

ПРИ ИНФОРМАЦИОННОМ УЧАСТИИ
МИНИСТЕРСТВА СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОМУ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ И АТОМНОМУ НАДЗОРУ

Fermator
AUTOMATIC DOORS FOR LIFTS

ЛИДЕР ТЕХНОЛОГИЙ

НОВЫЕ ДВЕРИ КАБИНЫ И ШАХТЫ PREMIUM

- ▶ Предназначенные для средней и высокой интенсивности движения
- ▶ Для применения в: гостиницах, аэропортах, вокзалах, торговых центрах, больницах, а также в жилых домах.
- ▶ Синхронный трёхфазный привод
- ▶ Соответствуют норме EN - 81.20



Стенд D5 на выставке RUSSIAN ELEVATOR WEEK

Enginova Sp. z o.o.
Польша 99-300 Кутно ул.Входная 11
NIP: 5252441232 Regon: 141477141
commercial@pl.fermator.com
Tel: +48 024 357 54 00, Факс: +48 24 357 54 10

www.fermator.com

РЕКЛАМА

ВИКТОР ТИШИН
Структурная
гармония
Союза

6

ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН
Лифты –
в руки
профессионалов!

11

СЕРГЕЙ ПЕТРОВ
Сборник
ожиданий

13

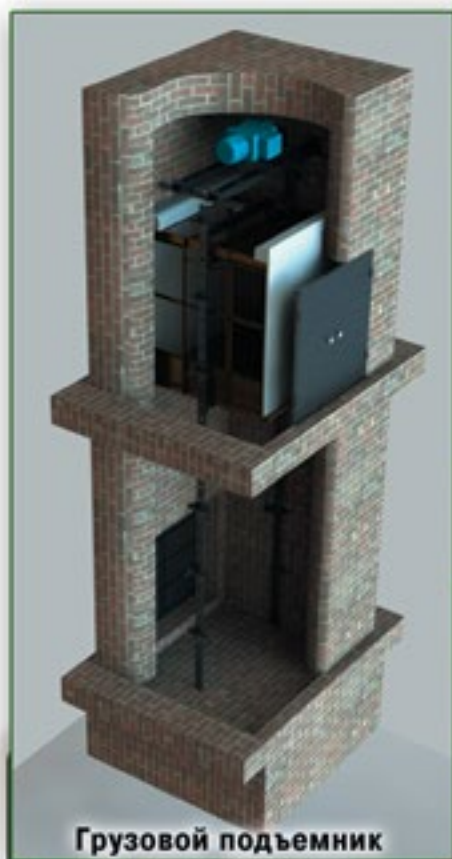
ДМИТРИЙ ИВАННИКОВ
«Стекланный лифт»
архитектора
Жолтовского

58



ООО «Самараподъёммаш»
8 800 222 47 37 • www.spm63.ru • info@spm63.ru
производство и монтаж
грузовых подъёмников

1. Подъёмник можно установить снаружи и внутри здания.
2. Нет необходимости регистрировать грузовой подъёмник в органах РостехНадзора.
3. Большая экономия и простота в эксплуатации в сравнении с лифтом.
4. Невысокие сроки изготовления в сравнении с лифтом.
5. Высокий показатель грузоподъёмности (до 5 тонн на 40 м).
6. Невысокая стоимость в сравнении с лифтом.



Грузовой подъёмник
в готовой шахте
от 280 000 руб



Грузовой подъёмник
в металлокаркасной шахте
от 350 000 руб

**Поднимем ваш бизнес
на любую высоту!**

ООО «ПО «ЕВРОЛИФТМАШ» — УЧАСТНИК ПРОГРАММЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА Г. МОСКВЫ
ПО ЗАМЕНЕ ЛИФТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ В ЖИЛЫХ ДОМАХ В 2014 ГОДУ.



ЕВРОЛИФТМАШ
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

ПОКОРЯЯ ВЫСОТЫ



ПАССАЖИРСКИЕ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ЛИФТЫ

- ▶ Грузоподъемность: 400кг, 630 кг, 1000 кг
- ▶ Скорость: 1 м/с - 1,6 м/с
- ▶ Дверные проемы: 650 мм, 700мм, 800мм, 1200 мм
центрального и телескопического открывания
- ▶ Различные варианты отделки
- ▶ Лебедки: Alberto Sassi (Италия), GEM (Италия), TopGears (Италия).
Все лифты комплектуются лебедками с частотным преобразователем
Приводы дверей кабины с частотным регулированием: Prisma (Италия), Fermator (Испания)
- ▶ Все оборудование сертифицировано
- ▶ Гибкая система скидок

РЕКЛАМА

+7 (495) 555-42-69
+7 (495) 555-03-95

Московская область, г. Лыткарино,
Детский городок зил, строение 48.

office@euroliftmash.ru
www.euroliftmash.ru



Мы вместе 65 лет

230 000 лифтов в России и 26 странах мира,
более 100 видов лифтовой техники,
17 филиалов и 3 дочерних предприятия,
2600 специалистов



Карачаровский механический завод 1950 - 2015

8000 5m21152 20



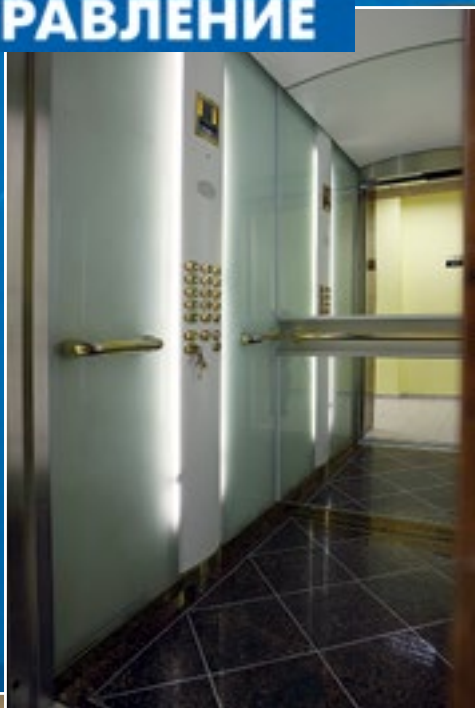
Россия, Москва, 109052, Рязанский проспект, 2
Телефоны: +7 (495) 657-99-55, 789-49-49
E-mail: sales@kmzlift.ru





СПЕЦМАШИНОСТРОЕНИЕ

**МОНТАЖНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ**



20 лет в сфере

**монтажа, модернизации
и технического обслуживания
лифтового и эскалаторного
оборудования,
а также его замены**



117342, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 63 а.

