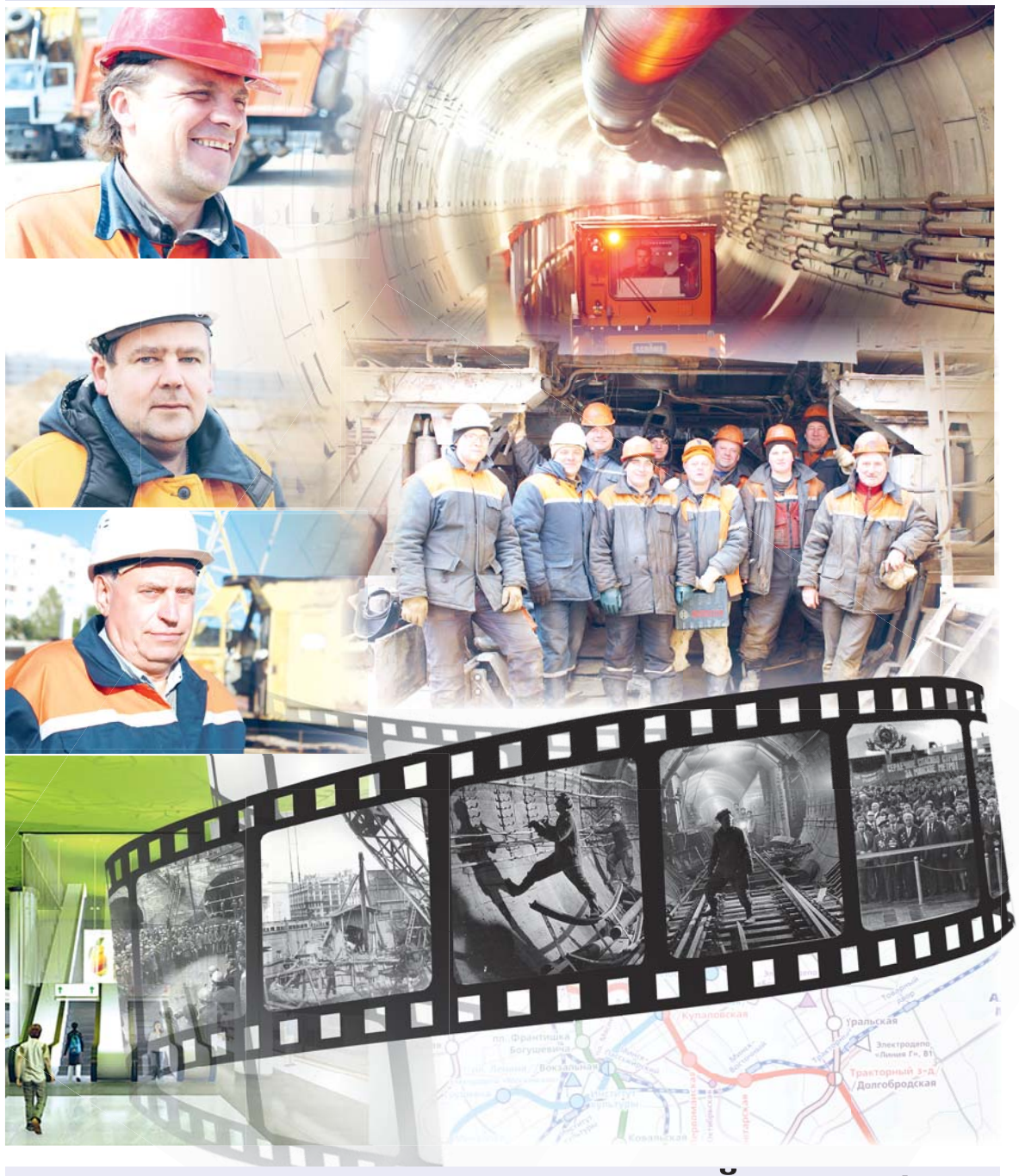
На стройках Минска

№ 7-8 (1379-1380)
11 апреля 2019 г.

Газета строителей г. Минска

Издается с июля 1978 г.

С юбилеем!



УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» — 40!

Леонид СТУХАЛЬСКИЙ: «Стихиям и обстоятельствам неподвластны»

В канун 40-летия организации генеральный директор поздравил славный коллектив метростроителей с праздником, пожелал успехов и благополучия, а также рассказал читателям «НСМ», как скоро примет пассажиров третья линия метро, почему ему близок монументализм в оформлении станционных комплексов и какие новшества нас ожидают уже в следующем году.

— Хотелось бы узнать из первых уст: как обстоят дела с возведением третьей линии метро, какова готовность первых четырех станций, где находится «Алеся» и куда держат путь немеханизированные щиты?

— Выделены необходимые средства из госбюджета на строительство первой очереди третьей линии метро, разработан график работ — идем по нему с небольшим опережением. Немеханизированные щиты проходку завершили.

(Продолжение на стр. 2)

Уважаемые коллеги!

От имени Совета ГПО «Минскстрой» и от себя лично сердечно поздравляю коллектив УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» с юбилейной датой – 40-летием со дня образования.

И гости столицы, и минчане уже успели оценить, что минское метро с каждым годом становится все комфортнее и красивее. Благодаря самоотверженному труду метростроителей успешно осваивается подземное пространство мегаполиса, прокладываются тоннели и строятся станции третьей линии метро.

За годы работы УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» сформировало новое направление в строительстве — современное и высокотехнологичное, заложена школа отечественного метростроения, в основе которой опыт и традиции первопроходцев.

Предприятие активно развивается, наращивая кадровый и производственный потенциал, совершенствуя структуру и открывая новые направления деятельности.

От всего сердца желаю коллективу УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» крепкого здоровья, счастья, благополучия, уверенности в завтрашнем дне и успехов во всех делах и начинаниях на благо нашего любимого города!

Генеральный директор
ГПО «Минскстрой» И.Н. СКОПЦОВ

Уважаемые коллеги! Дорогие метростроители!

Примите самые искренние поздравления от Союза Строителей Республики Беларусь в связи с юбилейной датой — 40-летием со дня образования УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ».

Горд тем, что в далеком 77-м участвовал в знаковом событии — забивке первой сваи минского метро, позже был приглашен на пуск первого поезда... Знаю не понаслышке, как тяжел труд проходчиков, каких усилий стоит каждый метр продвижения по подземному тоннелю, сколько приходится принимать неординарных решений.

У истоков отечественного метростроения стояли профессиональные, талантливые руководители: Алексей Александрович Прокудин, Юрий Александрович Пупликов, Виктор Андреевич Гомзяков, Алексей Гаврилович Серегин, Эдуард Николаевич Жуков, Александр Михайлович Куделко.

Нынешнее поколение метростроителей с честью продолжает дело отцов. С приходом Леонида Петровича Стухальского предприятие получило новый импульс в развитии. Пусть и далее «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» звучит гордо!

Желаю трудолюбивому коллективу метростроителей здоровья, успехов, семейного благополучия, реализации самых амбициозных проектов. Храните свои традиции, заботьтесь о ветеранах, пишите историю набело.

С уважением, Николай ШЕРЕМЕТ,
председатель Союза Строителей Республики Беларусь

Уважаемые метростроители!

От всего сердца поздравляю вас с 40-летием УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ». За юбилеем стоят огромный опыт и потенциал коллектива, талант и профессионализм руководителей.

Работников предприятия всегда отличали преданность избранному делу, стремление сохранить и приумножить лучшие трудовые традиции. Предприятие вносит большой вклад в развитие города Минска. Ваши достижения по праву вызывают благодарность и признательность жителей столицы, уважение коллег и партнеров. Непростые задачи, стоящие перед метростроителями сегодня, уверен, будут выполнены. Минск станет более комфортным, уютным и современным.

