

Когда возникает даже малейший информационный повод, связанный с Лефортовским тоннелем, большинство газет и телеканалов стремится придать своим сообщениям толику сенсационности. Чего только не приходилось слышать и читать! И, дескать, движки автомобильные здесь глохнут от недостатка кислорода, и затопляет его... Даже строительство двух пожарных станций вызывает подозрения: значит, плохи дела по части безопасности? Желание разобраться с этими «страшилками» и побудило отправиться уже второй раз за последние полгода на этот уникальный транспортный объект.

Вы правы, к тоннелю сегодня приковано особое внимание СМИ, - соглашается генеральный директор ГУП «Гормост» Виктор Екимов. - После недавнего большого ливня у журналистов любимой темой стало затопление тоннеля. На самом же деле вода в тоннель вообще не попала. Возникла лишь небольшая лужа в районе Туполевской набережной, на выезде из первого тоннеля мелкого залегания. И не более того... Что же касается безопасности в целом, то наши специалисты все вам покажут и расскажут на месте.

И мы отправились в точку Б - район завода «Серп и молот». Для справки: точка А тоннеля глубокого заложения располагается у Спартаковской площади. Соединяет их трехкилометровая «труба».

сердце и мозг тоннеля. Здесь на десятках телеэкранов он просматривается на всем своем протяжении, именно отсюда начальник дежурной смены в любой момент может отреагировать на любую нестандартную ситуацию, возникающую чаще всего по вине недисциплинированных водителей. Несмотря на ограничение скорости до 60 километров в час и сплошные разделительные линии, такие водители даже в тоннеле умудряются гнать за сотню и лихо перестраиваться. В результате - ДТП. На место сразу отправляется дежурный эвакуатор, движение по полосе перекрывается.

Рядом с пультом вижу застекленный шкаф с набором индивидуальных средств защиты: самоспасатели и противогазы, респираторы и теплоотража-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

В ЦДП тоннеля: дежурный видит все...

В ТОННЕЛЕ - БЕЗ СЕНСАЦИЙ

ТОЧКА Б: ПОДЗЕМНЫЙ ГОРОД

Начальник участка «Гормост-Лефортово» Яков Вовшин тоже удивлен реакцией СМИ.

- Кому и зачем надо распространять все эти нелепости? К примеру, последний случай - подтопление. Что на самом деле произошло? Есть мост через Яузу, соединяющий улицы Красноказарменную и Радио. Набережные здесь пониженные, и во время сильных ливней четыре водостока не всегда справляются с потоками воды. Но самое главное, что этот участок находится в 800 метрах от тоннеля, к нам не относится, он - в ведении дорожников и Мосводостока. Но поскольку подтопление в этом месте препятствует движению, мы вынуждены направлять туда своих людей и принимать соответствующие меры. Что, в общем-то, и было сделано.

К сказанному начальником участка добавлю то, что услышал от генерального директора Гормоста Виктора Екимова: место подтопления взято под особый контроль, и больше такая ситуация здесь не возникнет.

После разговора с начальником участка отправляемся к входу в тоннель глубокого заложения. По пути прошу инженера по пожарной безопасности Николая Демидова прояснить ситуацию с новыми пожарными станциями.

- А вот одна из них, - он показывает на строящееся здание. - Рассчитана на четыре машины. Находится непосредственно у тоннеля, будет его обслуживать. Думаю, месяца через два-три войдет в строй.

Затем отправляемся в долгий путь по лестничным маршам вниз. И очень быстро убеждаемся, что точка Б - это, по сути дела, подземный городок, насыщенный разнообразным оборудованием. Заглядываем в центральный диспетчерский пункт (ЦДП) -

ющие костюмы. Как пояснил Николай Демидов, весь персонал дежурной смены тоннеля обеспечен такими средствами, и тренировки по их применению проводятся регулярно. Позже в одном из помещений самого нижнего уровня тоннеля мы видели, как примеряют защитные облачения тоннельщики...

- Но, конечно, задача нашего персонала никоим образом не сводится к самоспасению, - подчеркнул Николай Демидов. - Главное и основное - при необходимости эффективно помочь людям покинуть опасное место при возникновении какой-то чрезвычайной ситуации. Слава богу, пока никаких ЧП не было и, надеюсь, не будет...

В ЗОНЕ ЭВАКУАЦИИ

Лестничные марши ведут нас все ниже и ниже. Наконец мы оказываемся в коридоре, проходящем под плитой проезжей части. Называют его по-разному: подтоннельное пространство, зона эвакуации, первый уровень... Именно сюда смогут эвакуироваться в случае пожара или другой чрезвычайной ситуации люди из транспортной зоны. Сделать это несложно, так как на трехкилометровом протяжении тоннеля есть 24 аварийных выхода с желобами.

