

С ТЕХНОЛОГИИ

МУСОР СТАНЕТ... ВИРТУАЛЬНЫМ

Помню, некоторое время назад «МС» получила тревожное письмо от читательницы из района Новокосино. Содержание письма сводилось к короткому вскрику: «Караул! Из наших дворов какой уж день не вывозят мусорные баки – утопаем в отходах». Так вышло, что это письмо позвало в дорогу именно меня. Сигнал (хотя и не такой «красочный», как нам написали) подтвердился.

Впрочем, подобная ситуация случается не в одном только Новокосине. Об этом я писал не раз и не два, составив даже впечатляющий рейтинг самых утопающих в мусоре улиц и дворов столицы. Однако сказанное – лишь одна сторона дела. Другая сторона, на которую совершенно справедливо обращают внимание коммунальщики из «Спецтранса», состоит в том, что мусор не всегда удается оперативно вывезти по вполне объективным причинам. Во-первых, очень трудно учесть, сколько его вообще наберется во дворах за сутки по всему городу. Значит, и трудно спланировать вывод на маршруты необходимого числа единиц спецтехники. Во-вторых, «единицам» этим нередко приходится простаивать в пробках, что тоже не прибавляет оперативности мусороуборке.

Однако, возможно, уже скоро переполненные контейнеры станут реже портить вид столицы даже на ее задворках. Такую возможность предоставит коммунальщикам общегородская «Система автоматизированного контроля за оборотом отходов производства и потребления», которая войдет составной частью в программу «Электронная Москва». Решение о ее создании приняло правительство Москвы.

Внедряемая система подразумевает, что судьба отходов в городе будет отслеживаться в режиме on-line на всех этапах – от момента образования до момента обезвреживания. Единой электронной сетью «опутают» всех участников процесса: предприятия, поставляющие отходы, организации, занимающиеся их транспортировкой, наконец, мусороперерабатывающие комплексы.

В базу данных программы предполагается внести исчерпывающие сведения обо всех образующихся на территории столицы остатках жизнедеятельности – как ТБО (в жилом секторе, в торговле, общественном питании и т.д.), так и в промышленности, здравоохранении и других отраслях городского хозяйства, включая особо вредные и экологически небезопасные остатки (вроде использованных медицинских материалов). Далее программа, во-первых, точно рассчитает, сколько мусора ежедневно «вырабатывает» город в конкретном районе и даже дворе. Во-вторых, предоставит сведения обо всех контейнерных площадках, их количестве, вместимости и месторасположении. После этого даст исчерпывающую информацию о ситуации на дорогах в конкретном районе Москвы, благодаря чему компьютер предложит мусоровозам «Спецтранса» оптимальные маршруты.

Управлять системой будут диспетчеры в режиме on-line. То есть в любую минуту диспетчер сможет увидеть на мониторе, в какой точке города находится конкретная машина «Спецтранса», оборудованная специальным датчиком.

Департаменту ЖКХиБ поручено в трехмесячный срок представить в органы государственной экспертизы проект этой системы, согласованный и утвержденный государственным и техническим заказчиками. Планируется, что единая автоматизированная система контроля за оборотом отходов заработает в столице в полном объеме не позднее весны 2007 года.

**Геннадий
АЛЕКСАНДРОВ**

Накануне Нового года, 29 декабря, государственная комиссия приняла в эксплуатацию два из четырех скоростных лифтов на Останкинской телебашне.

– Проходите, пожалуйста, – приветствует нас симпатичная девушка Лариса, впуская в просторную кабину, сияющую матовым блеском металла и зеркал. Назвать ее лифтером язык не поворачивается. Скорее подойдет «оператор лифтовой системы». Ведь чтобы обслуживать такой лифт, учиться надо.

Плавно летим вверх. Электронный счетчик отсчитывает метры: 10... 100... 150... На задней стене кабины – изображение телебашни, и световой диод показывает ее движение вверх.

– Уши немного закладывает – говорю своему старому знакомому, начальнику лифтового хозяйства телебашни Василию Гольцову.

– Совсем чуть-чуть, – отвечает он. – Кабина идет сейчас в режиме 3,5 метра в секунду.

– Почему не семь?
– Когда на отметке 337 метров ветер больше 15 метров в секунду, амплитуда колебания башни значительная. Поэтому скорость кабины уменьшается.

«Московская среда» не раз рассказывала читателям о том, что происходит на телебашне после пожара, случившегося 27 августа 2000 года. Специалисты десятков профессий метр за метром восстанавливали «московскую иглу». Конечно, одной из главных задач был и остается монтаж четырех уникальных лифтов германского концерна «Тиссен». Без них не попадешь на знаменитую смотровую площадку, в не менее знаменитый ресторан «Седьмое небо». Пердатчики всех систем различных компаний работают исправно, устанавливают и новые, но без лифтов нет жизни наверху.