Искренне благодарю вас за самоотверженный труд и желаю стабильности, процветания и новых достижений!

Владимир ГАРУНОВИЧ,
председатель Минского городского профсоюза работников строительства и промышленности строительных материалов

Слово – коллегам

Связанные одной целью

Директор ОАО «Минскметропроект» Павел ЧЕКАНОВ:

– «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» является нашим основным партнером на рынке Республики Беларусь. В свое время оба предприятия и создавались для того, чтобы проектировать и строить метро в городе Минске. Третий наш партнер – Дирекция по строительству Минского метрополитена. Как заказчик она направляет этот процесс и является распорядителем бюджетных средств.

Все сорок лет вместе мы решаем общую задачу – проектируем и строим минскую подземку. Как и в любой работе, конечно, возникают сложности и споры. Мы – люди творческие, каждый вносит свои идеи, чтобы улучшить то или иное техническое решение. Впоследствии предложения проектировщиков претерпевают многочисленные улучшения, пока не станут построенной конструкцией, путем или системой жизнеобеспечения станции. Радует, что «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» открыт всему новому и прогрессивному. Предприятие приобрело современное тоннелепроходческое оборудование, комплекс для строительства траншейной стены по технологии «стена в грунте», оборудование для грунтоцементных свай по технологии Jet-grouting и буронабивных свай, развивает такое направление, как химические инъекции в грунты для улучшения их физико-химических свойств. Эти современные технологии будут особенно востребованы на начальном этапе строительства второго участка третьей линии метро от «Юбилейной площади» до «Логойской», расположенной в микрорайоне Зеленый Луг, где по изысканиям выявлен высокий уровень грунтовых вод и слабые породы.

Сейчас мы проектируем метро с применением технологии информационного моделирования (BIM). Уже разработан проект станции «Неморшанский сад», идет работа над «Аэродромной» и «Слуцкий гостинец».

BIM – это передовая технология, востребованная во всем мире, и отрадно, что генподрядчик готов двигаться в этом направлении. В «МИНСКМЕТРОСТРОЕ» сейчас создается группа из инженеров, которая будет работать с информационной моделью на стройке. Ведь современные технологии нужны не только нам, проектировщикам, чтобы улучшить качество проекта и ускорить сроки проектирования, но и строителям. Из информационной модели можно легко извлечь любую информацию для планирования, построения графиков, осмечивания работ, организации строительного процесса и т.д. Думаю, у «МИНСКМЕТРОСТРОЯ» хорошие перспективы, и он напишет еще не одну страницу современной истории метростроения в Беларуси.

Уважаемые коллеги!

От имени коллектива ОАО «Минскметропроект» сердечно поздравляю с юбилейной датой со дня образования вашей организации. Желаю не останавливаться на достигнутых рубежах, постоянно идти вперед, развивать материально-техническую базу, увеличивать возможности и всегда быть на острие технического прогресса, применяя на строительстве метро все самое лучшее, что есть в мировой практике по подземному строительству. Уверен, у вас это получится!

«Стихиям и обстоятельствам неподвластны»

с.1

В середине апреля т.г. тоннелепроходческий механизированный комплекс встречаем на станции «Ковальская Слобода» и возвращаем вновь на «Вокзальную» для прохождения параллельного левого тоннеля, второй отрезок планируем завершить до конца года.

Большая степень готовности станции «Ковальская Слобода», здесь идут отделочные работы, снаружи установлены входные группы, начинается благоустройство прилегающей территории.

До октября планируем завершить общестроительные работы и перекрыть «Юбилейную площадь» — это самая глубокая станция, в котловане может скрыться девятиэтажный дом. К 30 мая будет восстановлено движение по ул. Мельникайте.

Серьезные объемы работ предстоит еще выполнить на «Вокзальной». Они активизируются, когда на соседней площадке завершится строительство торгово-развлекательного комплекса.

В ближайшее время начнется возведение второй части станции «Площадь Богушевича», будет изменена схема движения транспорта с полукольца на крест. Объемы работ большие, сроки сжатые. Здесь будет смонтирована СТП, без которой невозможно осуществить энергоснабжение станционного комплекса и тоннелей.

Если бы предложения УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» были в свое время приняты заказчиком, готовность объектов была бы значительно выше. Темпы строительства можно увеличить, и мы готовы это сделать, а при необходимости — удвоить. После модернизации завод в состоянии обеспечить элементами обделки два щита. На будущее планируем создание современного производства, одного из лучших в городе.

— Только ленивый не высказался на тему, что метро — это дорого. Некоторые пошли еще дальше: мол, метро нам не по карману… Как считаете Вы, возможно ли нормальное существование двухмиллионного города без метро?

— Мировой опыт свидетельствует о том, что страны увеличивают темпы строительства рельсового подземного транспорта, просчитав, что создание многоуровневых развязок обойдется дороже. Идеально, когда крупному городу удается добиться симбиоза наземного и подземного транспорта.

В одной из европейских стран наблюдал, как из подземного тоннеля выныривал поезд, унося за город людей как городская электричка. Наверное, каждый город сам решает, какой быть транспортной схеме в современных условиях, мы готовы подключаться и работать, в том числе по строительству наземного рельсового транспорта.

— Вы приезжаете в город, где есть метрополитен. Становится ли сей факт поводом для включения метро в программу посещений? Какие новые идеи, технологии, подходы найдут отражение при строительстве минской подземки?

— Сейчас я обязательно спускаюсь в метро. Все виды и типы видел, много читаю, общаюсь с коллегами из разных стран.

Считаю перспективным создание транспортных узлов в молодых районах, которые со временем обрастают необходимой инфраструктурой и быстро развиваются, разгрузив центр.

Мне очень импонирует наше отношение к проектированию станций, где находят отражение национальный колорит, традиции… Нельзя идти по пути упрощения, относясь к метро как к сугубо транспортной структуре. Минское метро — одно из красивейших в мире, им нужно гордиться.

Третья линия будет кардинально отличаться от двух действующих: больше диаметр тоннелей; иное верхнее строение пути, гасящее шум и вибрацию; защитные экраны для безопасности пассажиров; современные электропоезда.

— Структура УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» меняется. В его составе с недавнего времени — ГМУ и ЭМУ. Какие еще перемены возможны в ближайшей перспективе? К чему готовиться коллективу?

— Несколько лет назад было озвучено, что «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» видит себя в будущем многопрофильной организацией — все предпринимается для того, чтобы так и случилось. Геодезическо-маркшейдерское и электромонтажное управления стали полноправными структурами в составе предприятия, на подходе выделение из СМУ-2 сантехнического участка.

Для того, чтобы предлагать свои услуги на внешних рынках, необходимы опыт и знания. Две группы наших монолитчиков прошли стажировку в Праге на строительстве торгового центра, имеют соответствующие европейские сертификаты. Скоро отправится за новыми знаниями третья группа. Естественно, когда появляются в бригадах специалисты более высокого уровня, остальные, глядя на них, подтягиваются — коллектив меняется в лучшую сторону.

— Какие задачи Вы ставите перед подразделениями предприятия? Можно ли уже говорить, что каждое нашло для себя направление, которое лучше всего у него получается. Приведите, пожалуйста, примеры положительного развития.

— Три года назад СМУ-2 числилось не в передовиках. Управление располагало двумя щитами, специализировалось сугубо на немеханизированной проходке. В год выполняло от силы 2 тыс. куб. м бетонных работ. Сейчас они столько делают в месяц, переключившись на монолитные работы и научившись их производить не хуже общестроительных трестов. И объемы, и выработка, и загрузка — достойный результат!

