

## ТАК ЧИСТЯТ ТОЛЬКО МАСТЕРА

### В Москве прошел конкурс водителей уборочных машин

Каждый день на улицах Москвы работают примерно 13 тысяч уборочных машин. Город не скупились на чистоту – тратит на уборку миллионы рублей в год. И от профессионализма тех, кто сидит «за штурвалами» всей этой техники, во многом зависит, насколько эффективно используются средства. Так что не случайно у городского конкурса «Московские мастера – 2006» есть номинация «Водитель уборочной техники». На прошлой неделе стали известны имена лучших мастеров этой профессии.

Финал конкурса, в котором принимали участие 14 человек, проходил в ОАО СК «Лужники». Все претенденты на главные призы – победители предварительных этапов на предприятиях отрасли и в административных округах. Корреспондент «МС» наблюдал за интригой соревнования, которое длилось семь часов.

Все началось в десять часов утра. Гости, болельщики, журналисты и простые зеваки подтягивались к сцене, на которой уже стояли виновники торжества – водители поливальных машин. И все как завороченные смотрели на призовые кубки, на огромного плюшевого бобра – символ конкурса «Московские мастера».

Пока участники регистрировались, их болельщики развешивали плакаты, лозунги и дружно скандировали забавные кричалки: «Чистая дорога – протри хоть рукой. Толя Китаев, давай, дорогой!»

Конкурс состоит из двух этапов. Первый – это выполнение комплекса работ по мойке асфальтобетонных покрытий. Он проводится на двух площадках с одинаковыми условиями. То есть и рельеф, и размер, и бортовой камень, и газон, и даже расположение решеток ливневой канализации полностью идентичны. Сначала площадки подготавливаются. Сотрудники конкурса имитируют загрязнение асфальта. Они равномерно рассыпают по площадкам щебень. Дальше за дело принимаются мастера. На своих мочечно-поливальных громадинах на основе ЗИЛа, МАЗа, КамАЗа с навесным оборудованием, с помощью которого идет подача воды под высоким давлением, начинают уборку.

Первым поехал Александр Заможний из ЮЗАО. Понятно, что нервы у него на пределе, так как открывать конкурс – дело непростое. Он совершает несколько кругов вокруг флажков и аккуратно смывает щебень с дороги. Вроде ничего особенного, но это только на первый взгляд. Ведь рядом стоит строгое жюри, которое по разработанным критериям оценивает качество мойки проезжей части, лотковой зоны, умение водителя уборочной техники обходить естественные препятствия, соблюдать экологические требования, правила охраны труда. Кроме того, мастер должен продемонстрировать высокую культуру выполнения работ. Учитывается и время, затраченное на уборку территории. И за каждый норматив дается оценка: минимальная – ноль, максимальная – один балл.

Первый этап продолжался около двух часов. И в принципе никаких происшествий не случилось. Все участники действовали уверенно и организованно.

По окончании первого этапа невозможно выявить лидера, – говорит председатель профсоюза муниципальных работников Москвы и сопредседатель конкурсной комиссии Сергей Чалый. – Люди идут с минимальным отрывом. Хотя у некоторых водителей все же есть недостатки. Например, у одного участника нет в кабине огнетушителя. Это серьезное нарушение правил охраны труда. И за это будут сниматься очки.

Небольшой перерыв. Участникам и организаторам конкурса раздали талоны на питание, чтобы те подкрепились перед новым этапом, где мастерам предстояло продемонстрировать фигурное вождение спецмашины. За кратчайший срок мастеру необходимо преодолеть комплекс установленных препятствий и постараться как можно аккуратнее в назначенных точках остановить машину при движении передним и задним ходом. Такое мастерство для улиц Москвы совсем не лишнее. Представляете, как трудно управлять такой громоздкой техникой, когда на дорогах образуются пробки, а машины паркуют не по правилам? Не случайно профсоюз муниципальных работников Москвы учредил специальный приз за безопасность труда.

К сожалению, здесь у нас есть проблемы, – вздыхает Сергей Чалый. – По последним данным, в год в Москве во время уборки улиц погибает несколько сотен человек. Причины – неправильная организация работ, нарушение правил техники безопасности и, конечно же, появление на работе в нетрезвом состоянии.

Но к участникам конкурса все это, естественно, отношения не имеет. Второй этап практически все они прошли на отлично. Вот только немного не повезло Евгению Урусову из ГУП «Кольцевые магистрали». Его стальной конь никак не хотел заводиться, а это потеря времени.

