

ПОСТАВЬ ВАЛИДАТОР НА МЕСТО!

Корреспондент «МС» посетил конференцию «Развитие технического творчества в филиалах ГУП «Мосгортранс». В советское время рационализаторов всячески поощряли. А как сейчас? Не перевелись ли кулибины на городском транспорте?

Конечно, прежнего размаха транспортное рационализаторство уже не имеет, тем не менее специалисты автобусных и троллейбусных парков, трамвайных депо и в наше рыночное время не чужаются изобретательства. По словам открывшего конференцию заместителя генерального директора ГУП «Мосгортранс» Виктора Хальзова, ежегодно порядка 600 рабочих и инженеров выдают на-гора свыше 800 различных полезных новшеств. Экономический эффект от внедрения этих изобретений составил в прошлом году семь миллионов рублей.

Конференция сопровождалась выставкой изобретений. Например, в 3-м автобусном парке решили усовершенствовать систему освещения рейсоуказателей автобусов ЛиАЗ-5256 и ЛиАЗ-6212, расположенных на лобовом и задних стеклах машин. В парке обратили внимание на то, что зимой, в сильные морозы, когда стекла замерзают, информация, содержащаяся на этих указателях, становится трудноразличимой. Да и лампы, подсвечивающие указатели, расположены неудачно. Специалисты парка изменили систему освещения указателя, поместив его на внутренней стороне лобового стекла автобуса. Таким образом, яркость освещения трафарета значительно усилилась. В 14-м парке придумали электровулканизатор для ремонта покрышек автошин автобусов.

В Москве безумная жара, но, думается, горожане еще не забыли столь же суровую зиму нынешнего года и 30-градусные морозы.

Минувшая зима показала, - отметил Виктор Хальзов, - что системы отопления в городском общественном транспорте справились с морозами не слишком успешно.

В Мосгортрансе весной объявили конкурс на лучшее предложение по совершенствованию систем отопления в салонах автобусов, троллейбусов и трамваев. В результате поступило свыше 30 предложений. Так, сотрудники 10-го автобусного парка создали приборы и технологическую оснастку для ремонта электроотопителей. В 16-м автобусном парке решили установить дополнительный отопитель у передней двери автобуса. В 8-м троллейбусном парке разработали универсальную печь для отопления салонов всех типов «рогатых» машин. В Филевском автобусно-троллейбусном парке предложили комплект тепловентиляторов для обогрева троллейбусов.

Работая над модернизацией системы отопления салонов трамвайных вагонов типа ТЗ, мы поняли, что штатные отопители работают неэффективно, - заявил на конференции главный инженер трамвайно-ремонтного завода Алексей Козляев. Мы пришли к выводу, что наиболее оптимальным решением будет установка современных типов отопителей. Штатные тепловые печи обеспечат необходимую тепловую инерцию. А три дополнительных калорифера, равных по мощности имевшимся печам, смонтированы нами у дверей салона. Когда двери вагона будут открываться, эти калориферы станут действовать в какой-то степени как система тепловой завесы.

По словам В. Хальзова, летом и осенью практически все морально устаревшие системы отопления в салонах машин приведут в надлежащее состояние, в том числе и внедряя данные рационализаторские предложения.

Быть может, кто-то удивится, но оказывается, в последнее время некие излишне предприимчивые товарищи начали покушаться на валидаторы, посредством которых осуществляется проход через АСКП в салоны машин - городских перевозчиков. В Мосгортрансе живо отреагировали и стали создавать специальные охранные системы. Подобную систему продемонстрировало Краснопресненское трамвайное депо. Систему другой конструкции представил разработчик, слесарь контрольно-измерительных приборов 1-го троллейбусного парка Владимир Семкин.

Наша система очень проста и надежна, - подчеркнул Владимир Михайлович. - Она действует при малейшем покушении на валидатор, и сирена не отключается даже в том случае, если злоумышленник с перелугом решит поставить прибор на место. Это сигнальное устройство подключено к клаксону самого троллейбуса. 40 троллейбусов этими устройствами мы уже оснастили.