Другой пример — СМУ-1. Помимо устройства верхнего строения пути здесь готовят кадры для специальных и, я бы сказал, очень актуальных работ — это ликвидация водопроявлений в подземных сооружениях. Сейчас мы в состоянии ликвидировать любые водопроявления, которые мешают жить и не дают строить, в том числе в случаях, когда проблеме много лет, и все другие методики не дали результата.

— Что цените в подчиненных, за что уважаете, с чем никогда не сможете смириться?

— Памяркоўнасць переводится как покладистость, сговорчивость, снисходительность, терпимость… Это качество мне не нравится. С такими людьми спокойно, но не интересно жить. Если на ходу спать, то ничего толкового не построить! Пусть человек горит делом, порой ошибается — мне это ближе и понятнее.

— Насколько важно, отмечая очередную круглую дату, сказать человеку спасибо за труд, подвести некую историческую черту, провести ревизию взглядов и подходов?

— Строителей как-то не принято хвалить, да и сами к себе мы относимся достаточно критично. Но не в этот раз. Будет праздник, награды, приятные сюрпризы — коллектив УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» этого достоин!

Кроме того, в преддверии праздничной даты белорусские метростроители примут коллег из Германии, Чехии, Италии, Китая, Турции, Индии, Эстонии, Швейцарии, Украины и России в рамках проведения на базе УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» международной научно-практической конференции «Перспективы строительства метрополитенов. Комплексное освоение подземного пространства». Будет дана оценка работе нашей организации и проанализирован мировой опыт.

— Пожелания коллективу.

— Встретимся на 100-летии УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ»!

Беседовала
Наталья ХАЦКЕВИЧ

У метростроителей особая гордость!

4 февраля 1977 года Советом Министров СССР принято постановление «О строительстве метрополитена в городе Минске», а уже в мае многонациональный десант Тоннельного отряда № 1 высадился в столице Белоруссии.

К тому времени коллектив ТО-1 имел огромный опыт возведения сложнейших тоннелей и подземных сооружений в горах и ущельях Дагестанской АССР, Хакасии, Украинской ССР, на Кольском полуострове и в Сибири. Многокилометровые тоннели, подземные сооружения Чиркейской ГЭС, винохранилища Абрау-Дюрсо, подземные лаборатории Академии Наук СССР в Кабардино-Балкарии, промышленные тоннели «Апатита» в Мурманской области, тоннели для скоростного трамвая в Кривом Роге — для этой команды не было ничего невозможного. Оставили о себе добрую память строители и в Первопрестольной, когда прокладывали тоннели Московского метро.

Тоннелепроходчики первыми в стране опробовали новые технологические процессы, машины и механизмы, за что дважды отмечены Золотыми медалями ВДНХ СССР. В 70-х это были гладкое контурное взрывание, предварительный откол, самоходные бурильные машины, буровые станки и породопогрузочные машины.

5 мая коллектив Тоннельного отряда № 1 отметит 66-летие со дня образования. Для многих из тех, кто сорок лет назад приехал в Минск, Беларусь стала второй родиной. Сейчас в отряде работают их дети и внуки — славная история ТО-1 продолжается.

— Было бы очень любопытно понаблюдать за реакцией проходчиков 60-70-х на «Алесю», — шутит директор ТО-1 Александр Ободов. — Стометровый комплекс одновременно разрабатывает грунт и монтирует элементы обделки со скоростью, в четыре раза превышающей продвижение любого из немеханизированных щитов. Он современен, умен, безопасен, но вместе с тем требует глубоких знаний и какого-то особого чутья или таланта от операторов, чтобы, двигаясь на ощупь, выставлять все необходимые параметры.

Тоннелепроходческий механизированный комплекс здорово облегчил труд метростроителей и ускорил сооружение тоннелей минской подземки. Однако с недавних пор не только проходка интересна ТО-1. Организация сегодня возводит станционные комплексы «Вокзальная» и «Юбилейная площадь», строит впервые в своей истории путепровод на ул. Корженевского, нацелена на реализацию объектов специального, промышленного и гражданского строительства.

— Мы были первыми, а это особые ответственность и гордость, — считает главный инженер ТО-1 Олег Котин. — За годы работы в Минске коллективом ТО-1 построены 12 станций, в том числе первые — «Парк Челюскинцев», «Академия Наук» и «Октябрьская», пройдены около 30 км перегонных тоннелей.

В нашем коллективе принято чтить традиции, заботиться о ветеранах, знать свою историю и расти профессионально.

Мой труд — это вклад для любимой столицы.
Для этого, знаете, стоило жить,
А что голова уж совсем серебрится…
Не будем об этом сегодня тужить!

Петр Сенько, начальник участка №6 ТО-1. С 1979 года строит Минское метро.

Стратегия непрерывного развития

Анатолий Серченя, начальник участка № 8 СМУ-1

Владимир Михадюк, мастер СМУ-1

Александр Шиманский, проходчик СМУ-1

На первом участке третьей линии метро коллективу СМУ-1 было доверено прохождение двух сложнейших участков тоннелей, выполненных горным способом, — под действующей станцией метро «Фрунзенская» и зданием по ул. Кальварийская,1. Кроме того, проходчики управления закрытым способом построили два тоннеля за «Юбилейной площадью» — суммарно порядка 500 метров с применением немеханизированных щитов.

Павел Ширко

Сейчас проходка завершена и начнется только во втором полугодии на втором участке третьей линии метро в сторону ул. Аэродромной. Основные силы СМУ-1 сосредоточены на строительстве комплекса будущей станции «Юбилейная площадь». Проходчики, арматурщики, плотники-бетонщики, сварщики, электрослесари в круглосуточном режиме приближают сдачу первых четырех станций минской подземки. Для некоторых из них — это уже третья ветка, предмет гордости и трудовой славы. Ветеранов немного, но они на особом счету, их мнение всегда принимается во внимание, с ними считаются.

Специалисты СМУ-1 также выполняют работы по устройству верхнего строения пути на виброизоляционных блоках БВ2М, выпускаемых заводом УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ».

— Впервые прогрессивные варианты верхнего строения пути были апробированы СМУ-1 на участке от «Петровщины» до «Малиновки», — рассказал главный инженер СМУ-1 Дмитрий Шайтер. — Замеры показали, что у виброизоляционного блока выше шумо- и виброгасящие свойства, чем у традиционной конструкции ВСП. Его и взяли за основу для разработки белорусского аналога дорогостоящего импортного блока.

Кроме того, специалисты управления успешно освоили технологию ликвидации водопроявлений с применением полиуретановых смол. Пока это только звено, которое в большей степени задействовано на объектах УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ». Но опыт выполнения специфических работ для сторонних заказчиков уже есть, и он успешен: подземные паркинги, торговые центры, стоянки и пешеходные переходы — мест, нуждающихся в помощи профи СМУ-1, немало.

— Разумеется, чтобы идти вперед, развиваться и совершенствоваться, нужны воля и желание, — убежден директор СМУ-1 Павел Ширко. — Я бы еще акцентировал — трудовая и исполнительная дисциплина. А возможности? Их немало. К примеру, в прошлом году выиграли тендер на устройство наливных полимерных полов на МЗКТ. Большие объемы были выполнены качественно и в срок.

Приобретение бетононасоса производительностью 60 куб.м/час с возможностью подачи растворов и бетонов до 200 метров также открывает перспективы для ведения работ по горизонтали и по вертикали на объектах гражданского и промышленного строительства, а не только под землей.