Жюри отправилось подсчитывать очки. А я решил пообщаться с одним из водителей. Наверное, такие соревнования для них – дело нелегкое.

– Да вы что! Бросьте! – смеется Анатолий Китаев из ГУП «Доринвест». – Ничего сложного не было. Это же наша работа, которая за многие годы доведена до автоматизма.

Через полчаса жюри наконец-то определилось с призовыми местами, и началась долгожданная церемония награждения. Сначала ведущий и Бовер поздравляли всех участников, вручили им грамоты и подарки – пылесосы. Дальше пошли специальные призы. В номинации «За волю к победе» выиграл Александр Заможний из ЮЗАО. Приз «За высокую технику вождения» получил Евгений Кабанов из ГУП «УДХиБ города Зеленограда». Самый аккуратным оказался Евгений Урусов (ГУП «Кольцевые магистрали»). Наиболее преданным своей профессии стал Максим Яковлев из ЗАО, который проработал водителем уборочной техники тридцать шесть лет. За безопасность труда приз получил от ООО «Профсоюз муниципальных работников Москвы» невозмутимый Анатолий Китаев из ГУП «Доринвест».

И только потом объявили призеров. Кубком и дипломом третьей степени награжден Леонид Холмовский из СЗАО, второе место отдал Анатолию Китаеву (ГУП «Доринвест»), а главным победителем стал Николай Катаев из СВАО. Тройка лидеров также получил денежный приз (60 тысяч рублей – за первое место, 50 тысяч – за второе место и 40 тысяч – за третье место). Но вручат эти премии в сентябре, во время празднования Дня города.

Георгий ПАНИН



## СТЫКОВКА НА ОКТЯБРЬСКОМ ПОЛЕ

### В Москве появилась новая достопримечательность – телерадиобашня, сравнимая по красоте со знаменитой Шуховской.

Казалось, сама природа поняла тщетность попыток помешать этим настырным столичным монтажникам: после нескольких дней ненастья тучи расступились, и на стройплощадку брызнуло солнышко. Последний заход вертолета, касание, и... Рев двигателей заглушают шквальные аплодисменты собравшихся. Есть! В Москве появилась новое уникальное сооружение – не просто красивое, а необычайно нужное и полезное горожанам.

– Как утверждает статистика, население Москвы удваивается каждые полвека, – говорит Григорий Кригер, генеральный директор московской компании «ОКТОД», являющейся заказчиком, владельцем и эксплуатантом новой башни. – А значит, соответственно увеличивается потребность во всех видах связи – в том числе и радио, в качественном приеме сигналов вещательных УКВ-радиостанций, телевидения в ДМВ-диапазоне. А тут неизбежно возникают сложности: столица стремительно растет вверх, одни здания радиозатеняют другие. Выход один – поднять передающие антенны как можно

выше. Но две главные радиобашни города, Шуховская и Останкинская, загружены, что называется, под завязку. Как воздух нужна была третья радиотелевысота.

– Учитывая свой опыт в сфере организации связи и вещания, – продолжает собеседник, – мы обратились в правительство Москвы с предложением построить на территории нашего радиоцентра – это Октябрьское поле – передающую телерадиобашню высотой около трехсот метров. Нас поддержали, но, чтобы было принято окончательное решение, пришлось продумать немалую работу. Инженерная конструкция должна быть очень надежной, не мешать работе других систем, и самое главное – она должна быть красивой, органично вписываться в исторический сложившийся облик Москвы. В конце концов из множества проектов выбрали тот, что предложил лауреат Государственной премии, доктор технических наук, руководитель отдела высотных сооружений «Проект-стальконструкции» Борис Остроумов.

Его цельнометаллическая свободно стоящая те-

лебашня высотой в 258 метров чем-то удивительно напоминает шедевр нашего земляка Владимира Григорьевича Шухова, но вместе с тем стала новым словом в мировой практике строительства подобных сооружений. Если стандартная башня такого типа должна весить тысячу (!) тонн, то наша – почти в два раза меньше. Эффект колоссальный: резкое повышение надежности, снижение затрат, улучшение обслуживания и многое-многое другое. Проект приняли, оставалось решить, как строить.

