

ЧЕЛОВЕК НА ПОДЪЕМЕ

Франтишек Абель, старый лифтер, один из героев знаменитой пьесы О. Заградника «Соло для часов с боем», подсчитал, что за сорок лет путешествий в подъемнике он преодолел расстояние от Земли до Луны. Объем перевозок, осуществляемых столичными лифтами, в самом деле достигает космических масштабов. Только 55 тысяч подъемных механизмов, обслуживаемых ГУП «Мослифт», ежедневно перемещают 15 млн. пассажиров (для сравнения: столичный метрополитен перевозит в сутки в среднем порядка 9 млн. человек). Этот колоссальный машинный парк требует постоянного ухода и грамотной эксплуатации. Непосредственным техническим обслуживанием и ремонтом подъемников в первую очередь заняты электромеханики. Мослифт провел очередной конкурс на звание лучшего электромеханика объединения.

Конкурс - это соревнование, поединок. Здесь без легкого мандража не обойтись. «Здорово, орлы!» - приветствовал участников конкурса генеральный директор Мослифта Анатолий Золкин. - Как настроены?» «Боевые», - услышал в ответ.

- Это уже третий подобный конкурс, - заметил, отвечая на наш вопрос, Анатолий Алексеевич. - Мы заинтересованы в выявлении специалистов, в совершенстве овладевших профессией. В условиях жесткой конкурентной борьбы кадры решают все. Кроме того, появляется возможность высветить слабые места, подкорректировать технологические недоработки. Не забывайте и о том, что люди ценят внимательное к себе отношение. Моральных стимулов к качественному труду никто не отменял...

Конкурс проводился в два этапа. Мы присутствовали на первом этапе - практическом. По действующим правилам, каждый месяц электромеханики занимаются техническим осмотром лифтов на своих участках. Ежеквартально проводят необходимые планово-предупредительные ремонтные работы. Раз в год техническое освидетельствование подъемной машины осуществляет независимая экспертная организация. Так вот, бригады электромехаников, состоящие из двух человек и представлявшие все специализированные



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

управления (СУ) Мослифта, волею жребия получили конкурсное задание. По условиям соревнований они должны были в течение шести часов провести квартальный технический ремонт лифтов в обычных столичных многоэтажках. В качестве судей-наблюдателей на этом «лифт-турнире» выступили главные инженеры и начальники различных служб смежных СУ.

Итак, мы находимся на месте событий - в седьмом подъезде дома 31/45 по Новогиреевской улице. Поднимаемся на последний, 17-й этаж, уже пешим ходом следуем на чердак: преодолеваем еще две крутые лестницы, минуем две стальные решетки, открываем массивную металлическую дверь и попадаем в машинное отделение. Тихо! Соревнования уже начались. Впрочем, какая тут тишина? Гудит один из двух установленных здесь электродвигателей - большой лифт падает за двоих, ибо лифт малый на время стал объектом соревнования. Огромный шкив (колесо) протягивает четыре толстенных троса, поднимая и опуская кабину трудяги-подъемника, щелкают реле.

- Виталий Скотников, инженер-наладчик управления спецработ, - представился

один из конкурсантов. - Волнение? Работа - дело привычное. Вот когда мы принимали участие в ликвидации последствий пожара в здании Высшего арбитражного суда, действительно пришлось поволноваться. А сейчас, пожалуй, здоровый азарт. Победить? Конечно, хотим, кто же не хочет.

- Отключаем управление лифтом на этажах, - сообщает второй член команды, Александр Кахоликов. - Начинаем проверку электродвигателя.

- Они выполняют определенные технологические операции и комментируют свои действия, - комментирует суть происходящего наблюдающий - главный инженер СУ-5 Сергей Чиков. - Мы оцениваем правильность и четкость проводимых работ, фиксируем оценки в специальном журнале. Замечания есть, но итоги подводятся пока слишком рано.

- Зачистил контакты, - говорит Кахоликов.

- Включаю лифт, - отзывается Скотников. - Не идет. Проблема. Еще одна попытка. Стоит. Заминка. Даю верх. Пошел! А теперь смотрим состояние тормозного устройства. Нам нужно посадить на буфер...

В технические подробности мы вникать не стали, пожелали удачи команде и пошли смотреть, как соревнуются другие. Новогиреевская улица, д. 29, 2-й подъезд. В машинном отделении кипит работа. «Электромеханики СУ-15 Сергей Миронов и Алексей Зорин», - докладывают прессе конкурсанты. Что-то они не слишком улыбаются. «Да мы просто сосредоточены!» - поясняет Миронов.