**Тел/факс: +7 499 793 57 90;
+7 495 330 76 56**

WEB: www.smu7.ru

E-mail: smu7@smu7.ru

ООО «ЖУРНАЛ «ЛИФТИНФОРМ»

Генеральный директор:

Г. Н. ДЕЕВА (deeva@lift.ru)

Заместитель ген. директора:

С. П. МЕЛЁХИН (melihin@lift.ru)

Ответственный редактор:

И. И. ТИЗЕНГАУЗ (tizengauz@lift.ru)

Менеджер по распространению

печатной продукции:

Ю. И. АВГУСТИНОВА

(avgustinova@lift.ru)

Вёрстка, дизайн:

В. В. БРЫЗГАЛОВА

Электронная версия журнала

на сайте www.liftinform.ru

А. ДЬЯКОВ (webeditor@lift.ru)

АДРЕС РЕДАКЦИИ:

105203, Москва,

ул. 15-я Парковая, 10А (оф. 12)

E-mail: liftinform@lift.ru

ТЕЛЕФОНЫ/ФАКСЫ:

Редакция: (499) 753-00-89/90

Издание зарегистрировано

в Федеральной службе по надзору

в сфере связи и массовых коммуникаций

Регистрационное свидетельство

ПИ № ФС77-38413

Подписные индексы:

на полгода – 82609, на год – 36218.

Перепечатка без согласования

с редакцией «ЛИФТИНФОРМ» не допускается.

Ссылка на «ЛИФТИНФОРМ» обязательна.

Редакция знакомится с письмами

читателей, вступая в переписку.

Рукописи не рецензируются

и не возвращаются.

Редакция не несёт ответственности

за содержание рекламных материалов.

Редакция оставляет за собой право

вносить изменения в тексты,

рекламные материалы и объявления.

Мнение редакции может не совпадать

с мнением авторов.

Подписано в печать 29.05.2015 г.

Тираж 2500 экз.

Издаётся с 1997 г.

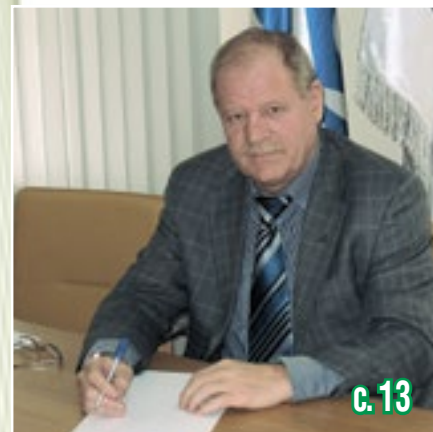
Отпечатано в типографии «ВИВА-СТАР».

Заказ № 109530.

Р **i** – материал предоставлен
на правах рекламы



с. 17



с. 13



с. 24

НАС И ПРОИЗВОДСТВО

Структурная гармония Союза

Интервью с В. Тишиным

Записал Д. Иванников 6

Деление с убытком

Интервью с П. Харламовым

Записал Д. Иванников 8

ЗАКОНОТВОРЧЕСТВО

Лифты — в руки профессионалов

Валерий Будумян 11

ЭКОНОМИКА

Сборник ожиданий

Сергей Петров 13

V ВСЕРОССИЙСКИЙ СЪЕЗД ЛИФТОВИКОВ

Техническое воплощение новизны

Мария Ростова 17

ЗАРУБЕЖНОЕ ЛИФТОСТРОЕНИЕ

Ловители. Риски и недостатки

Перевод Юрия Короткова 32



с. 48



с. 55



с. 52

ЖКХ. ИТОГИ 2014 ГОДА — ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Вопрос государственной важности

По материалам сайта Госдумы ФС РФ 40

МОСКОВСКОМУ МЕТРО — 80!

Чудо, ставшее реальностью

Григорий Валерьев 48

ВЫСТАВКИ

Механизм подъёмный — лифту подобный

Валерий Будумян 52

Вежливый электротранспорт

Валерий Будумян 55

МОСКВА АРХИТЕКТУРНАЯ

«Стеклянный лифт» архитектора Жолтовского

Дмитрий Иванников 58

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ЛИФТОВИКИ

Две стихии Ивана Долгих

Дмитрий Иванников 62

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

В.А. ТИШИН,
президент Национального
Лифтового Союза

М. А. ВАКСМАН,
генеральный директор
ОАО «Щербинский лифтостроительный
завод»

В. В. СОКОВ,
главный государственный
жилищный инспектор МО

С.А. ЧЕРНЫШОВ,
руководитель Комиссии по лифтовому
хозяйству Общественного совета
при Минстрое России

В. Р. ГЛУМОВ,
генеральный директор
ОАО «ЦПКБ по лифтам»

П. А. ПОЛЮДОВ,
технический директор ИЦ «НЕТЭЭЛ»

Ю. В. ОРЛОВСКИЙ,
генеральный директор
СРО «Русьэкспертлифт»

В. С. КОТЕЛЬНИКОВ,
председатель Совета НССО ПБ

Л. В. ЧЕРНОГОГ,
генеральный директор ОАО «КМЗ»

К.А. КОЛУПАЕВ,
директор ООО «Лифт-Комплекс ДС»

О. А. ГОРОЯН,
генеральный директор
ООО «Спецмашиностроение.
Монтажное управление № 7»

С. Д. БАБИЧЕВ,
генеральный директор
ООО «Сити Лифт»

Н. В. БОГДАНОВ,
генеральный директор
ООО «ПО «Евролифтмаш»

Е.В. АГАФОНОВ,
председатель совета директоров
ООО ППК «ЭССАН-лифтек»

В. В. КУРДЮМОВ,
председатель Правления
ООО «НЕЙРОН»

ПРИКАЗ МИНКОМСВЯЗИ РОССИИ № 85, МИНСТРОЯ РОССИИ № 200/ПР ОТ 23.03.2015 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ТРЕБОВАНИЙ К ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА» ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В МИНЮСТЕ РОССИИ 23.04.2015 № 37013.

**ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ ЖКХ МОЖНО БУДЕТ ПЛАТИТЬ ЗА КОММУНАЛЬНЫЕ УСЛУГИ
И СООБЩАТЬ ПОКАЗАНИЯ ПРИБОРОВ УЧЁТА**

Минкомсвязью и Минстроем России определены требования к государственной информационной системе ЖКХ, создание которой предусмотрено Федеральным законом от 21.07.2014 № 209-ФЗ «О государственной информационной системе жилищно-коммунального хозяйства».

Установлено, что функциональные возможности такой системы должны обеспечивать выполнение участниками информационного взаимодействия следующих действий:

- размещение в системе информации в электронном виде с использованием электронной подписи;
- размещение в системе платёжных документов, на основании которых вносится плата за жилое помещение и коммунальные услуги;
- внесение платы за жилое помещение и коммунальные услуги с использованием системы;
- введение показаний приборов учёта;
- проведение с использованием системы общих собраний собственников помещений в многоквартирном доме, в том числе голосование;
- заключение в электронной форме договоров на оказание коммунальных услуг;
- формирование пользователями системы обращений в управляющие компании, к поставщикам коммунальных ресурсов и услуг, в органы власти, а также направление ответов на такие обращения.

ПИСЬМО МИНСТРОЯ РОССИИ ОТ 10.04.2015 № 10407-АЧ/04 «ОБ ОТДЕЛЬНЫХ ВОПРОСАХ, ВОЗНИКАЮЩИХ В СВЯЗИ С РЕГИСТРАЦИЕЙ ТОВАРИЩЕСТВ СОБСТВЕННИКОВ ЖИЛЬЯ».

**ДЕЙСТВУЮЩИМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ НЕ УСТАНОВЛЕНО ТРЕБОВАНИЕ О ПЕРЕРЕГИСТРАЦИИ ТСЖ В ТОВАРИЩЕСТВО
СОБСТВЕННИКОВ НЕДВИЖИМОСТИ**

Сообщается, что Федеральным законом от 05.05.2014 № 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации», вступившим в силу с 1 сентября 2014 года (за исключением отдельных положений), введена новая организационно-правовая форма юридического лица — товарищество собственников недвижимости (ТСН).

Таким образом, с 1 сентября 2014 года ТСЖ в соответствии с Законом № 99-ФЗ является видом юридического лица, создаваемым в организационно-правовой форме ТСН.

В соответствии с частью 7 статьи 3 Закона № 99-ФЗ учредительные документы, а также наименования ТСЖ, созданных до дня вступления в силу указанного закона, подлежат приведению в соответствие с нормами главы 4 ГК РФ (в редакции Закона № 99-ФЗ) при первом изменении учредительных документов таких ТСЖ. Изменение наименования ТСЖ в связи с приведением его в соответствие с нормами главы 4 ГК РФ (в редакции Закона № 99-ФЗ) не требует внесения изменений в правоустанавливающие и иные документы, содержащие его прежнее наименование. Учредительные документы таких ТСЖ до приведения их в соответствие с нормами главы 4 ГК РФ (в редакции Закона № 99-ФЗ) действуют в части, не противоречащей указанным нормам.

В этой связи Минстрой России обращает внимание на недопустимость направления в адрес ТСЖ требований, уведомлений или иного рода документов о необходимости осуществления перерегистрации ТСЖ, а также о внесении изменений в учредительные документы ТСЖ в случае отсутствия оснований, предусмотренных частью 7 статьи 3 Закона № 99-ФЗ.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 25.04.2015 № 396 «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПЕРЕЧЕНЬ РАБОЧИХ МЕСТ В ОРГАНИЗАЦИЯХ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ОТДЕЛЬНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРЫХ СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА ПРОВОДИТСЯ С УЧЁТОМ УСТАНОВЛИВАЕМЫХ УПОЛНОМОЧЕННЫМ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ОРГАНОМ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ ОСОБЕННОСТЕЙ».

**СОКРАЩЁН ПЕРЕЧЕНЬ РАБОЧИХ МЕСТ, В ОТНОШЕНИИ КОТОРЫХ СПЕЦИАЛЬНАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА ПРОВОДИТСЯ С УЧЁТОМ
ОСОБЕННОСТЕЙ, УСТАНОВЛИВАЕМЫХ МИНТРУДОМ РОССИИ**

Из указанного Перечня, утверждённого Постановлением Правительства РФ от 14.04.2014 № 290, исключены рабочие места работников, занятых на ремонтно-восстановительных работах, работах в условиях пониженного давления газовой и воздушной среды, а также на верхолазных работах.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ ОТ 14.04.2015 № 207-ПП «О ПОРЯДКЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ФОНДОМ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА МНОГОКВАРТИРНЫХ ДОМОВ ГОРОДА МОСКВЫ ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ И (ИЛИ) ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ ПО КАПИТАЛЬНОМУ РЕМОНТУ ОБЩЕГО ИМУЩЕСТВА В МНОГОКВАРТИРНЫХ ДОМАХ».

ВСТУПИЛ В СИЛУ С 14.04.2015, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ОТДЕЛЬНОГО ПОЛОЖЕНИЯ, ВСТУПАЮЩЕГО В СИЛУ С 01.06.2015

Положением установлен порядок подготовки и проведения конкурентных процедур по привлечению Фондом капитального ремонта многоквартирных домов города Москвы подрядных организаций для оказания услуг и (или) выполнения работ по капитальному ремонту общего имущества в многоквартирных домах, расположенных на территории города.

