

Мы все чаще говорим о подготовке к зиме жилья. А как себя чувствуют на зимнем пороге те самые сани самоходные, которые вроде бы тоже к непогоде следует готовить летом?

Одно из пяти трамвайных депо Мосгортранса – депо имени Баумана – расположилось на северо-востоке Москвы, рядом с ВВЦ. В его арсенале – 172 вагона. 70 из них – «пожилые» чешские «татры» – в основном 1986-1988 годов выпуска. Остальные вагоны – «аборигены»: это новые трамваи, изготовленные на Урале, в городе Усть-Катав Челябинской области. Обслуживает депо пять маршрутов, проходящих по территории Центрального, Восточного и Северо-Восточного столичных округов.

Трамвайное депо – это большое и сложное хозяйство. Ремонтные корпуса, котельная, инженерные коммуникации, подъездные пути. Вот застыл в прострации на путях заслуженный ветеран – старенькая довоенная «букашка». Похоже, именно в такой ехала та самая Аннушка, которую фатум довел до того самого товарища Берлиоза.

– Да, легендарный трамвай! – усмехнулся Валерий Козловский, заместитель директора депо по ремонту подвижного состава, с которым мы поделились первыми впечатлениями. – Я ведь здесь 33 года работаю, все карьерные ступеньки прошел. Сколько новых моделей вагонов принял в эксплуатацию! Зима для нас, конечно, испытание особое. Уж больно сварливый характер у московской зимушки. На дорогах – слякоть, жир, снежная каша. Соль, которой посыпали дороги, убийственно влияла на нашу технику. Неважно переносили трамваи и испытание первыми реагентами. Но-



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

ПО РЕЛЬСАМ... НА БУЛЬДОЗЕРЕ

вые реагенты, применяемые в настоящее время, оказывают на механизмы более щадящее воздействие. И все же одно из неременных условий подготовки вагонов к зимовке – покрытие днища трамвая антикоррозийным составом. Причем это касается даже новых вагонов, только поступивших с завода. Без обработки антикоррозийкой ни один трамвай на маршрут не выйдет. Вот как раз стоит «татра», над которой мы изрядно потрудились, модернизировали.

Спускаемся по ступенькам в узкую глубокую канаву, над которой возвышается трамвай. Здесь и работают ремонтники. Впервые приходится видеть изнанку трамвайного вагона. В самом деле,

днище «старичка» – в идеальном состоянии: оно полностью покрыто антикоррозийкой.

Ремонтные корпуса депо – это огромные капитальные ангары, изоборуженные длинными канавами, вдоль которых тянутся узкие проходы. Одновременно депо может принять на ремонт до 36 вагонов. Каждый трамвай проходит летом или в сентябре экзаменационные испытания – предзимнюю подготовку. Замеряются сопротивление и изоляция, проверяются аккумуляторы, освещение, обогрев.

– Все трамвайные вагоны зимой обогреваются, – заявляет Валерий Николаевич.

– И никаких жалоб на стужу в вагонах?

– Конечно, без жалоб не обходится. Но ведь это электротехника. Попала в двигатель влага – отопление временно необходимо выключить. Сгорел предохранитель – по инструкции вагоновожатый должен высадить всех пассажиров, а затем предохранитель заменить. Но высаживать зимой людей, к тому же спешащих на работу или домой?! Водители выключают отопление, меняют предохранители на конечной станции и вновь включают печки.

В депо идет обычная повседневная работа. Двое рабочих прилаживают обзорное зеркало к «татре». Соседствующий с «подружкой» «устькатавец» подвергается испытанию сваркой. Слесари прилаживают крышку контакторной панели, защищающей электрооборудование вагона.

В сопровождении Валерия Козловского открываем тяжелые боковые ворота и оказываемся в «спецстойле» для... Ого, здесь живут какие-то монстры! Огромные желто-красные... электровозы? Похожи, но почему спереди у них прицеплены громадные скребки – такие же, как у бульдозеров? Профессионалы называют такие скребки отвалами. А вместе с отвалами растут «усы» – гигантские щетки. Такого рода щетками оснащают уборочные машины. Что же это за гибрид дворника с электровозом и бульдозером?

– Снегоочистители, – поясняет Валерий Козловский. – Отечественные мощные машины, их у нас пять. Предназначены для очистки путей от снежных завалов. Ведут в основном ночной образ жизни. А ну-ка, Володя, включи щетку. – Слесарь

Владимир Урмаков включил механизм, завертелся огромный светло-зеленый щетинистый валик. – Очищаем рельсы мы вместе с путевцами. Кстати, летом совместно контролируем ход ремонтных работ на путях. Точно так же проверяем летом контактную сеть вместе с энергослужбами. Зимой ведь как жажнет двадцатиградусный мороз – провод натягивается, словно струна. Грянет оттепель – провод растягивается, провисает. Так что сети мы инспектируем очень тщательно.