Также СМУ-1 готово выполнять работы по укреплению грунтовых массивов и фундаментов промышленных и гражданских зданий (без отселения) методом инъектирования геополимерных материалов. Это те направления, которые уже определены. Многое находится в разработке.

Секрет успеха прост и общеизвестен — бери и делай!

«СПАСИБО, СЛАВНЫЙ “МЕТРОСТРОЙ”,

Бригада Александра Баскова

Бетонный аргумент

Несомненно, главный в метрострое — это проходчик, высококвалифицированный специалист редкой для Беларуси профессии, метр за метром осуществляющий проходку тоннелей метро в нашем большом городе с разветвленными подземными коммуникациями, зачастую в воде и в сыпучих неустойчивых грунтах.

В СМУ-2 до сих пор работают более 80 сотрудников, принимавших участие в строительстве первой и второй линий Минского метрополитена, а сейчас их опыт применяется на строительстве третьей линии. Это уникальные специалисты, способные выполнять все виды работ по возведению любых строительных конструкций, мыслить и действовать неординарно. Это те люди, которые когда-то под землей ювелирно обошли монумент Победы, прошли тоннелем под Свислочью, боролись с «плывунами» на участке от «Петровщины» до «Малиновки». Сегодня они с новым поколением метростроителей возводят сложнейшие монолитные конструкции станций третьей ветки.

Успешное освоение подземного пространства столицы предполагает тесное взаимодействие всех структурных подразделений УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ», причем каждое специализируется на одной из технологий метростроения. С недавнего времени СМУ-2 — это не только прокладка тоннелей метро (открытым и закрытым способами) и строительство станций из сборных железобетонных конструкций, но и большие объемы монолитного бетона.

— Сегодня СМУ-2, строя третью ветку, выполняет работы на будущих станциях «Ковальская Слобода» (ул. Жуковского), «Франтишка Богушевича» (пл. К. Цеткин), завершило проходку двух тоннелей протяженностью более 800 метров от здания БГУ (ул. Кальварийская) до станции «Франтишка Богушевича» и 460 метров от «Ковальской Слободы» до «Аэродромной», — рассказал директор СМУ-2 Игорь Желтов.

Каждая из станций третьей линии уникальна своими конструкторскими и архитектурными решениями. Станционные комплексы в монолитном исполнении имеют интересные объемно-планировочные решения, они более выразительны и комфортны. Поэтому на современном этапе развития технологий строительства метро особую актуальность приобретают профессиональные навыки работников по специальностям: бетонщик, арматурщик и изолировщик.

Создание в составе участков СМУ-2 комплексных бригад по возведению монолитных железобетонных конструкций позволило значительно сократить время выполнения работ при неизменно высоком качестве.

Наличие высококвалифицированных кадров, обеспеченность участков современной техникой и средствами малой механизации, нацеленность всего коллектива СМУ-2 на выполнение поставленных задач вселяют уверенность в безусловном выполнении работ в установленные сроки.

Игорь Желтов,
директор СМУ-2 УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ»:

— Каждый выбирает по себе: профессию, работу, команду. «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» сегодня — это динамично развивающаяся организация, уделяющая огромное внимание подбору кадров и развитию новых технологий. Здесь интересно и ответственно работать, понимаешь, что только вместе можно противостоять природным и жизненным обстоятельствам.

С праздником, друзья! С юбилеем!

Дело техники

На сегодня Управление механизации УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» является одним из крупнейших в столице: порядка 150 единиц строительной и автомобильной техники, около 500 работающих.

Здесь делают акцент на развитие новых направлений деятельности, внедрение современных технологий, более эффективных, значительно сокращающих сроки строительства, снижающих трудозатраты.

Так, четыре года назад приобретено оборудование для выполнения работ методом «стена в грунте», позволяющее производить монолитные и сборные подземные конструкции вблизи существующих зданий и сооружений, что особенно актуально в условиях плотной городской застройки.

Приобретены также буровой комплекс Bohrtec BM 400 для работ по бестраншейной прокладке инженерных сетей методом направленного шнекового бурения и буровая установка Ecodrill-11, с помощью которой выполняется лидерное бурение и бурение с использованием обсадных труб (для устройства буронабивных свай).

— Все больше видов работ, для производства которых нами ранее привлекались субподрядные организации, сейчас выполняем собственными силами, — поясняет директор Управления механизации Юрий Железняков. — Это анкерное крепление котлованов, крепление котлованов с лидерным бурением, возведение траншейных стен методом «стена в грунте», перекладка инженерных сетей и коммуникаций, устройство временных объездов, вибропогружение и извлечение шпунтового ограждения, комплекс работ по устройству буронабивных свай, а также разработка и транспортировка грунта.

Безусловно, с развитием новых направлений и технологий, а также в связи с необходимостью работы на современном оборудовании существует потребность в подборе высококвалифицированных специалистов из числа новых и обучении уже работающих на предприятии. К слову, в настоящее время группа бетонщиков Управления механизации осваивает технологии «лицевой бетон» и «белые ванны», проходя стажировку на строительных объектах в Праге (Чешская Республика).

— Большое внимание уделяется формированию здорового микроклимата в коллективе, в особенности подбору кадров, их подготовке, — признается руководитель. — Мы заинтересованы в каждом новичке! С претендентами проводят собеседование главный инженер, начальники участков, бригадиры. С инженерно-техническими работниками знакомлюсь лично: интересует их образование, опыт и стаж работы по специальности, умение организовать и наладить производственный процесс и, безусловно, причины, которые послужили поводом увольнения с предыдущего места работы. Все делается лишь для того, чтобы максимально сократить в Управлении механизации число случайных людей.

Валентин Дрозд,
машинист-экскаваторщик

Уважаемые метростроители, с праздником!
Мы никогда не выясняли, чей труд важнее – строителей, механизаторов или водителей, потому что только в случае, если мы вместе, – трудности отступают и все получается.
Ваш труд – бесценный вклад в наше общее дело.
Здоровья вам, успехов и процветания!

Юрий Железняков,
директор УМ
УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ»

ПОДЗЕМНЫЙ ГОРОД ДАЛЬШЕ СТРОЙ!»

На снимке слева направо: *оператор БСЦ Михаил Петушок, сварщик Сергей Корзан, начальник бюро технического контроля Тамара Ширикова, формовщик Юрий Сосонко и столяр Михаил Вильтовский*

УП "МИНСКМЕТРОСТРОЙ" построено:

- **37 км тоннелей**
- **29 станций**

Весь железобетон для нужд метростроения производится специализированным предприятием, с 1980 года действующим в структуре УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ».

С прицелом на развитие

Номенклатура изделий разнообразна, но в объемном выражении преобладает высокоточная тоннельная обделка, используемая тоннелепроходческим механизированным комплексом «Алеся» для прокладки тоннелей метро. В сутки на четырех установках формуется порядка восьми колец, каждое состоит из 7 сегментов (длина кольца — 1,4 м, внутренний диаметр — 5,4 м). На заводе также выпускается специальный тампонажный раствор для заполнения пустот между элементами обделки и грунтом.

Помимо специфической продукции для метростроения заводчане производят железобетонные изделия и конструкции, растворы и бетоны под заказ для сторонних организаций и частных лиц. С 6,7% в прошлом году до 20% в текущем — такую задачу себе поставил коллектив по наращиванию объемов производства по этому направлению. С прицелом на развитие будет модернизирован бетоносмесительный узел.