Установлено, что размещение информации о проведении конкурентных процедур на право заключения договоров на оказание услуг и (или) выполнение работ по капитальному ремонту общего имущества в многоквартирных домах, учёт обязательств и договоров производится в порядке, аналогичном порядку размещения информации об осуществлении закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных нужд заказчиков Москвы с учётом особенностей, установленных утверждённым Положением.

В Положении содержится раздел о порядке заключения договора на оказание услуг и (или) выполнение работ по капитальному ремонту общего имущества в многоквартирных домах. До 1 июня 2015 года исполнение договора, предусмотренного этим разделом, обеспечивается банковской гарантией, выданной банком, включённым в перечень банков, отвечающих установленным требованиям для принятия банковских гарантий в целях налогообложения, и залогом денежных средств. С 1 июня 2015 года исполнение договора обеспечивается:

- независимой гарантией, выданной банком, включённым в предусмотренный статьёй 74.1 Налогового кодекса Российской Федерации перечень банков, отвечающих установленным требованиям для принятия банковских гарантий в целях налогообложения;
- обеспечительным платежом.

Информация о проведении конкурентной процедуры и её результатах доводится до всеобщего сведения заказчиком (Фондом капитального ремонта многоквартирных домов города Москвы) на официальном сайте. Официальный сайт – www.zakupki.mos.ru. До ввода в эксплуатацию официального сайта используется сайт www.tender.mos.ru.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 02.05.2015 № 122-ФЗ «О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТРУДОВОЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И СТАТЬИ 11 И 73 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «ОБ ОБРАЗОВАНИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ».

УСТАНОВЛЕННЫ ПРАВИЛА ПРИМЕНЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ РАБОТОДАТЕЛЯМИ

В соответствии с внесёнными в Трудовой кодекс РФ поправками, если ТК РФ, другими федеральными законами, иными нормативными правовыми актами установлены требования к квалификации, необходимой работнику для выполнения определённой трудовой функции, профессиональные стандарты в части указанных требований обязательны для применения работодателями.

Характеристики квалификации, которые содержатся в профессиональных стандартах и обязательность применения которых не установлена, применяются работодателями в качестве основы для определения требований к квалификации работников с учётом особенностей выполняемых работниками трудовых функций, обусловленных применяемыми технологиями и принятой организацией производства и труда.

Определено также, что Правительство РФ с учётом мнения Российской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений может устанавливать особенности применения профессиональных стандартов в части требований, обязательных для применения государственными внебюджетными фондами Российской Федерации, государственными или муниципальными учреждениями, государственными или муниципальными унитарными предприятиями, а также государственными корпорациями, государственными компаниями и хозяйственными обществами, более 50 процентов акций (долей) в уставном капитале которых находится в государственной собственности или муниципальной собственности.

Минтруд России вправе давать разъяснения по вопросам применения профессиональных стандартов.

Уточняющие поправки также внесены в Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации».

Федеральный закон вступает в силу с 1 июля 2016 года.



В лифтовом хозяйстве Российской Федерации Национальный Лифтовый Союз подобен той силе гравитации, что позволила миллиарды лет назад сформировать облик современной Солнечной системы из бесформенного пылевого облака. Но потенциал НЛС как образующего центра объективно способен принести отечественной лифтовой отрасли куда больше блага, если его структуру удастся сделать более сбалансированной.

В каком направлении взять курс и почему о структурной гармонии настала пора заговорить именно в период экономического кризиса, рассуждает президент Национального Лифтового Союза ВИКТОР ТИШИН.

СТРУКТУРНАЯ ГАРМОНИЯ СОЮЗА

В Национальном Лифтовом Союзе представлено несколько блоков, объединяющих организации, занятые на разных стадиях жизненного цикла лифтов: от проектирования и производства до монтажа, эксплуатации и оценки соответствия.

Исторически сложилось так, что первыми ещё в 1989 году на одной базе – базе Ассоциации делового сотрудничества «Саморегулируемая организация «Лифтсервис» – сумели объединиться российские компании по сервису лифтового оборудования, причём самые разные: от небольших до таких, как, например, «Мослифт» и «МОС ОТИС».

Позже по такому пути сплочения пошли монтажные, экспертные организации, тоже не одинаковые по рангу, но положительно воспринимающие главную миссию НЛС – обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов на вертикальном транспорте России.

К сожалению, среди отечественных лифтостроительных предприятий к се-

годняшнему дню монолитного единения нет.

Лифтовые промышленники консолидированы в некоммерческих партнёрствах «Российское лифтовое объединение» (НП «РЛО») и «Саморегулируемая организация «Межрегиональное объединение лифтопроизводителей» (НП «СРО «МОЛП»), а также в Ассоциации производителей лифтов и лифтовых компонентов.

Каждая из трёх упомянутых структур тяготеет к соответствующему крупному лифтовому производству – Щербинскому лифтостроительному заводу, Могилёвскому заводу лифтового машиностроения (Республика Беларусь) и Карачаровскому механическому заводу.

Но ни одна из них не может претендовать на звание лидирующей, олицетворяющей всех лифтостроителей в Российской Федерации.

Напомним, Национальным Лифтовым Союзом многое сделано для лифтопроизводителей. Это и введение «заградительных» ввозных таможенных

⚡ Так, членами некоммерческого партнёрства «Российское лифтовое объединение» в настоящее время являются около 50 организаций, которые ведут свою деятельность в 19 регионах страны.

НП «СРО «Межрегиональное объединение лифтопроизводителей» – это около 30 российских и зарубежных изготовителей лифтов и лифтовых компонентов, работающих как самостоятельно, так и в кооперации друг с другом. В «МОЛП» входит давний крупный партнёр НЛС – Могилёвский завод лифтового машиностроения, хотя это не российский производитель.