Два года назад мы с Гольцовым минут 45 пешком поднимались на отметку 357, где расположено первое машинное помещение. Только до смотровой площадки, расположенной от основания на высоте 337, – 2007 ступеней. Сейчас на лифте взлетели за минуту с небольшим. Пока здесь так же пусто, как два года назад, но вид столицы – все такой же удивительный, притягивающий и поражающий своими масштабами и красотой.

– А как поживают остальные два лифта? – спрашиваю Василия Владимировича.

– Третий уже на доводке, в ближайшие дни кабина пойдет. Четвертый – в стадии монтажа. Кстати, в машинном отделении сейчас шеф-монтажник «Тиссена», ты давно хотел с ним познакомиться...

И вновь – винтовая лестница. Карабкаюсь в машинное отделение, да не в первое, а во второе – на 364-ю отметку. Здесь работают монтажники ОАО «Союзлифтмонтаж». Руководитель работ Владимир Чаплин знакомит меня с крепким усатым мужиком в каске.

Хасан аль Хамуд, дипломированный инженер-электротехник из концерна «Тиссен», на котором и изготовили уникальные лифты. В Москву шеф-монтажник

НА ОЧЕРЕДИ – БАШНЯ ФЕДЕРАЦИИ



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

приезжает в самое ответственное время – без него лифты не примут. Последнее слово за ним.

– Работал на Ближнем Востоке, – рассказывает о себе Хасан аль Хамуд. – С 1990 года в концерне «Тиссен». Почти аналогичную лифтовую систему монтировали в Лондоне на башне Тауэра. Они похожи и скоростью кабины одинаковая – 7 м в секунду. Но в Москве более современные механизмы управления. Можно сказать, настоящий XXI век.

– Ну и как работаете в нашей столице?
– Мне нравится работать с русскими коллегами. Наш следующий большой проект после Останкинской телебашни – лифты на Башне Федерации в Москва-Сити. Надеюсь, что и там работа будет на таком же высоком уровне.
– А какой самый быстрый лифт в мире? – спрашиваю шеф-монтажника.

– В Тайбее, в Китае. Его скорость 17 м в секунду. Правда, в ОАЭ в Дубаи планируют возвести башню высотой 800 метров. Там лифт помчится со скоростью 18 метров. Но для человека, для его хорошего самочувствия оптимальная скорость – 5 метров. Выше и уши закладывает, и плохо влияет на сердечную деятельность, кровообращение.

...Со смотровой площадки вместе с генеральным директором ОАО «Высота» Вадимом Червяковым спускаемся в верхний зал ресторана «Седьмое небо» (334 м). Пока, конечно, это помещение рестораном не назовешь. Все оборудование демонтировано и спущено вниз. Здесь только предстоит развернуть работу.

Чуть позже в своем рабочем кабинете Червяков показал мне макет комплекса ресторанов.

– Кроме него, – рассказал он, – пока ничего нет. Вот отметка 334 метра. Здесь разместится зал «Высота», ресторан среднего класса. На 331-й – ресторан «Русский бриллиант». На 328-й – «Юпитер», – заведение элитного класса. Еще чуть ниже – небольшой ресторанчик для категории ВИП.

Одновременно в ресторанах смогут быть от 200 до 400 человек. Обслуживающий персонал – от кассира, продающего билеты, до метрдотеля и повара – около двухсот человек. На смотровой площадке расположится киоск сувенирной продукции и буфет типа «фаст фуд». ОАО «Высота» арендует смотровую площадку и рестораны у Московского регионального центра ФГУП «Российская телерадиовещательная сеть». Чтобы запустить экскурсионно-ресторанный комплекс, много времени не надо – месяца три. Но...

Червяков показал мне план мероприятий – ленту, висющую на стене от пола до потолка. Сроки реконструкции телебашни – до конца 2007 года. Рестораны обустроить можно, но запустить в работу позволят только тогда, когда восстановят всю «московскую иглу».

– Но, – сказал мне Вадим Юрьевич, – экскурсии на смотровую площадку мы надеемся открыть весной...

А вот поужинать на «Седьмом небе» можно будет только в конце следующего года.