Поднимаюсь в кабину снегоочистителя. Впрочем, кабины здесь две – спереди и сзади: ведь на рельсовых путях не везде можно развернуться. Внутри, как в электролаборатории: контакторы, блок питания, компрессор, аккумуляторный ящик. Техника, одним словом. Все эти могучие работяги полностью готовы к зимним испытаниям, хоть сегодня (не дай бог, конечно) в путь.

Помимо снегоочистителей депо располагает двумя тракторами, самосвалами, снегозахватным комбайном – «золотые ручки», говорят про них в народе. То есть в наличии вся необходимая для борьбы со снежной стихией амуниция. Депо в этом плане ни от кого не зависит. О чем правда, мечтают, «бауманцы» – так это о собственной снегооткатке. Территория депо превышает пять гектаров. Снег с этой огромной площади должен полностью вывозиться – иначе трамваи просто не смогут утром выбраться в город. А вывоз снега – удовольствие дорогое. Впрочем, разве иногда мечты не сбываются?

Владимир РАТМАНСКИЙ



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

– Не открою. Что-то вы подозрительно чистенькие...

Пришлось перекрывать весь стояк (хорошо еще, ночь была!), а поутру засыпать к ней ребятам, переодетых в засаленные спецовки и куртки, более соответствующие имиджу сантехников застойных времен.

В ожидании вестей от специалистов, проверяющих теплотрассы и ЦТП, разговорились мы с главным инженером о подготовке к зиме.

– Готовиться к холодам мы начали еще в конце весны, – рассказал он. – Купили трактор «Беларусь» с полным навесным оборудованием, приборел к нему ротор, который откидывает снег с проезжей части. Закупили мини-трактора и другие средства малой механизации, произведенные в Германии, Австрии, Финляндии. Так что снегопады встретим во всеоружии.

– Наверное, запаслись и реагентами?

Давид Наскидашвили. – Из-за сильного ветра сорвало часть крыши над шахтой лифта в доме № 4, корп. 3 по Каширскому шоссе. Авария была серьезная – пришлось менять 15-20 листов жести. Работа привычная – поставить обрешетку (деревянный настил под кровлей), настелить квадраты металла, скрепить их «замками» (длинными металлическими полосами) и «зашить» все специальными кровельными гвоздями. Медлить было нельзя: ведь пришлось отключить лифт, а его просто допускать нельзя. Работали до поздней ночи, но все сделали в один день.

– Наверное, опасно работать на крыше? – Опасаться приходится всегда. Особенно зимой, когда работаешь на обледенелой крыше. Хотя у нас двойная страховка – короткие ремни пристегиваем к парапетам, а длинный трос укрепляем на чердаке. Один из нас всегда страхует изнутри.

– Если четко соблюдать правила безопасности, несчастие просто не может случиться, – подтверждает его слова Елена Фролова, мастер участка РЭУ-2. – А за этим мы следим очень строго. Все, кто работает на высоте, проходят медкомиссию, получают необходимое защитное снаряжение – каски, монтажные пояса, нескользящую обувь, теплую одежду. Принимаем меры и для защиты пешеходов: обязательно огораживаем сигнальными лентами тротуар вокруг домов, где сбивают сосульки, некоторые особо опасные зоны отделяем стационарными ограждениями. Есть у нас и рации. Кстати, наши ребята разработали свое ноу-хау: сбивают сосульки специальным деревянным инструментом – лопатами и молотками, а не привычным некогда железным ломом. Главное – не попортить желоба и крышу, самим же и придется потом ремонтировать.

– А если случится авария в системе отопления?

– Все семь наших диспетчерских, – объяснил Богодухов, – укомплектованы аварийным запасом материалов и оборудования. В каждой имеется оперативный план действий в случае возникновения аварийных ситуаций или стихийных бедствий. Аварийные бригады в течение получаса прибывают на место и устраняют неисправность.

Наш разговор с главным инженером то и дело прерывали звонки мобильного телефона: коммунальные службы рапортовали, что и пластиковые трубы, и трубы в полиуретановой оболочке, снабжающие теплотрассы района, ведут себя нормально. Сигнальные системы, призванные моментально обнаруживать протечки, функционируют в рабочем режиме. Можно надеяться, что пуск тепла в этом районе пройдет без срывов.

Леонид ШИРОКОВ

ПАЛАЯ ЛИСТВА: СЖИГАТЬ НЕЛЬЗЯ ЗАКАПЫВАТЬ

Во время листопада красивый желто-оранжевый ковер застилает дороги, магистрали и газоны. Но для коммунальных служб это настоящая головная боль. Как удаётся справиться с «линькой» деревьев, мне рассказали в ДЕЗе района Новопеределкино.

В кабинете Светланы Данышовой, замдиректора ДЕЗа по благоустройству, собрались представители уборочных служб. Вся территория района поделена на внешнюю – магистральную и центральные улицы, и внутреннюю – дворы зданий. У каждой свой хозяин.

– Особое внимание, – задала тон беседе Светлана Алексеевна, уделяем территории близ автодорог. Ведь именно с нее ветер бросает листья под колеса машин, и они скользят по «золотому покрытию», как по мокрому асфальту. Вовремя проведенная уборка предотвращает аварии.