Таким образом, сегодня в России нет трибуны, с которой создатели лифтового оборудования и компонентов могли бы согласованно доносить информацию о своих нуждах, идеях, потребностях до Национального Лифтового Союза, а через него – до государственных министерств и ведомств. Возможно, производителям мешают бизнес-интересы, когда перспектива действия под одним крылом воспринимается как риск раскрыть конкурентам свои производственные секреты и утратить позиции на рынке. ⚡

пошлин на импортное подъёмное оборудование, и создание ряда стандартов, призванных помогать полноценным производителям лифтов в конкурентной борьбе и т. д. После того, как НЛС удалось добиться внесения изменений в жилищное законодательство, в перечень видов работ, проводимых при капитальном ремонте многоквартирных жилых домов, были включены работы по модернизации или полной замене лифтового оборудования.

Данные операции, средства на которые собираются с населения в виде взносов на капремонт, стали дополнительным гарантированным заработком для производителей и монтажников. Эти денежные средства вливаются напрямую в бизнес, что особенно важно в нынешний период нестабильности в экономике страны. Ведь, судя по статистике ввода лифтов, динамика их производства в стране пока сохраняется положительной.

Таким образом, НЛС совершает много полезного для лифтового производства и, наверное, мог бы сделать и больше, если бы сотрудничество было более активным.

Невозможность узнать о проблемах и устремлениях промышленников из «одного окна» негативно сказывается на результативности той колоссальной работы, которую НЛС проводит совместно с Минпромторгом, Минстроем, Росстандартом и другими государственными институтами.

Уверен, мы где-то пробуксовываем именно потому, что в системе НЛС нет единого фронта лифтового производства. Создать его именно сейчас – главная задача. Впереди прогнозируемое снижение темпов строительства, лифтовая отрасль России вынуждена решать проблемы импортозамещения, и мотив координации шагов производителей начинает звучать всё более отчётливо.

С прошлого года Национальный Лифтовый Союз обратил пристальное внимание на проблематику лифтового производства. Для этого при НЛС была создана специальная рабочая группа,

☸ **Сегодня в РФ, по данным НЛС, насчитывается порядка 170 лифтопроизводителей. В то же время в категории «Лифты и лифтовое оборудование» сайта «Энергоэффективность в ЖКХ» отечественных производителей числится не более 20-ти.**

Таким образом, количество собственно производителей лифтов и лифтового оборудования, продукция которых применяется при строительстве и капитальном ремонте многоквартирных домов, а также при модернизации систем коммунальной инфраструктуры, измеряется не такой уж большой цифрой.

А вот проектировщиков, представителей сервиса и монтажа в современной России больше в разы, тем не менее, им уже удалось найти общий язык и сформировать приемлемую для всех платформу для общения. ☸

которая ныне переросла в комитет. Но комитет – это не руководящий орган, он создан для отработки технических задач. Поэтому хотелось бы, чтобы промышленники сообща избрали такую форму кооперации друг с другом, которая позволяла бы представлять интересы всего спектра предприятий лифтопроизводства, приносила максимальный эффект как в плане развития отечественного лифтостроения, так и в плане осуществления нормотворческой деятельности в рамках НЛС.

КАКИЕ ВАРИАНТЫ ОБЪЕДИНЕНИЯ ПРОМЫШЛЕННИКОВ ТЕОРЕТИЧЕСКИ ВОЗМОЖНЫ?

Возможно, все три структуры, скрепляющие ныне российских лифтопроизводителей, создадут коллегиальный орган управления, подобный Совету Национального союза лифтовых саморегулируемых организаций, ставшего предтечей НЛС.

Координационный совет, даже без статуса юридического лица и собственного бюджета, это совершенно прозрачная структура, члены которой могут периодически собираться вместе, обсуждать своё видение тех или иных актуальных для лифтопроизводителей

вызовов и принимать по ним необходимые решения.

В качестве второго варианта объединения можно рассмотреть слияние НП «РЛО», НП «СРО «МОЛП» и Ассоциации производителей лифтов и лифтовых компонентов в одну общую ассоциацию, наделённую полномочиями по взаимодействию с НЛС.

Наконец, всем производителям можно было бы объединиться в одной крупной организации.

При этом очень важно определить, кто будет возглавлять её? Думаю, таким человеком может стать некое нейтральное лицо, пользующееся авторитетом в среде лифтовиков, и не связанное с той или иной заводской структурой.

В ближайшем будущем НЛС приложит максимум усилий к объединению производителей, но решать этот вопрос нужно всё-таки лифтопроизводителям.

Если умудрённые опытом руководители лифтостроительных предприятий вспомнят и взвесят, сколько НЛС уже сделал для промышленников, думаю, вывод будет один – при интеграции у них появится бесплатный рычаг для отстаивания своих интересов в федеральных структурах.

*Записал
Дмитрий Иванников*



В тисках экономического кризиса любой сектор отечественной экономики как на манну небесную надеется на господдержку или хотя бы на внимание власти к своим нуждам. Промышленные предприятия России, специализирующиеся на создании и изготовлении лифтов и лифтового оборудования, не исключение. Неоспоримая социальная значимость их продукции, наличие собственных интересных разработок в пик западным аналогам теоретически позволяют россиянам рассчитывать на бюджетное подспорье. Однако устоявшееся «вотчинное деление» в сфере лифтовых производителей замедляет и усложняет их диалог с государством.

По мнению Национального Лифтового Союза, реконструкция сформировавшихся в отечественном лифтостроении центров влияния пойдёт лифтопроизводителям только на пользу.

Прокомментировать сложившуюся в лифтовом производстве расстановку сил согласился Пётр ХАРЛАМОВ, исполнительный директор НЛС, генеральный директор НП «РЛО».

ДЕЛЕНИЕ С УБЫТКОМ

ПРОМЫШЛЕННОСТИ – «ЗЕЛЁНЫЙ СВЕТ»

Пётр Геннадьевич напомнил о том, что же удалось сделать Национальному Лифтовому Союзу для промышленников в последние годы. Поскольку полное описание всего того, что сделано НЛС, заняло бы не один лист, он выделил самое главное.