- Все нормально, - уверяет «судья», начальник производственно-технического отдела СУ-14 Сергей Инякин. - Без замечаний не обходится, но я вам скажу, ребята тонко чувствуют все нюансы работы лифта, предлагают самые рациональные способы устранения неисправностей.

Бригада приступает к проверке устройства безопасности УБ-1. Оно предназначено для предотвращения проникновения посторонних в шахту лифта. Посторонние эти - прежде всего неумные ребята. Раньше фиксировалось довольно много несчастных случаев, которыми заканчивались подобные детские шалости. Теперь, по словам Инякина, практически 100 процентов лифтов в муниципальных домах оборудованы УБ-1. Как только шаловливая ручка попытается приоткрыть створки лифта, дабы выбраться в шахту, срабатывает устройство, злоумышленник застревает в кабине, и вытащить его оттуда сможет только электромеханик.

...Теперь нужно провести технический осмотр шахты лифта. Миронов перевел управление лифта в режим ревизии (то есть в режим ручного управления). Распахнулись дверцы кабины, разверзлась бездна шахты. Сергей Миронов прыгает на крышу кабины. «На крыше установлены несколько контактов безопасности, - обращается он к строгим судьям. - Мы проверим работу каждого контакта».

- Поглядите, здесь смонтирована система ловителей, - показывает Сергей Алексеевич. - Как только стандартная скорость лифта (1 метр в секунду) превышена на 15 процентов - а это происходит, если кто-то вздумает попрыгать в движущейся кабине, - срабатывают ловители, и лифт останавливается. Не надо спортом в лифте заниматься - он для другого предназначен.

Кто не знает, что вандализм в наших лифтах - явление обычное? Я в системе Мослифта работаю свыше 30 лет. В 1978 году в составе нашей делегации оказался в Финляндии. Мы побывали в отеле, где Гитлер вел когда-то переговоры с маршалом Маннергеймом. Так вот: там работал

лифт довоенного образца - такого же типа, как и наши аналоги, до сих пор функционирующие в старых домах. Но у нас эти лифты от греха подальше спрятаны в железно-сетчатые шахты, а тот лифт, о котором я говорю, вообще не был спрятан. Там не понимают, что такое вандализм в лифте и как это можно намеренно портить инженерное оборудование собственного дома!

А сейчас мы столкнулись с еще одной серьезнейшей проблемой. Квартиры в новых домах строители сдают зачастую без отделки. Жильцы начинают свое жилье приводить в порядок. Стройматериалы при этом транспортируют на новеньких пассажирских лифтах. Заметьте, большие лифты, грузоподъемностью 500 и 630 кг, - пассажирские, а не грузовые. Год-полтора длится ремонт, после чего лифты впопыхам отправляют на свалку. Как-то в диспетчерскую поступил сигнал: человек застрял в лифте. Приезжает бригада, открывает створки лифта. И обнаруживают... кирпичную стенку. Молдавский рабочий, производивший ремонтные работы в одной из квартир, загрузил кабину кирпичами почти под самую крышу - тонну, не меньше. Сам залез наверх и умудрился нажать кнопку. Двери закрылись, лифт не поехал.

Очевидно, проекты возведения новых домов должны учитывать необходимость монтажа грузовых подъемников. Быть может, снаружи - по крайней мере, до завершения массовых ремонтных работ. Для чего я об этом говорю? Вы сегодня увидели, как непросто поддерживать лифтовое хозяйство в технически исправном, рабочем состоянии. Вы обратили, очевидно, внимание на высокий профессионализм электромехаников. Но этого мало, нам требуется помощь и самих москвичей. Разве кто-нибудь в здравом уме станет разбивать собственную машину? Почему же варварское отношение к лифтам в подъездах - явление распространенное?

Думается, возражать Сергею Инякину никто не станет. Конкурс между тем благополучно завершился, на следующий день в Мослифте подводили итоги соревнования. Победителя первого этапа решили не выявлять: все бригады достойно справились с конкурсным заданием. А вот на втором, теоретическом, этапе конкурсу лучшим стал 25-летний электромеханик СУ-16 Илья Соколов. Его и объявили победителем третьего «чемпионата» электромехаников Мослифта.

Владимир РАТМАНСКИЙ



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

ПРОГУЛКА «В ГЛУБЬ» СТОЛИЦЫ

мелий - строительный, отделочный. Плюс - техника и технологии, с помощью которых идет освоение подземных этажей. Плюс - макеты уникальных сооружений, тех, что построены, и тех, что строят.