*— Кроме того, мы производим блоки БВ2М — это прогрессивные виброгасящие, долговечные конструкции верхнего строения пути в метрополитене, которые пришли на смену деревянным шпалам, — рассказал директор завода **Сергей Шундрик.** — Планируем к концу года освоить еще одну востребованную продукцию — двухблочные шпалы для устройства подъездных путей. Наши главные преимущества — круглосуточный режим работы и оперативное реагирование на потребности рынка.*

Благодарен коллективу завода за поддержку и понимание, за желание идти вперед. Уверен, что вместе нам все по плечу.

Без права на ошибку

Геодезическо-маркшейдерское управление в составе УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» всего третий год. Ранее маркшейдерская служба сопровождала работу метростроителей как самостоятельная организация, на заре же становления метростроения такие специалисты присутствовали в каждом подразделении. Главная задача маркшейдерской службы — систематический мониторинг путем обмеров каждого этапа строительства подземных сооружений, начиная от разбивки котлована и заканчивая подписанием акта приемки объекта в эксплуатацию.

— Чем маркшейдер отличается от инженера-геодезиста? — проводит ликбез директор ГМУ ***Михаил Дядюшкин.*** — Все предельно просто: маркшейдер как специалист сверхвысокого уровня может без дополнительной подготовки качественно выполнять задачи, возложенные на инженера-геодезиста, а инженер-геодезист без предварительной подготовки и переквалификации не сможет заменить маркшейдера.

Высший класс маркшейдерской работы, когда тоннелепроходческий механизированный щит «Алеся» с погрешностью плюс-минус пару сантиметров входит в портальную стену, то есть выходит из-под земли именно там, где для этого создана приемная камера.

Коллектив ГМУ стабилен, профессионален и опытен. Имеет на вооружении необходимое современное оборудование для проведения точных измерений и вычислений. Очевидно: профессия сложная, ответственная, не дающая права на ошибку.

Из истории минской подземки

- Отличительная особенность минского метрополитена — небольшая глубина заложения станций. Причина — высокий уровень подъема грунтовых вод. В результате многие станции сегодня размещаются всего на глубине 10-17 метров.
- *Первые земляные работы на строительстве минской подземки начались в начале мая 1977-го на будущей станции «Парк Челюскинцев». 16 июня здесь забили первую сваю. А первый 120-тонный проходческий щит был доставлен в Минск из Днепропетровска.*
- Разрабатывая комплексную схему развития всех видов городского транспорта, институт «Минскпроект» в 1960-х провел технико-экономическое сравнение трех вариантов новых видов общественного транспорта: автобус-экспресс, скоростной трамвай и метрополитен. При сравнении результатов преимущество метрополитена оказалось бесспорным.
- *В период строительства пускового участка первой линии главная транспортная артерия Минска — Ленинский проспект — в течение трех лет была полностью закрыта для движения всех видов транспорта. Автобусы и троллейбусы пускали в объезд — через параллельные улицы, которые, впрочем, полноценно заменить проспект не могли.*
- В первые дни работы подземки было сделано много записей в книге отзывов. Вот одна из них: «Вошла в метро и плачу от радости и гордости за свой город и за свою страну. Большое спасибо строителям метро. Это огромное чудо!»

Слева направо: *участковый маркшейдер Антон Маслюк, сменные маркшейдеры Денис Мельник и Артем Фомичев*

Штурманы подземных кораблей

—так называют маркшейдеров, подразумевая, что именно по их точным отметкам метростроители прокладывают новые маршруты подземных трасс.

Профессия по праву считается одной из самых сложных в метростроении и требует от маркшейдеров знания основ геодезии, топографии, математики, геологии и экологии. Подходит для ответственных и внимательных, обязательных и не робкого десятка.

УП “МИНСКМЕТРОСТРОЙ” — 40 ЛЕТ

● В 1976-м году «Минскпроект» разработал схему 8-станционного метрополитена, который должен был пройти под проспектом Ленина. В конце декабря 1976-го Совмин СССР утвердил проектную стоимость и дал «добро» на строительство метро в Минске.

● Над созданием дизайна отдельных вестибюлей в свое время трудились специалисты высокого класса. Так, над «Институтом культуры» и «Пл. Якуба Коласа» поработали фолк-дизайнеры, над «Московской» и «Пл. Ленина» — конструктивисты. А вот «Парку Челюскинцев» с художественным оформлением не повезло.

Дело в том, что Петр Машеров предлагал оформить станцию в память о Хатыни, но госчиновники из Москвы не приняли дизайн, сославшись на изрядную печальность события. Взамен предложили обыденную тему «Времена года». Однако позже и ее отменили. Вот и бледнеет «Парк Челюскинцев» перед оригинальным оформлением прочих станций.

● В 1980 году началась отделка станции «Московская» (первоначальное название «Волгоградская»). Значительно сократить сроки строительства позволил метод «стена в грунте». Такой способ впервые был использован в 1932 году на строительстве Арбатского радиуса московского метро. Так строили в том числе в Питере, Киеве и других союзных столицах.

● 6 июня 1984 года первые лица Правительства нашей страны спустились на станцию «Площадь Победы», чтобы прокатиться по маршруту «Институт культуры» — «Московская».

● Второй этап развития метрополитена пришелся на 1987 год — открытие участка до станции «Восток». Однако дальнейшее строительство первой линии метро в этом направлении тогда решили отложить.

● В 1984 году заложили вторую линию метро (участок «Фрунзенская» — «Тракторный завод»). 31 декабря 1990 г. по ней поехали первые поезда. 3 июля 1995 г. открылись станции «Молодежная» и «Пушкинская», а 7 ноября 1997 года — «Автозаводская» и «Партизанская».

● Строительство «Могилевской» растянулась на 7 лет, впервые для этой станции были разработаны новые стандарты: платформа 15 метров в ширину (вместо обычных 10), длина станции укорочена на 50 метров, что дало возможность не закрывать проспект при постройке.

Жизнь под напряжением

Коллектив ГП «Метро», войдя в состав УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ», всего за два года удвоился, нарастил объемы и расширил направления деятельности. Цель очевидна — все электромонтажные работы выполнять самостоятельно, не привлекая субподрядчиков.

Если ранее электромонтажники в основном монтировали и эксплуатировали трансформаторные и компрессорные подстанции, сопровождая процесс освоения подземного пространства столицы, то сегодня они — полноправные участники строительства третьей линии метро. Прошлый год завершили с рентабельностью 11,8 процентов, чистой прибыли получено 745 тыс. рублей.

К работе ЭМУ подключается еще на подготовительной стадии, благо сейчас располагает специальной прокольной установкой для прокладки кабельных сетей и сетей связи диаметром до полуметра. Только на ул. Кижеватова в прошлом году было произведено 56 врезок!

Далее электромонтажники «запитывают» стройплощадки, дают возможность развернуться метростроителям и проходческим щитам. Параллельно с ведением подготовительных строительно-монтажных работ приступают, по готовности станций, к монтажу кабельных конструкций и мостов, оборудования, прокладке кабельных линий.

Сердце каждой станции метро — это силовые тяговые подстанции, где огромные (до пяти тонн каждый!) трансформаторы преобразуют энергию для питания электропоездов и функционирования станционных комплексов. К слову, СТП на будущей станции третьей линии «Ковальская Слобода» уже смонтирована. В настоящее время ведутся работы по монтажу оборудования СТП станции «Вокзальная».

Сегодня электромонтажники как полноценное структурное подразделение УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» не только обзавелись своими бытовыми помещениями, техникой и оборудованием, что называется, обжились в новом качестве, но и стали полноправными членами дружного коллектива и участниками всех культурных и спортивных мероприятий. Так, на зимнем турслете (виват Артему Костылеву!) заняли первое место по плаванию и серьезно заявили о себе в настольном теннисе. То ли еще будет!