- В 2013-2014 годах с подачи НЛС были приняты таможенные пошлины на импортное лифтовое оборудование со скоростью движения менее 2 м/с. Этот шаг позволил отечественным компаниям чувствовать себя увереннее на рынке.
- Лифтовое сообщество предложило Минпромторгу России включить лифты со скоростью движения до 2 м/с в Перечень отдельных видов товаров машиностроения, произведённых зарубежом, в отношении которых устанавливается запрет на допуск для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд (утверждён Постановлением Правительства РФ от 14.07.2014 г. № 656). По имеющейся информации, Перечень вместе с предложениями лифтовиков уже находится в Правительстве России на подписании.
- Производителями лифтов были доработаны и обновлены в соответствии с ТР ТС «Безопасность лифтов» и ГОСТ Р 54999-2012 Руководства по эксплуатации лифтов; продолжается работа за включение эскалаторов, пассажирских конвейеров и платформ подъёмных для инвалидов в ТР ТС «О безопасности машин и оборудования».
- В 2014 году была образована комиссия по лифтам Общественного совета при Министерстве строительства и ЖКХ РФ. Через неё лифтопроизводителям открылась прямая дорога для контактов с Минстроем, ведь, по статистике, порядка 450 тысяч лифтов

находятся в жилых домах, т.е. в сфере компетенции министерства.

- В текущем году НЛС были подготовлены, утверждены и направлены в Минпромторг и в Минстрой России критерии изготовителей лифтов.
- В Министерство промышленности и торговли РФ от НЛС направились предложения о включении в отраслевые планы Минпромторга по импортозамещению и перспективному изготовлению отечественными производителями нескольких видов лифтового оборудования. Реализация отраслевых планов предполагает возможность их государственного финансирования.

Прежде всего, НЛС счёл целесообразным включить в отраслевые планы Минпромторга лифты, обеспечивающие скорость движения кабины лифта более 2-х м/с (т.н. высокоскоростные лифты). Российские предприятия на сегодняшний день их не делают, но разработки в этом направлении ведёт Щербинский лифтостроительный завод совместно с Серпуховским лифтостроительным заводом.

Схожая картина вырисовывается с грузовыми лифтами грузоподъёмностью до 500 кг. Пока они в основном представлены в России также импортной продукцией, но у нас есть предприятие, которое изготавливает лифты такого класса (это ЗАО «Предприятие Парнас» г. Санкт-Петербург). При господдержке есть шансы поднять выпуск таких лифтов на качественно новый уровень.

Из комплектующих для лифтов в планы Минпромторга специалисты НЛС решили включить лебёдку (электродвигатель с редуктором или без редуктора), привод дверей (несколько предприятий высказали предложение изготавливать универсальные приводы дверей, чтобы их можно было применять на лифтах разных отечественных производителей) и станции управления для скоростных лифтов со скоростью более 1,6 м/с.

Непростой для российского лифтостроения остаётся ситуация с выпуском частотных преобразователей для лифтов, также рекомендованных к внесению в планы Минпромторга. За их создание берутся два предприятия в Санкт-Петербурге и в Зеленограде, недавно ставшие членами НЛС. Но, памятуя об отсталости отечественной электронной промышленности, появления российских частотных преобразователей не стоит ожидать раньше 2017-2018 годов, не стоит также ожидать, что их элементная база станет полностью «родной» российской.

Озвученные НЛС позиции по импортозамещению вышеупомянутых видов лифтового оборудования уже фигурируют в приказе Минпромторга России от 31.03.2015 № 654 «Об утверждении плана мероприятий по импортозамещению в отрасли тяжёлого машиностроения Российской Федерации».

Специально для Минпромторга России Национальный Лифтовый Союз разработал Стратегию развития лифтостроительной отрасли России до 2025 года, а чуть позже был создан проект Плана мероприятий по её реализации. Проект поступил в Минпромторг вместе с соответствующим сопроводительным письмом. В нём лифтовики ещё раз привели перечень оборудования, при создании которого в свете политики импортозамещения они надеются на государственное финансирование.

Пока НЛС готовил для Минпромторга России проект Стратегии развития лифтостроительной отрасли России и проект мероприятий по её реализации, параллельно через Минстрой России НЛС начал пытаться довести до стадии утверждения ряд других, не менее важных, нормативных документов.

Один из них – Рекомендации по замене лифтов и ремонту лифтового оборудования в рамках региональных программ капитального ремонта.

Также НЛС совместно с комиссией по лифтам Общественного совета при Минстрое России подготовлены и направлены в Минстрой РФ предложения по импортозамещению и использованию

отечественных лифтов в сфере ЖКХ. Предложения содержат рекомендацию о включении в конкурсную закупочную документацию региональных фондов капремонта обязательного требования по использованию лифтов отечественных производителей при реализации региональных программ капитального ремонта общего имущества многоквартирных домов.

Если Минстрой даст «зелёный свет» этим документам, лифтопроизводящая отрасль России получит дополнительные заказы, столь важные для неё сейчас.

ИЗДЕРЖКИ БЛОКОВОГО СТАТУСА

Готовя очередное обращение в государственное министерство или ведомство, нет нужды всякий раз напоминать о востребованности лифтов в повседневной жизни граждан России и их высокой социальной значимости. Каждый россиянин ежедневно пользуется лифтом, без подъёмных устройств немислима жизнь маломобильных групп населения.

Поэтому надежды получить государственное финансирование для отрасли в сложившейся экономической ситуации не являются чем-то несбыточным. Ведь Минпромторг активно поддерживает льготными кредитами отечественный автотроп.

Государственное содействие пошло бы на пользу и лифтостроению, позволило бы ему не только выстоять, но и сделать рывок в своём развитии. Различные схемы оказания финансовой помощи в настоящее время обдумываются и обсуждаются внутри НЛС и, возможно, итоговые варианты будут вынесены на рассмотрение в Минпромторг и Минстрой.

Однако именно тогда, когда речь заходит о получении каких-либо преференций для отрасли, со всей очевидностью проявляются плюсы от наличия в составе НЛС чётко структурированных, сплочённых объединений лифтовиков по стадиям жизненного цикла лифта (проектирование, монтаж, сервис, экспертиза).