Наиболее проблемные улицы – Лукинская и Боровское шоссе. Осенью по ним круглосуточно разъезжает машина-пылесос, втягивающая в себя весь мусор. Днем к ней присоединяются три «подружки» меньших размеров. Их задача – уборка более узких улочек.

– На газонах вдоль дорог мы работаем вручную. Используем лишь верные грабли, которые одновременно рыхлят почву, – включается в разговор замдиректора ООО «ЛАГ Сервис +» Татьяна Тройно.

Именно ее организация отвечает за чистоту внешней территории района. А вот дворы находятся в ведении сразу пяти компаний. Представительница одной из них – Светлана Лифанова, начальник участка по озеленению ООО «Капстрой – К». «В октябре, что ни выходной – то субботник, – смеется она. – А когда еще доведется всем вместе собраться? Да и немало жителей присоединяется к нам. Ведь каждый заинтересован, чтобы во дворах был порядок».

Листву сгребают в громадные полиэтиленовые мешки, складывают в контейнеры для крупногабаритного мусора. Жечь, как бывало раньше, сейчас запрещено по соображениям пожарной безопасности. А закапывать в землю вредно для почвы. Дело в том, что с выхлопными газами выделяется большое количество вредных веществ, которые оседают на растениях, поэтому перегной станет не удобрением, а источником заражения.

– Мы все выполняем по инструкции, но почему-то затраты на вывоз листьев с дворовых территорий не учитываются в бюджете города, – сетует замдиректора ДЕЗа. – Ведь существуют специальные расчеты на вывоз мусорных контейнеров. Они основываются на среднем количестве отходов, выбрасываемых одним человеком за год. А листья, которую мы ежемесячно собираем десятками тонн, не учитываются. И мы вынуждены заказывать дополнительный транспорт из средств, которые предусмотрены на другие нужды. Кстати, то же и с вывозом снега.

На внешних территориях таких проблем не возникает. Затраты заранее просчитаны, и грузовики вывозят мусор на свалку, расположенную недалеко от Киевской трассы.

Но есть еще одна организация, которую не меньше беспокоит уборка улиц. Это ГУП «Мосводосток». У его руководства свой подход к городским площадям – Москву поделили на 9 районов. По словам зам. директора Александра Черенкова, особые неприятности возникают, если листва забивается в дождеприемные решетки. Тогда сотрудники выезжают на место происшествия и вручную осуществляют зачистку. Иначе водосток засорится и на проезжей части появятся лужи.

Словом, осенний город – весь в хлопотах: его службы по опыту знают, что сани надо готовить не только летом.

Ольга ПЕТРУСЕВА

БЕЗ ССЫЛОК НА ФОРСМАЖОР

В последних числах сентября коммунальные службы города провели пробные топki. Были мобилизованы все аварийные службы – и городские, и районные – чтобы вовремя ликвидировать протечки.

...С Юрием Богодуховым, главным инженером ДЕЗа «Нагатино-Садовники», мы встретились в помещении объединенной диспетчерской № 418, расположенной на территории, обслуживаемой РЭУ-2.

Беспрерывно звонил телефон, и диспетчер Люба Давыдова усталым голосом принимала заявки: сменить лампочку в подъезде, починить лифт, вызвать сантехников...

– Это еще что! – улыбнулся Юрий Николаевич. – Вот когда происходит настоящая авария, следует такой шквал звонков, что телефон раскаляется. Жители уже привыкли к обделенному, довольно высокому уровню обслуживания, и приходится соответствовать. Хотя порой и казусы случаются. Недавно, например, в одном из домов на Каширском шоссе прорвало трубу с горячей водой. Для ликвидации протечки необходимо было зайти в квартиру, где обитала одинокая пенсионерка. Она посмотрела через цепочку на наших мастеров и сказала:

– Не будет в этом году никаких реагентов во дворах! Весной московское правительство приняло решение обойтись без них. Будем просто чистить снег.

– А жильцы дома? Все ли сделано для того, чтобы отразить холода?

– Создали надежный тепловой контур, застеклили окна в подъездах, отремонтировали, где нужно, двери, закрыли отдушины в подвалах, укрепили кровли. В двух домах по Каширскому шоссе заменили трубы центрального отопления.

– В районе Нагатино-Садовники немало домов 50-х годов постройки. Многие кровли, вероятно, проржавели, что увеличивает риск протечек, да и сосульки на них образуются чаще...

– Вы несколько сгустили краски. Действительно, домов с двускатной крышей в районе довольно много – 65 строений. Но мы уже не первый год проводим работу по обновлению кровель. С уверенностью могу сказать, что все дома к зиме подготовлены. Хотя, конечно, случаются порой неприятности, но у нас работают настоящие профессионалы. Хотите – поговорите с ними сами...

– Последняя форсмажорная ситуация у нас случилась летом, – рассказывает кровельщик