– А вот тут сомнений не было, – вступает в разговор начальник отдела капитального строительства «ОКТОД» Николай Плешнев. – Москва уже не один десяток лет сотрудничает со знаменитой «Промстальконструкцией». Эта организация разрабатывает технологии для самых сложных строительных,

монтаж и восстановление Останкинской башни, «омоложение» Шуховской... Всего не перечислять. Есть у них и свой секрет. Дело в том, что уже двадцать лет назад «Промстальконструкция» начала внедрять не имеющую аналогов в мире технологию монтажа высотных конструкций с помощью... вертолетов! Родоначальник этой науки Рудольф Барон, имя которого известно любому спецмонтажнику, разработал абсолютно невероятные на первый взгляд методы работы.

...Прерывая Николая Ивановича, поясню, в чем дело. Точность монтажа измеряется даже не в сантиметрах – в миллиметрах! На большой высоте у монтажников нет ни времени, ни возможности вручную подгонять детали друг к другу. Это значит, что все должно быть заранее подготовлено, а пилот вертолета должен попасть «в

высотного монтажа изготавливаются специальные ловители. Сначала грубой, а потом и сверхточной наводки. Кроме того, принимающая и опускаемая конструкция должны быть четко ориентированы относительно друг друга. А для этого тоже требуются специальные устройства. Они-то и разработаны в «Промстальконструкции». Вместе со специалистами-авиаторами инженеры-металлоконструкторы создали абсолютно уникальную школу вертолетного монтажа. Ее и применили нынче в Москве.

...Запуск, прогрев двигателей – пошли! Непревзойденное творение московских авиастроителей, вертолет МИ-26, равного которому сегодня нет, поднимает ввысь шестнадцатитонную секцию новой башни. Командир корабля Александр Сафонов передает управление своему другу и коллеге,

пилоту-оператору, заслуженному летчику России Александру Белоусову. Он находится в необычной стеклянной беседке, прилепившейся к борту вертолета – смотрите на снимок! – лицом к хвосту вертолета. Так ему лучше видно, куда и как опустить ответственный груз. Минута – улотовители Барона работают. Есть стыковка!

Точность установки – два миллиметра!

Ну а потом в дело вступают монтажники Первого московского «Стальмонтажа» под руководством заслуженного строителя РФ Владимира Максимова. От их работы дух захватывает: на небообразимой высоте нужно намертво затянуть несколько десятков болтовых соединений, причем на все это – считанные минуты.

И вот работа сделана. Мы поздравляем всех – конструкторов, проектировщиков, технологов, летчиков столичного «Взлета» – с потрясающим успехом. Столица обрела еще одну достопримечательность, а мы, москвичи, получили прекрасный подарок ко Дню города. Будем теперь лучше видеть, лучше слышать, лучше говорить по сотовым телефонам.

Николай ДОМБОВСКИЙ  
Фото автора



ремонтных и реставрационных работ. Достаточно вспомнить хотя бы дела недавних лет: реставрацию в Кремле, ремонт шуховского дробакадера Киевского вокзала, крытый каток в Крылатском, ре-

десятку». Но если та же антенна весит несколько тонн, а воздух – это хоть и опора, но не твердая, то как быть? Вот здесь-то и кроются великие таинства бароновых выдумок. Для сверхточного вертолетного

## ПРАВО НА ТУАЛЕТ ВАЖНЕЕ ПРАВА НА СВОБОДУ СЛОВА

Эта слова президента и основателя Всемирной туалетной организации (ВТО) Джека Сима. Действительно, переценить наличие достаточного количества доступных туалетов для горожанина, особенно москвича, трудно. В последнее время в Москве помимо стационарных туалетов появилось много пластиковых кабинок, но все же количество доступных туалетов явно недостаточно.

Владимир Моксунов, президент Российского туалетного объединения: «Для РФ проблема качественных туалетов более чем актуальна. В России необходимо строить не просто туалеты, но и общественные уборные для определенных групп населения – инвалидов, детей и пожилых людей. Это животрепещущая проблема высокой социальной значимости».

Московские власти прекрасно понимают значимость этой проблемы. Недаром именно в Москве в сентябре 2006 года пройдет IV туалетный саммит ВТО. Темы саммита: городские туалеты, туалеты для детей, технология автономных туалетов, туалеты будущего и формирование благоприятной социальной среды. Хочется пожелать Москве: больше туалетов, хороших и разных.

Андрей ФИЛАТОВ  
Фото автора