Александр Васильев, монтажник приборов и систем автоматики

— Без преувеличения могу сказать, что наша работа сложная, требующая знаний и специфических навыков. Не случайно, в бригаде Александра Филиппова специалисты по монтажу приборов и систем автоматики Александр Васильев, Максим Рыбак и другие имеют высшее техническое образование, — комментирует директор ЭМУ ***Иван Баубыр.*** *— Поддерживаем в коллективе желание повышать профессиональный уровень, учиться новому. Много внимания уделяем приобретению специального инструмента и измерительного оборудования.*

Метростроители

Антон Москвин, мастер СМУ-2

Кирилл Круковский, сменный механик ТО-1

Не стройкой единой

Весенне-полевые работы в ПСУ «Руденское» в самом разгаре: вывозится на поля органика, вносятся минеральные удобрения под яровые культуры и азотные удобрения — под озимые, посеян овес на 50 га.

Свою пятнадцатую весну в составе УП «МИНСКМЕТРОСТРОЙ» сельчане встречают оптимистично: отремонтирована техника, приобретены удобрения, семена и ГСМ. Хозяйство на хорошем счету в Пуховичском районе, а по молоку закрепилось в шестерке лучших.

В составе «Руденского» семь деревень, порядка 4400 га земель. Сельхозуправление располагает тремя энергонасыщенными агрегатами и пятью комбайнами. Полностью обеспечивает себя семенами и кормами. К сожалению, не хватает опытных механизаторов, сказывается близость столицы. В пиковые нагрузки подключаются метростроители, помогая вовремя убрать урожай. «Руденское» ежегодно сдает государству порядка 4000 т зерна.

Здесь собирают по три укоса трав и экспериментируют с культурами — все, в общем, для того, чтобы рацион животных был полноценным и сбалансированным, тогда можно рассчитывать на хорошие привесы и надои.

«Начался очередной сельскохозяйственный год, который никогда не бывает похож на предыдущий, — отмечает директор ПСУ «Руденское» ***Игорь Боберенко****. — Мы готовы к его вызовам, осознаем те задачи, которые стоят перед агропромышленным комплексом по обеспечению продовольственной безопасности страны».*

За основное выбрано мясо-молочное направление. Поголовье на сегодня достигло 1900 голов крупного рогатого скота. Одна из ферм реконструирована и оснащена современным оборудованием, вторая в ожидании перемен.

В планах — строительство цеха по переработке молока. Глубокая переработка — дело затратное, но выгодное. Если верить статистике, то количество употребляемого человеком молока каждый год увеличивается на 4-7 процентов, а это весьма хорошие цифры.

11 апреля — Международный день освобождения узников фашистских концлагерей

Глава белорусского государства Александр Лукашенко и федеральный канцлер Австрии Себастьян Курц открыли памятник жертвам нацизма ***"Массив имен"*** на территории мемориального комплекса «Тростенец».

Визит высокого гостя был приурочен к открытию памятника. "Массив имен" посвящен памяти более 10 тыс. австрийских граждан еврейского происхождения, убитых в Тростенце в 1941-1942 годах. Александр Лукашенко и Себастьян Курц установили зажженные лампады у монумента "Врата памяти". После выступления перед собравшимися Президент Беларуси и федеральный канцлер Австрии под звуки траурной музыки возложили цветы к памятнику "Массив имен" и минутой молчания почтили память погибших. "Беларусь уделяет особое внимание увековечению памяти жертв нацистского террора. Создание в Тростенце мемориала общеевропейского значения - это результат совместных усилий белорусского государства, политиков, общественных деятелей, представителей религиозных организаций, руководства и жителей городов Европы и, конечно же, выживших свидетелей тех времен и родственников погибших", - сказал Александр Лукашенко. По его словам, белорусская сторона с большим воодушевлением и готовностью поддержала инициативу австрийских друзей, прежде всего Президента и федерального канцлера, установить монумент в память о гражданах Австрии, погибших в лагере смерти «Тростенец». "Здесь было уничтожено более 10 тыс. граждан Австрии. Женщины и дети, старики, молодые люди. Их убивали просто за этническое происхождение, за исповедование чуждой палачам религии, за приверженность другой идеологии, — обратил внимание Президент. — Монумент "Массив имен", который мы открываем сегодня, не просто возвращает из небытия имена тысяч жертв. Он символизирует стремление новых поколений знать о трагической судьбе своих предков и сохранять память о них".

Этот памятник — напоминание о том, как далеко могут завести агрессия, берущая верх над здравым смыслом, непомерные политические амбиции, антинаучные и античеловеческие теории, подчеркнул Глава государства. "Пусть этот каменный символ станет вечным напоминанием о том, что мир действительно очень хрупок, а человеческая жизнь бесценна. Наша святая обязанность — передать память об этой войне потомкам, предостеречь будущие поколения от повторения фатальных ошибок прошлого, сберечь мир на земле", — заявил Александр Лукашенко.

Члены официальной делегации Австрийской Республики, представители еврейской общественности, ветераны также возложили цветы и камни, символ скорби у еврейского народа, к подножию монумента. Особыми гостями на мероприятии были бывшие узники и семьи погибших.

По материалам БелТА, фото Натальи ХАЦКЕВИЧ

Месяц субботников

Традиционно в апреле работники жилищных организаций наводят марафет на придомовых территориях. В текущем году подлежат уборке почти 3 тыс. га.

Предстоит сгрести и вывезти мусор, восстановить 15 га поврежденных колесами автомобилей газонов. Необходимо выполнить ямочный ремонт дворовых проездов на площади 23,7 тыс. кв. м. Также коммунальщики отремонтируют и покрасят 7,7 тыс. единиц детского игрового оборудования, 9,4 тыс. малых архитектурных форм, 97 контейнерных площадок, починят поврежденные конструкции на площадках для выгула собак, выполнят озеленение.

Одновременно генеральная уборка будет проводиться в подъездах — протрут перила, радиаторы, подоконники, помоют окна. Очистят от мусора и хлама подвалы и чердаки.

— Многие из запланированных мероприятий проводятся совместно с жителями, — отметила главный специалист отдела по благоустройству, санитарному содержанию жилищного фонда и работе с населением МГЖХ Кира Кондратьева. — Приглашаем их на апрельские субботники, и не только в качестве помощников. Мы готовы выслушать и поддержать предложения по благоустройству, озеленению дворов, наведению порядка в местах общего пользования жилых домов, обеспечим необходимым инвентарем. Предполагается, что в месячнике примут участие более 200 тыс. добровольцев.

В течение апреля жилищные организации совместно с жителями и заинтересованными городскими службами проведут в каждом районе в общей сложности более 150 различных акций. При участии специалистов предприятия «Фауна города» — акции, направленные на соблюдение правил содержания и выгула собак. С инспекторами ГАИ — рейды по дворовым территориям с целью выявления нарушений правил парковки, снятия с учета неэксплуатируемых автомобилей. Злостных нарушителей привлекут к ответственности. Также запланированы мероприятия по сбору вторсырья.

По материалам агентства «Минск-Новости»

Жилищное строительство

О многодетных семьях

В текущем году в Минске намечено построить 670 тыс. кв. м жилья, в том числе 200 тыс. «квадратов» – для нуждающихся в улучшении жилищных условий. По информации заместителя председателя комитета строительства и инвестиций Мингорисполкома Ирины Гонтаревой, озвученной на пресс-конференции в БелТА, из-за отсутствия свободных площадок в городе образовалась очередь на жилье из многодетных – около 5 тыс. семей. Глава государства поставил задачу в течение двух лет обеспечить квартирами всех многодетных. Поэтому построенное в этом году в Минске жилье с господдержкой будет предназначено только для этой категории граждан, а также воинов-интернационалистов, семей, воспитывающих детей-инвалидов.