Представьте себе, - презентовал свое охранное детище слесарь по ремонту электронного оборудования трамвайного депо им. Баумана Назир Хамедов, - АСКП стоит около 4,5 тысячи долларов. Один прибор умыкнули и у нас. Зачем? Кто его знает? Возможно, жуликов интересует программа аппарата, может быть, они хотят наладить выпуск фальшивых магнитных проездных билетов. А только нам эти шуточки ни к чему. Наш охранник очень компактный и находится внутри валидатора. При несанкционированном демонтаже прибора поднимается контакт и замыкается на сирене. Раздается звук в 120 Дб.

Так что, господа жулики, просьба не беспокоиться. Оставьте валидаторы в покое. Кулибины вам не позволят руки распускать...

Владимир РАТМАНСКИЙ



ТРОТУАРНЫЕ АВТОХАМЫ

То, что автомобили, особенно в пределах Садового кольца, паркуются прямо на пешеходных тротуарах, давно уже не новость для Москвы. С 1 апреля 2001 года вступило в действие постановление Правительства РФ о внесении изменений в пункт 12.2 Правил дорожного движения о разрешении стоянки автотранспорта на краю тротуара в целях повышения пропускной способности городских улиц. Автомобили можно парковать в один ряд параллельно проезжей части, но при этом особо подчеркивается, что они не должны мешать движению пешеходов.

Пока же выполняется это постановление с точностью до наоборот. Автовладельцы чувствуют себя истинными хозяевами улиц Москвы и часто паркуются, где и как им лично захочется, не обращая ни малейшего внимания на пешеходов. Ну хорошо, обычный пешеход обойдет стоящую на тротуаре машину, но что делать матерям с колясками или инвалидам?

Иначе как автохамством такой способ парковки не назовешь.

Андрей ФИЛАТОВ
Фото автора

Когда директор филиала № 2 «Северный» МОЭК Василий Афанасьев предложил в качестве визитной карточки своего подразделения районную тепловую станцию (РТС) «Химки-Ховрино», я, признаться, принял предложение без особого энтузиазма. Ну, еще одна РТС, такая же, как десятки других... Давайте лучше найдем в обширном хозяйстве филиала что-нибудь особенное - ведь это самый крупный филиал МОЭКа: 1070 ЦТП, более 900 километров теплосетей, от энергетических объектов филиала питаются теплом и горячей водой более четырех тысяч строений округа. Но переубедил меня Василий Николаевич одной фразой, повторенной несколько раз: «Это не станция - это образцовая больница!»



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТКОШКИНА

И вот мы поехали в эту самую «больницу» на северную окраину Москвы. В эксплуатацию сдана первая очередь станции, то есть там еще идет грандиозная стройка. Посмотрим, как в таких условиях удается обеспечить на действующей части станции медицинскую чистоту и безупречный порядок. Да и, кстати, так ли уж они там нужны?

Василий Николаевич объяснил:

Оборудование на станции хоть и мощнейшее, но тонкое, чувствительное на отклонения режимных параметров, например, по температуре - в десятые доли градуса и на малейшие колебания давления. Все это требует от персонала внимательности и аккуратности. Так что окружающая обстановка сразу же дисциплинирует каждого, кто входит в здание станции.

Мы поднялись в диспетчерскую. Действительно, чистота

идеальная, тихо. А вот и изюминка - во всю стену экран, на нем - действующая в режиме реального времени схема станции, параметры всех процессов: от забора воды и газа до выхода теплоносителя в трассу. На других РТС такого видеть не приходилось, там диспетчерский контроль ограничивался мониторами компьютеров на столе у каждого оператора.

Хватит одного взгляда, чтобы понять, все ли идет как надо, - говорит В. Афанасьев. - Да только автоматика здесь такая, что сама реагирует на каждый сигнал и принимает меры. В идеале, когда все будет отлично, здесь может справиться один человек.

Владимир Антошин, директор предприятия № 8, куда входит и РТС, с удовольствием ведет нас в залы станции по сверкающим коридорам и лестницам. Рассказывает:

ТЕПЛО НЕ ШУБА - В МОСКВУ НЕ ПРИВЕЗЕШЬ

Ведь станция работает всего два месяца, она сейчас, как корабль, который снаряжается на дальнейшее плавание. К первой зимовке мы ее уже подготовили.