Часто из Минпромторга и Минстроя в адрес НЛС приходят запросы, требующие незамедлительных ответов, спо-

собных ощутимо повлиять на развитие лифтовой отрасли страны.

Если запрос относится к области сервиса или монтажа, удовлетворить просьбу чиновников не составляет особой сложности – «сервисников» и монтажников в России объединяют только АДС «СО «Лифтсервис» и НП СРО «МОЛО».

А вот наличие трёх объединений производителей лифтов и компонентов заставляет работников административного аппарата НЛС тратить немало времени: приходится «гонять» туда-сюда бумаги, потом их собирать, обобщать и согласовывать разные мнения. Отсюда возникают задержки с ответами на официальные запросы, что отнюдь не красит НЛС перед лицом государственных структур.

Пётр Харламов напомнил, что в настоящее время членами НЛС являются два объединения производителей: НП «Российское лифтовое объединение» (НП «РЛО») и некоммерческое партнёрство «Саморегулируемая организация «Межрегиональное объединение лифтопроизводителей» (НП «СРО «МОЛП»).

Учредителями «РЛО» были Щербинский лифтостроительный завод, Карачаровский механический завод и завод «МЭЛ». На сегодняшний день «КМЗ» учредил свою Ассоциацию производителей лифтов и лифтовых компонентов. НЛС предлагал Ассоциации вступить в его ряды, но официального решения её руководителей на сей счёт пока нет.

В конце августа 2014 года НП «СРО «МОЛП» и Ассоциация производителей лифтов и лифтовых компонентов заключили соглашение о партнёрстве и взаимном сотрудничестве. В частности, стороны договорились объединить усилия для продуктивной работы с региональными операторами капремонта в рамках комплекса мероприятий по реализации адресных программ замены отработавшего нормативный срок лифтового оборудования.

Соглашение о сотрудничестве между «РЛО» и «МОЛП» также готовилось пару лет назад, более того, затем начались разговоры о фактическом слиянии двух общественных структур.

Кстати, в структуре недавно избранного руководящего состава НЛС вице-президент по промышленности Юрий Радин («ЩЛЗ») представляет «РЛО», а вице-президент НЛС по производству Николай Богданов (ООО ПО «Евролифт-маш») – «МОЛП», т.е. производственный баланс удалось сохранить и здесь.

Но в процессе проработки деталей выявились некоторые юридические трудности, потом изменилась сама атмосфера в среде производителей, в результате затея «повисла в воздухе» да так и не дошла до своего логического завершения.

Пока крупные производители лифтов в России остаются разбросанными по разным блокам, Национальный Лифтовой Союз выступает в качестве нейтральной и объединяющей переговорной площадки.

Поскольку друг по отношению к другу производители являются конкурентами, основная точка преткновения для них – коммерческие моменты, связанные, например, с рынком сбыта. У НЛС

нет задачи вмешиваться в дела бизнеса и защищать избранных производителей, поэтому для обсуждения корпоративных проблем производства всегда приглашаются делегаты от «РЛО», «МОЛП» и Качаровского механического завода.

Тем не менее, полагает Пётр Харламов, к теме объединения промышленников надо периодически возвращаться, чтобы соглашения о сотрудничестве имелись между всеми объединениями российских производителей, которые в перспективе могли бы консолидироваться на единой платформе.

Объединение производителей могло бы благоприятно сказаться на реализа-

ции совместных проектов предприятий по проектированию и выпуску лифтовых узлов и компонентов. Например, всю важность создания важнейшего узла лифта лебёдки понимают и в «РЛО», и в «МОЛП», члены обоих объединений готовы производить их. Если конструкторские бюро предприятий, представленных в этих объединениях, смогут скоординировать свои усилия в данном направлении, процесс создания и совершенствования в полном смысле слова отечественной лебёдки для лифта пойдёт гораздо быстрее.

Очевидно, что организационные аспекты консолидации лифтовых производителей не так уж непреодолимы, главное, чтобы политическая воля к объединению Национального Лифтового Союза была у всех производителей.

Материал подготовил
Дмитрий Иванников



За последний год значительно изменилось качество выпускаемой продукции в лучшую сторону. Это конструктивные изменения в составе лифтов. Лифт г/п 630 кг – изменён дверной проём с 1100 мм на 1200 мм с телескопическим притвором створок двери.

Привод открывания дверей фирмы «Eshain» значительно повысил надёжность лифта в эксплуатации.

Изменился дизайн лифтов, и значительно улучшились потребительские качества. Появились новые для завода заказчики ДСК-1, Мортон.

В процессе повышения качества выпускаемой продукции значительный вклад в работу сделал отдел главного конструктора, возглавляемый Малышевым Олегом Леонидовичем. Все новые разработки основательно проду-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА — СТРАТЕГИЯ КАЧЕСТВА



Созданный в 1953 году завод «МЭЛ» по настоящее время остаётся крупнейшим электротехническим предприятием Москвы. Стратегия качества является главным принципом технической политики предприятия ОАО «МЭЛ» и его работы в целом.

Завод как производитель лифтов имеет сертификаты на всю выпускаемую продукцию, которая соответствует всем требованиям безопасности.

маны и внедрены с тщательной проверкой и всесторонними испытаниями.

На основе этого первый смонтированный лифт г/п 630 кг с проёмом двери кабины 1200 мм получил хорошую оценку.

Применяемые заводом лифтовые лебёдки изменили отношение заказчиков к продукции ОАО «МЭЛ» в лучшую сторону.

Повысилась надёжность лифта в эксплуатации, изменилось качество обслуживания, регулировок и наладок стало намного меньше.

На заводе закончился период проб и ошибок, идёт работа по развитию предприятия, освоению новых рынков сбыта и новых видов продукции.

Разработана и внедряется в производство распределённая система управ-

ления лифтом «Бирюса». По расчётам это позволит значительно снизить себестоимость лифтов ОАО «МЭЛ».

Ведутся работы над документацией на привод открывания дверей шахты собственной конструкции лифта 630 кг.