В нынешнем году из городской очереди планируется направить на строительство порядка 1850 многодетных семей. Основными заказчиками такого жилья являются УКС Мингорисполкома и районные УКСы, застройщиками – государственные домостроительные комбинаты.

Об арендном жилье

В столице ежегодно строятся 1-2 арендных дома. В прошлом году такой дом введен в эксплуатацию на ул.Выготского – 8,7 тыс.кв.м (генподрядчик – Завод эффективных промышленных конструкций). В начале текущего года предприятие построило еще один арендный дом (около 5 тыс. кв.м). Жилье для коммерческого найма (19 тыс. кв. м) ЗЭПК строит также в районе ул.Киреенко-ул. Одоевского.

Как рассказала журналистам Ирина Гонтарева, в настоящее время прорабатывается вопрос строительства арендного жилья для работников стройкомплекса за счет собственных средств строительных организаций города.

О новых площадках

В 2019 году ГПО «Минскстрой» начнет раскрытие площадок Чижовка,6 и 6А, где будет построено 12 жилых домов, продолжит строительство на ул.Одинцова-ул. Скрипникова. УКС Мингорисполкома приступил к детальному планированию территории под жилищное строительство в Лошице,8.1 и 8.2 – первый жилой дом появится здесь уже в текущем году. ОАО «МАПИД» начнет освоение территории в границах Шаранговича-Горецкого-Рафиева, а Завод эффективных промышленных конструкций продолжит строительство на ул.Выготского в Новинках, там будет построено 120 тыс. кв. м жилья.

К застройке нового микрорайона Ноттингем в Колодищах город подойдет не ранее 2020 года. Здесь предстоит выполнить большой объем работ по сооружению инженерно-транспортной инфраструктуры. Основным заказчиком в Ноттингеме выступает УКС Мингорисполкома (около 900 тыс.кв. м жилья) и 15 тыс.кв. м построит частная компания.

Об инфраструктуре

В 2019 году на развитие инженерной и социальной инфраструктуры городской инвестпрограммой предусмотрено направить 170 млн рублей. Средства будут сосредоточены на строительстве инженерных сетей на новых территориях, развязок, метро, детских садов и школ. В Минске сегодня ведется проектирование и строительство 15 детских дошкольных учреждений. Всего же городу не хватает 20 детсадов и 7 школ.

О городах-спутниках

Президент подписал Указ по городу-спутнику Смолевичи. В качестве эксперимента там предлагается построить многоквартирный жилой дом типовых потребительских качеств с господдержкой по Указу № 240 для минчан, состоящих в очереди нуждающихся. Участвовать в строительстве граждане смогут по заявительному принципу, независимо от времени постановки на учет нуждающихся, но при их согласии на снятие с этого учета. Дом будет построен долевым способом, заказчик строительства – УКС Миноблисполкома.

Предложенный Минстройархитектуры проект является пилотным и направлен на изучение среди жителей Минска спроса на жилье в Смолевичах. Если граждане его поддержат, то он будет продолжен.

Нина ЦЫКУНОВА, по материалам пресс-конференции БелТА

Куличи с сухофруктами и орехами

ИНГРЕДИЕНТЫ:

- 175 мл молока;
- 175 мл 12-процентных сливок;
- 10 г сухих дрожжей;
- 900 г муки;
- 100 г сливочного масла;
- 60 г растительного масла;
- 3 яйца;
- 2 желтка;
- 200 г сахара;
- ваниль на кончике ножа;
- щепотка соли;
- 60 г орехов;
- 125 г сухофруктов.

ПРИГОТОВЛЕНИЕ: Сухофрукты залейте кипятком и оставьте на 20 минут. Измельчите орехи. Подогрейте молоко со сливками до 35–40°С. Смешайте дрожжи с сахаром и влейте немного молока. Добавьте 2 ложки муки и перемешайте. Накройте пищевой плёнкой и оставьте на 15–20 минут. Нарежьте крупные сухофрукты на кусочки размером с изюм.

В отдельной миске взбейте 3 яйца и 2 желтка. Всыпьте сахар, ваниль и щепотку соли. Взбивайте 5–6 минут.

Смешайте подошедшие дрожжи с оставшимся молоком. Всыпьте туда 400 г просеянной муки и перемешайте. Когда тесто начнёт собираться в комочек, добавьте взбитые яйца и растопленное сливочное масло. Снова всё перемешайте.

Теперь добавьте остатки муки, чтобы тесто получилось чуть гуще, чем для оладий. Влейте растительное масло, перемешайте и оставьте в тёплом месте.

Когда тесто увеличится в несколько раз, выложите его на стол и месите несколько минут, смазав руки растительным маслом.

Смажьте большую глубокую ёмкость маслом и выложите туда тесто. Высыпьте орехи и сухофрукты и перемешайте. Отправьте тесто в тёплое место на 30–60 минут.

Формочки для куличей заполните тестом наполовину и отправьте на 15 минут в духовку, разогретую до 50 градусов. Затем разогрейте духовку до 180 градусов и выпекайте куличи 30 минут. Готовность проверьте зубочисткой: она должна остаться сухой.

Смажьте куличи белковой глазурью и посыпьте измельчёнными орехами и сухофруктами.

Супербыстрый овсяный кулич в микроволновке

ИНГРЕДИЕНТЫ:

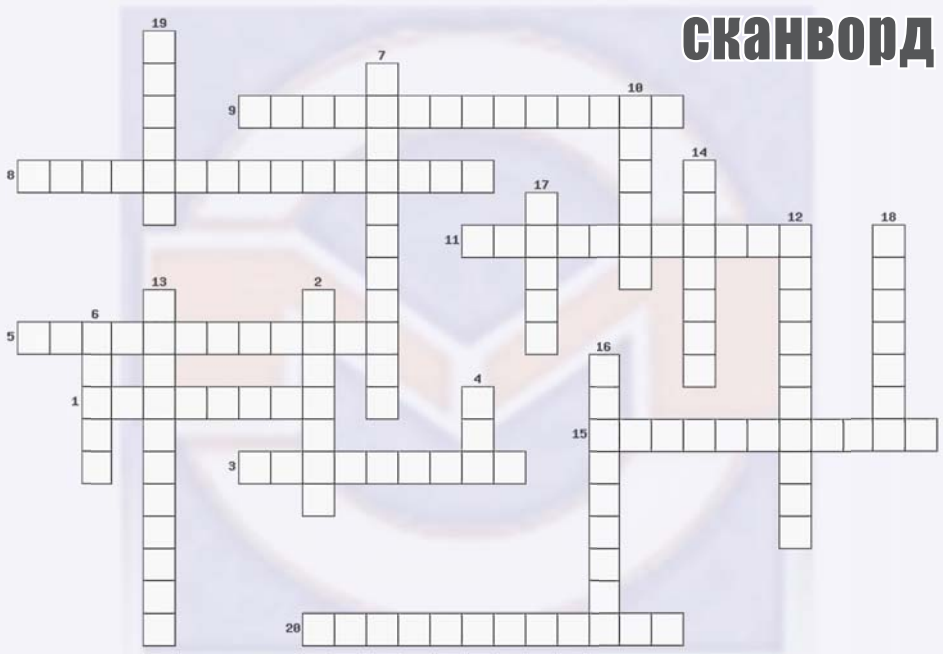
- 70 г овсяных хлопьев;
- 50 мл молока;
- 1 яйцо;
- 40 г мёда;
- 50 г сухофруктов;
- 50 г орехов;
- 50 г цукатов;
- 50 г варёной сгущёнки.