Начнем с техники: без нее нельзя представить ни строительство подземки, ни ее жизнь. В практику давно и прочно вошли бестраншейные технологии, технологии микро- и макротоннелирования, как их называют специалисты - когда без ущерба окружающей среде строятся коллекторы, прокладываются трубопроводы и прорубаются даже подземные транспортные коридоры. Как правило, большинство таких проектов, как, например, хорошо известный Лифортский тоннель и строящийся Строгинский транспортный коридор, который вберет в себя и ветку метро, и Краснопресненский проспект, реализуются с помощью немецких проходческих щитов фирмы «Херренкнехт АГ». Эти огромные сооружения, внешне своими формами напоминающие корабли, московские строители окрестили «кротами». В зависимости от диаметра щитов они способны вести прокладку и коллекторов, и водоводов. В частности, по заказу Мосводоканала с помощью маленького «кротика» был заменен устаревший канализационный коллектор под оживленной московской улицей Тайнинской. За два неполных месяца он прокопал подземный ход длиной 300 метров и уложил туда трубопровод. Причем трубы укладывались в специальный футляр, а пустоты между трубой и футляром бетонировались.

К сожалению, наши разработки в области бестраншейных технологий менее известны, хотя могут вполне конкурировать с немецкими.

Например, микропроходческий комплекс «Бирюза», разработанный компанией «Альянс-К». Он полностью механизмирует все операции: проходку тоннеля, транспортировку грунта, прокладку самих труб. Словом, то, в чем сегодня так нуждаются тоннелестроители. Но пока что инженерная мысль опережает внедрение техники, которая требует серьезных инвестиций...

И тем не менее немцам тоже есть чему поучиться у русских строителей. Например, МПО «РИТА» предложило уникальный способ глубинного уплотнения грунтов, усиления фундаментов зданий, укрепления бортов котлованов с помощью... электровзрыва. Полагаю, что не лишним утомлю читателей, среди которых есть и специалисты-строители, если остановлюсь на этом русском ноу-хау подробнее. В грунте бурится скважина, в которую закачивают бетон, а затем с помощью электродной системы и генератора импульсных токов

производят электровзрыв. В результате уплотняются грунты, и бетон заполняет образовавшиеся пустоты. Застывая, он образует сваю - рит. На таких сваях можно и строить новый дом, и лечить старый. Характерная особенность: взрывную волну «не слышат» окружающие здания, что позволяет безболезненно работать в условиях сложившейся застройки. С помощью таких свай удалось, например, предотвратить проседание проезжей части на улице Никольской, вызванное строительством подземного коллектора, и спасти фундаменты старинных домов от разрушения. Благодаря этой же технологии удалось отреставрировать и храм Вознесения Господня на Большой Серпуховской. На сваях-ритах держатся фундаменты церкви.

Сотрудники «РИТА» не без гордости сообщили мне, что компанию пригласили работать в Германию, где тоже немало ветхих строений.

Особый интерес к выставке проявила Тоннельная ассоциация России, которая даже провела специализированный семинар на тему «Гидроизоляция конструк-

ций и подземных сооружений». Проблема, предложенная для обсуждения, особенно волнует подземщиков. Ведь от того, какие технологии используют для гидроизоляции, во многом зависит долговечность подземного города.

Среди выступавших были представители Австрии, Великобритании, Германии, которые делились своим опытом. Россию представляли корпорация «Транстрой», являющаяся генеральным подрядчиком по прокладке третьего транспортного кольца и строительству Кутузовского, Гагаринского и Лифортского тоннелей, и ряд других организаций. После семинара многие участники и гости отправились на экскурсию. Как говорится, лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать. Тем более что, по мнению доктора-инженера Мартина Херренкнехта, председателя совета директоров «Херренкнехт АГ», Москва сегодня является одним из лидеров в области тоннелепроходки и, возможно, вскоре станет лидером в этой области в Европе.

Александр АСТАФЬЕВ



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

Мы мало знаем о «корневой» системе города, о том, что происходит у нас под ногами, где мчатся поезда метро, проложены теплотрассы, водопроводы и другие инженерные коммуникации, где «спрятаны» подземные стоянки, магазины и даже кинотеатры, а в толще пород пробиты тоннели для автотранспорта. Совершить увлекательную прогулку «в глубину» столицы помогает выставка «Подземный город», организованная при поддержке правительства Москвы в Экспоцентре на Красной Пресне.

...Чем меньше свободных территорий на поверхности, тем интенсивнее осваивается подземное пространство, тем сложнее становятся инженерные решения и оснастка скрытых от глаза этажей. Все, что необходимо в городской повседневной жизни наверху, начиная от транспортного оборудования - лифтов, турникетов, диспетчерской связи, вентиляции, автоматизированных систем управления (список можно продолжать до бесконечности) и кончая рекламой, нашло свое место на стендах «Подземного города». Плюс еще камень как символ прочности и незыблемости московских подзе-