Перед тем как войти в святая святых станции - машинный зал, где находятся оба котла, мне предлагают надеть каску. Я сопротивляюсь: жарко! Но директор станции Константин Зернов настаивает:

Если бы я не ходил здесь в каске, давно бы лишился головы!

А он знает, что говорит, - в энергетике и прямо на этой станции, в ее прежней жизни, работает 30 лет. Именно Константин Петрович вел и ведет строительство, стройжайший технический надзор за строителями.

Два года по ходу дела, - объясняет он, - приходилось исправлять ошибки, недоработки проектировщиков и строителей. Так получилось, что и у автора проекта это была первая станция подобного типа, и у подрядчиков - первый объект такого профиля и масштаба.

По крутым, прямо корабельным лесенкам мы поднимаемся на верхний этаж зала. И с высоты пяти метров действительно поражает идеальная чистота. Константин Петрович обращает внимание на идущую под потолком галерею вдоль окон. Ее соорудили в дополнение к проекту, чтобы открывать окна, - ведь работникам тоже нужен благоприятный режим.

Два котла тоже не совсем обычные - модернизированы, горелки в них расположены на двух уровнях. Это позволяет равномерно распределять температуру в топке и тем самым сводить к минимуму количество вредных выбросов. Мощность котлов первой очереди станции 200 Гкал/час - этого хватает с избытком, чтобы обеспечить теплом и горячей водой 169 строений. CAO - передовой округ сто-



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТКОШКИНА

лицы по вводу нового жилья и других объектов. Новоселы могут не беспокоиться: тепла, производимого РТС «Химки-Ховрино», хватит всем.

Константин Петрович о каждом участке станции может говорить долго и интересно, но напоследок обращает мое вни-

мание на... пол. В самом деле заметно, что он везде сверкает и блестит, как в бальном зале, но - не скользит. А вот то, что в разных помещениях он разного цвета, я упустила.

Пол замечательный, наливной, такой делают только в самых современных медицинских учреждениях. Состоит покрытие из семи компонентов, толщина всего пять миллиметров, но сносу не будет. А разного цвета - это я так захотел и сам выбирал цвета: синий, зеленый, бежевый. Чтобы было краси-

во. Все, что хорошо работает, должно быть красивым, - заключает К. Зернов.

Теплоноситель выходит из станции в трассу, по ней же возвращается, отдав городу тепло. Но для того, чтобы тепло шло именно городу - людям, зданиям, а не промерзающей на два метра земле, теплоэнергетики прилагают немало усилий. Как и во всех филиалах МОЭКа, во время летних ре-

них - замена на трубы нового поколения.

Директор филиала № 2 В. Афанасьев поясняет, в чем экономическая эффективность такого мероприятия:

Значительное снижение потерь тепла - еще не все. Два года назад замена теплотрасс обходилась гораздо дороже, чем ремонт существующих, а сейчас одинакова по затратам. Научились, нашли свои решения. Кроме того, чтобы оптимизировать капитальный ремонт теплосетей, в филиале все активнее применяется метод компьютерной диагностики. Метод выявляет ослабленные участки сетей, те, что требуют первоочередной замены. На основании такой диагностики и формируются планы перекладки сетей. Исключаются случаи, когда заменяются вполне жизнеспособные участки. Это только одна из технологий, которые позволяют экономить ресурсы. За счет их внедрения филиал сэкономил за первое полугодие 5,68 тыс. Гкал.

...Все-таки непонятно, зачем производителям и продавцам теплоэнергии заботиться об энергосбережении, - ведь городской бюджет отпускает на развитие столичной теплоэнергетики немалые суммы.

Василий Николаевич не видит здесь никакого противоречия:

Это объяснимо, в Москву можно привезти продукты и одежду, топливо можно привезти, но тепло привезти нельзя - его можно произвести только в городе. Поэтому московское правительство уделяет нам такое внимание. А мы самые заинтересованные лица в экономии ресурсов. Тарифы хоть и растут каждый год, но темпы этого роста постоянно снижаются - это делается в интересах потребителей. Объемы же нашего производства увеличиваются. Выход один - снижать затраты. Мы ищем и используем возможности экономии везде: на тепловых станциях, на трассах, в котельных и на тепловых пунктах, чтобы наш продукт - тепло - был москвичам по карману.

Наталья КРАСОВА