Владимир ЧЕБАКОВ

ЗАВОД В БОЯРСКИХ ПАЛАТАХ



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

Окончание.
Начало на стр. 1

Впрочем, завод занимался не только ремонтом трамваев. Еще до войны на СВАРЗе начали выпуск первого московского троллейбуса «ЛК». Во время войны на заводе делали, в частности, артиллерийские снаряды, а по ее окончании возрождали трамвайный парк столицы. Заметим также,

что еще в 60-х годах ушедшего века на СВАРЗе создали целую серию городских троллейбусов, в том числе первый в мире сочлененный троллейбус ТС-2. В работе по модернизации этого троллейбуса успел поучаствовать и А. Воронцов.

Заходя в цех по выпуску электродвигателей для трамваев и троллейбусов. Здесь занимаются капитальным ре-

монтом практически всех типов тяговых двигателей для электрического общественного транспорта.

К нам подошла начальница цеха Татьяна Белянович.

– Давно на заводе? Ой, что вы, – махнула рукой Белянович, – 31-й год пошел. Это ведь мой родной дом, и поверьте, я это говорю не для газеты, а по делу. И столетний юбилей завода – мой личный праздник. Да вот спросите об этом хотя бы Ивана Дмитриевича.

– Окалелов, – представился подошедший к нам мужчина.

– На заводе тридцать лет, поди, отработал. Квартиру здесь мне дали. Сын на СВАРЗе слесарем трудится. Признаться, иду сюда, как домой. Зарплата? Есть работа, будет и зарплата.

Да, на СВАРЗе работают патриоты.

– Что, на ваш взгляд, изменилось в деятельности предприятия за последние годы? – спросил я у Т. Белянович.

– Понимаете, раньше мы работали, скорее, за идею – так все жили, и поэтому было в какой-то степени проще, – отвела Татьяна Леонидовна. – А теперь, в условиях рынка, руководить куда как труднее – только поворачивайся.

Завод располагается на территории в шесть гектаров. Он сам по себе напоминает небольшую слободку. Огромное пространство, кран-балки, станки, трубопроводы. Своя кузница, литейка, специфический запах производства. Вот участок по ремонту

трамвайных тележек – ходовой части трамвая. Рядом протянулась широченная рельсовая дорога, по которой ходит трансбордер – рельсовый транспортер. Он перевозит тележки, каждая из которых весит 3,5 тонны.

Сворачиваем в сторону и попадаем в гигантских размеров цех, где застыли обезбуженные трамваи и сочлененные «икарусы».

– Автобусы мы ремонтируем все последнее время, – отметил А. Воронцов, – а сейчас возвращаемся и к среднему ремонту трамвайных вагонов.

Два года назад столичное правительство приняло программу по постепенному переводу столичных автобусов на природный (сжатый) газ метан в качестве моторного топлива. Перевод венгерских автобусов «икарус» с дизельного топлива на газ был поручен СВАРЗу. В цехе – порядка десяти громадных автобусов. Вот машина 65-го маршрута уже полностью укомплектована газовым оборудованием. Рядом «икарус», что называется, еще в работе. На крыше машины огромные черные баллоны с метаном, еще не закрытые защитными коробами. В чреве автобуса копошился пожилой человек в кокетливой шапочке с помпоном.

– Не отвлекаю? – именно отвлекая, пристал я к работающему в поте лица человеку.

– Да что уж там, – дипломатично отозвался тот и не прогнал. – Имя-то? Котов я, Вик-

тор Михайлович. Сорок один год на заводе слесарю. Как после армии пришел сюда, в третий цех, так и вкалываю по сию пору. Здесь и жену нашел, она на складе работала, нынче на пенсии. Два сына тут же, на СВАРЗе, работают. Тяжело? Ну что ж, 64 мне уже стукнуло. По-разному приходится, однако, как работал, так и работаю. Руки есть, на голову вроде тоже не жалуюсь. Привык вкалывать я, понимаешь, при любой власти.

– Да, династий у нас на заводе много, – подтвердил директор СВАРЗа Владимир Артеев, к которому мы заглянули по окончании экскурсии. – Они и вырастают. Нынче на заводе работают порядка 400 человек. Конечно, было больше. Естественно, что в 90-е годы завод столкнулся с целым рядом объективных проблем. Не до конца они решены и сейчас. Но! Бесспорно, нас подняла на новый уровень программа перевода автобусов на газовое топливо – этим занимается только наш завод. К 2009 году мы должны переоборудовать все машины 11-го и 16-го автобусных парков – это свыше 500 автобусов. В настоящее время на газ переведены уже 53 машины 11-го парка.

– Второе столетие своей деятельности СВАРЗ начинает, я бы сказал, с реалистическим оптимизмом, – заключил Владимир Анатольевич. – Есть ниши на рынке, которые мы готовы занять. Мы четко себе представляем пути развития. Я полагаю, старый завод в новом веке ожидает неплохое будущее.

**Владимир
РАТМАНСКИЙ**