ПРИГОТОВЛЕНИЕ: В овсяные хлопья налейте молоко. Разбейте яйцо. Добавьте измельчённые сухофрукты, орехи и мёд. Всё тщательно перемешайте и выложите в форму. Выпекайте кулич в микроволновке примерно 2–3 минуты.

Готовый кулич остудите, смажьте сверху варёной сгущёнкой, украсьте нарезанными цукатами. Можно использовать традиционный белковый крем и посыпку.

«МИНСКМЕТРОСТРОЮ» — 40!

сканворд



1. Первый руководитель «Минскметростроя».

2. Подземный или наземный остановочный пункт, предназначенный для посадки и высадки пассажиров.

3. В котловане этой станции третьей линии Минского метро мог свободно разместиться 9-этажный дом.

4. Сколько метростроителей за историю «Минскметростроя» было награждено орденом Ленина?

5. Подземная железная дорога.

6. Тоннель с одним или двумя станционными путями для оборота, отстоя и технического обслуживания подвижного состава на линии.

7. Самая глубокая станция метро в мире (105,5 м).

8. Способность материала ослабить интенсивность звуковой волны при прохождении ее через него.

9. Откуда был доставлен первый проходческий щит весом 120 тонн,так как Минск своего не имел?

10. Соединение двух подземных тоннелей.

11. В районе какой станции была забита первая свая столичной подземки?

12. Первая наземная станция третьей линии метро в Минске.

13. Доктор технических наук, заслуженный строитель БССР, один из разработчиков «стены в грунте».

14. Горизонтальное или наклонное подземное сооружение, длина которого значительно превосходит по размерам ширину и высоту.

15. В грунтах этой городской площади среди прочих уникальных находок обнаружены бивни мамонта.

16. Профессионал, прокладывающий путь в подземном пространстве.

17. Имя первого тоннелепроходческого механизированного комплекса в Беларуси.

18. Строительная конструкция, которая возводится вокруг горной выработки при строительстве подземного сооружения.

19. Город, где было построено первое в мире метро, принявшее пассажиров в 1863 году.

20. Самая короткая станция Минского метрополитена длиной всего 132 метра, из которых 102 метра — платформа.

Как предотвратить аллергию весной

Эмилия ГУСАР,
36-я поликлиника

Мер профилактики довольно много, постарайтесь соблюдать хотя бы некоторые:

— как можно чаще проводите влажную уборку;

— поддерживайте оптимальные показатели температуры и влажности в доме;

— протирайте влажной тряпкой обувь и стирайте одежду каждый раз после возвращения с улицы;

— надевайте медицинскую маску во время прогулок;

— выходите на улицу в безветренную погоду;

— гуляйте после дождя;

— проветривайте помещение только вечером;

— используйте фильтры для воздуха;

— вычесывайте и мойте домашних животных;

— не носите синтетическую одежду;

— сведите к минимуму использование косметики, бытовой химии.

По назначению врача в профилактических целях принимайте антигистаминные или мембраностабилизирующие препараты и соблюдайте диету.

Апрельский марафон

Первого апреля наша страна присоединилась к международной акции «30 дней на велосипеде». Эта необычная акция – вызов-обещание каждый день в апреле ездить на велосипеде. Велосипедисты участвуют в квестах, конкурсах, массовых велопрогулках. Специальные флаеры, которые вставляются в спицы велосипеда, говорят о том, что человек присоединился к акции.

Идея зародилась в Америке, но белорусы из года в год активно подключаются к велосипедному марафону. Для белорусских велосипедистов созданы специальные группы в соцсетях, чат в Telegram, где можно найти попутчика на дневные и ночные велопробеги, обменяться последними новостями, поделиться советами, да и просто найти новых друзей. С каждым годом все больше участников выбираются на велопрогулки со своими детьми.

Также в этом месяце запланировано много экскурсий: 14 апреля пройдет загородная велоэкскурсия в музей народного быта. Финал акции – 30 апреля, но организаторы призывают не прятать велосипеды далеко, а продолжать прогулки каждый день. Фотографии с самыми интересными моментами акции можно посмотреть в соцсетях по хештегам #30daysofbiking и #30daysofbikingby. Курируют акцию «30 дней на велосипеде» в столице Минское велосипедное общество и Центр экологических решений в рамках кампании «Деловой велосипед».

По материалам интернет-ресурсов

Мнение эксперта:

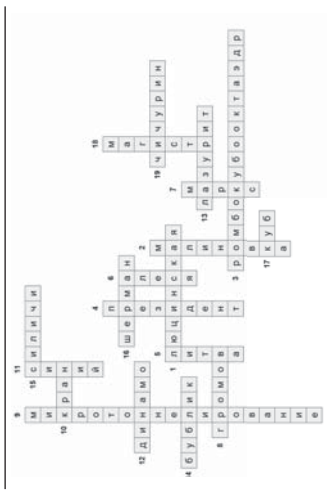
Лилия ЦВЕТКОВА,
6-я поликлиника

Велотренировки – прекрасная аэробная нагрузка. В среднем за 1-1,5 часа катания можно сжечь до 400-450 ккал энергии, при этом получая удовольствие от свежего воздуха, общения с природой и созерцания новых мест.

Для велосипедиста важно сжигать лишний жир не только за счёт физических усилий, но и в результате улучшения энергообмена, которому тоже способствует езда. Помимо пользы для фигуры велосипед помогает избавиться от ряда

заболеваний сердечно-сосудистой системы, вегето-сосудистой дистонии, бессонницы, неврозов, синдрома хронической усталости. Но будьте внимательны: серьёзные болезни сердца и сосудов имеют противопоказания для занятий велосипедным спортом, решать вопрос о возможности тренировок нужно с врачом.

ОТВЕТЫ НА СКАНВОРД
опубликованный в №№ 5-6 от 21 марта 2019г.



КУРОРТ ЗАТОКА - ЧЕРНОЕ МОРЕ
Отдых 5, 10, 15, 20 ночей
➢Раннее бронирование. СКИДКИ!
➢2+1 реб.до 5 лет бесплатно
➢2+1 реб.до 16 лет скидка 50%
➢Компаниям от 5-ти человек скидка
➢Первая береговая линия
➢Охраняемые территории, wi-fi
➢Все номера с удобствами
➢Проезд автобусом.
www.gelena.by
ОДО «ГЕЛЕНА», г.Минск, пр. Независимости, 49, оф.210
☎(375 17) 288 16 54, 290 21 33, Vel (+375 29) 691 51 70
Свидетельство о регистрации № 101010828

На стройках МИНСКА
№ 7 - 8 (1379 -1380) 11 апреля 2019 г.
Газета строителей г. Минска. Издается с июля 1978 г.

Учредитель: ГПО «Минскстрой»
РЕДАКТОР НАТАЛЬЯ ХАЦКЕВИЧ
Свидетельство о регистрации средства массовой информации № 493 от 15.06.2009г., выданное Министерством информации Республики Беларусь

Адрес редакции:
220050, г. Минск, ул. К. Маркса, 13А
Тел./факс 327-76-97
www.minskstroy.by
E-mail: red@minskstroy.by
ГПО «Минскстрой»
Подписной индекс: 00000. Цена: 2 руб. 41 коп.

Подписано в печать 08. 04. 2019 г.
Формат А3. 8 страниц.
Тираж 6087 экз. Заказ №1363
Отпечатано в Республиканском унитарном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати».
220013, г. Минск, пр. Независимости, 79
ЛП № 02330/106 от 03.04.2004 г.
ISSN 2225-8493