В нижнем тоннеле поначалу было тихо. Шум проносящихся над нами машин ослаблен здесь до уровня шороха. Но едва мы направились к ближайшему желобу, включились вентиляторы, и вместе с их гулом в спину ударил плотный поток воздуха. Он не валил с ног, но ошутимо подталкивал. Нам тут же пояснили, что это всего лишь легкий ветерок, так как вентиляторы работают далеко не в полную силу.

Честно говоря, именно система вентиляции интересовала нас в первую очередь. Дело в том, что на всем протяжении тоннель глубокого заложения не имеет выходящих наружу вентиляционных колодцев - таких, к примеру, как в метро. Естественно, эффективная продувка трехкилометровой «трубы» - сложная техническая задача. И от

того, насколько эффективно она решена, в огромной степени зависит безопасность людей.

Начальник службы эксплуатации вентиляционных систем Роман Кузнецов не таил секретов и отвечал на самые каверзные вопросы. Но для начала он привел нас в помещение, где установлены огромные, похожие на турбины вентиляторы, которые закачивают воздух в подтоннельное пространство, - оттуда через специальные клапаны он попадает в транспортную зону.

- Эти приточные вентиляторы имеют мощность в триста киловатт каждый, - рассказывает Роман Кузнецов. - И каждый гонит поток воздуха в 360 тысяч кубометров в час. Отсечные клапаны, через которые воздух идет в тоннель, имеют сечение три на три метра. Такая же система смонтирована и в точке А на другом конце тоннеля. Воздух закачивается с двух сторон. В зависимости от данных газоанализаторов, которые есть на всем протяжении тоннеля, автоматически включается тот или иной режим. В принципе дежурный на ЦДП может и сам корректировать их работу. В случае выхода из строя какого-либо вентилятора тут же включится запасной, постоянно находящийся в режиме так называемой горячей готовности.

Но этим дело не исчерпывается. Есть еще система струйных вентиляторов, которые гонят воздух по направлению транспортного потока, создавая эффект поршня. А над проезжей частью тянутся короба вытяжной вентиляции, которая в случае пожара послужит системой дымоудаления. И еще одна немаловажная деталь. При возникновении чрезвычайной ситуации, когда людям придется покинуть опасную зону по коридору первого уровня, воздушный поток будет направлен навстречу их движению. Соответственно развернуты и эвакуационные желоба: до середины тоннеля в одну сторону, а дальше - в другую.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

В защитном облачении рабочий похож на космонавта...

И все же каждый из нас, проезжая тоннелем, чувствует запах гари. В чем же дело? Не означает ли это, что система неэффективна? Вот объяснение начальника участка Якова Вовшина:

- Система вентиляции надежна. Она начинает действовать автоматически, как только уровень загазованности достигает предельно допустимой концентрации. ПДК составляет 10-20 миллиграммов на кубометр. Но как только запах гари, то ведь и на Садовом кольце вы его почувствуете. А здесь тоннель, замкнутое пространство. Строго говоря, загазованность растет при замедлении транспортного потока в тоннеле. И происходит это не только из-за аварий, но и по при пробках, возникающих снаружи, - тоннель нельзя отделить от общей транспортной системы.

Немаловажно для безопасности и устойчивое энергоснабжение. Но можно ли допустить, что здесь враз вырубится электричество?

- Этого не произойдет, - уверенно говорит мастер энергослужбы Олег Кузьминов, который привел нас в помещение, где сосредоточены блоки управления сложным хозяйством тоннеля, высоковольтные вводы и трансформаторы. - Резервное энергообеспечение тоннеля осуществляется по самой высокой - первой - категории. Предусмотрено дублирование с переключением: если по какой-то причине пропадет напряжение на одной линии, система автоматического ввода резерва тут же задействует другую.

НЕ КЛИЧЬ БЕДУ

Любой тоннель всегда был и остается потенциально опасным сооружением. Спорить с этим утверждением после вызванных пожарами трагедий в тоннелях Европы не приходится. Вот только надо ли кликать беду и нагонять страх на людей, которые пользуются тоннелями едва ли не каждый день? Наверное, все-таки не стоит.

Но вот приучать себя к безопасному поведению в тоннелях надо, потому что даже не самое грубое нарушение правил дорожного движения может привести здесь к очень тяжелым последствиям. Но пока что нарушаем, причём именно грубо... А в остальном предоставим возможность профессионалам делать все необходимое для нашей безопасности.

Петр ПОЛЫНОВ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Николай Демидов отвечает за пожарную безопасность.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Минуты здесь тянутся долго...