Внесены конструктивные доработки в привод открывания дверей кабины лифта 400 кг, грузозвешивающее устройство и т.д.

Все эти работы плановые, а планы рассчитаны не только на текущий год, но и далее.

Только движение вперёд, в будущее позволит заводу жить и работать!

www.zavodmel.ru



ЛИФТЫ — В РУКИ ПРОФЕССИОНАЛОВ!

На семинаре НЛС по охране труда и соблюдению трудового законодательства и квалификаций работников лифтовой отрасли, который проходил в рамках V Всероссийского съезда лифтовиков, генеральный директор ОООР ЛК «ФЛП» Сергей ПРОКОФЬЕВ упомянул о необходимости разработки, утверждения и применения профессиональных стандартов для лифтовиков. И вот многолетние ожидания лифтового сообщества начали сбываться.

2 мая 2015 года Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным подписан Федеральный закон № 122-ФЗ «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации и статьи 11 и 73 Федерального закона «Об образовании в Российской Федерации», который вступит в силу 1 июля 2016 года.

— Суть закона в том, что профессиональные стандарты для лифтовиков становятся обязательными к применению, — разъяснил корреспонденту «ЛИФТИНФОРМ» Сергей Прокофьев. — Новый документ несколько иначе трактует Трудовой кодекс Российской Федерации. Во-первых, он устанавливает раздел IX, в котором будут определены квалификация работников, требования к профессиональному стандарту, подготовка и дополнительное профессиональное образование работников. Во-вторых, согласно новому документу порядок разработки и утверждения профессиональных стандартов в виде отдельной статьи становится требова-

нием закона, а не подзаконным актом, каким он был до сих пор. И, в-третьих, новый закон отдельной нормой устанавливает порядок применения профессиональных стандартов. А именно: если нормативными правовыми актами Российской Федерации установлены требования к квалификации, необходимой работнику для выполнения определённой трудовой функции, то профессиональные стандарты в части указанных требований обязательны для применения работодателями.

Как отметил Сергей Прокофьев, Техническим регламентом Таможенного союза «Безопасность лифтов» установлено: работы по техническому обслуживанию, эксплуатации и ремонту лифтов должен выполнять квалифицированный персонал, а требования к квалификации этого персонала в соответствии со ст. 195 Трудового кодекса устанавливаются профессиональным стандартом, что и предусмотрено новым законом.

— Таким образом, можно констатировать, что чаяния и ожидания лифтовиков обязательного применения профессиональных стандартов и квалификации работников начали претворяться в жизнь, — подчеркнул Сергей Прокофьев. — Мы всегда ратовали за то, чтобы работу по техническому обслуживанию и ремонту лифтов выполняли именно специалисты. Лифтовики за это боролись более десяти лет, взаимодействуя с законодателями, органами исполнительной власти, где мы представляем свои интересы.

Лифтовикам необходимо создать систему обучения и установления подтверждения квалификации персонала. Для этого существует проект Федерального закона «О независимой оценке квалификации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Документ разработан Министерством труда Российской Федерации вместе с Национальным советом по про-



фессиональным квалификациям при Президенте Российской Федерации.

— Мы являемся структурной единицей Национального совета, решением которого и был образован Совет по профессиональным квалификациям в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта, — пояснил Сергей Анатольевич. — Одно из полномочий совета — создание системы независимой оценки квалификации и системы образования.

Работа здесь ведётся большая. Особенно в части разработки подзаконных актов. Являясь членом экспертной группы, Сергей Прокофьев с коллегами готовит пакет документов для выполнения требований этого Федерального закона. К примеру, ст.2 «Проведение независимой оценки квалификации». Она устанавливает как, кем и в отношении кого эта оценка проводится. Организатором независимой оценки может быть Совет по квалификациям. В целях установления требований к процедуре оценки и подтверждения квалификации рабочей группой Национального совета разработан пакет из девяти документов. В него включены, в том числе, требования к Центрам по оценке квалификации, наделение полномочиями советов по организации

независимой оценки, порядок рассмотрения жалоб на действия тех, кто проводит оценку, что может являться предметом этой жалобы и т.д.

— В рамках договорных отношений с Регистром системы сертификации персонала, директор которого, кстати, является членом нашего Совета, организована работа по оценке экспертов и специалистов по оценке соответствия требованиям безопасности лифтов, — рассказал Сергей Прокофьев. — Правда, мы столкнулись с проблемой в части подтверждения квалификации таких работников как электромеханик по лифтам, лифтёр. Связано это с тем, что уже разработанная нормативная база пока не утверждена, а значит, применяться не может. Впрочем, есть надежда, что в самое ближайшее время проекты документов, разработанные Национальным советом, одобренные его членами, представителями рабочих групп и не вызывающие никаких возражений у Министерства труда, будут утверждены Национальным советом при Президенте Российской Федерации.

Как отметил Сергей Анатольевич, планируется, что эти документы выйдут в качестве подзаконных актов к проекту Федерального закона «О независимой

оценке квалификации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Его принятие ожидается в конце 2015 года.

— До конца текущего года мы также намерены развернуть работу по организации проведения независимой оценки квалификации в регионах, где порядка 25 Центров по оценке квалификации изъявили желание работать под эгидой Совета по профессиональным квалификациям, осуществляя полномочия по оценке персонала на соответствие требованиям профессиональных стандартов, — сказал в заключении Сергей Анатольевич. — У людей появится возможность, не выезжая далеко за пределы своего региона, пройти оценку и получить свидетельство о квалификации, которое будет представлять собой документ установленного образца и значиться в реестре государственного органа, коим, скорее всего, станет Министерство труда Российской Федерации. Таким образом, на пути непрофессиональных организаций появится серьёзный барьер в виде государственной системы, представлять которую в лифтовой отрасли будет Национальный Лифтовый Союз.

*Валерий Будумян
фото автора*

Общероссийское Отраслевое Объединение Работодателей Лифтового Комплекса Федерация лифтовых предприятий (ФЛП)

сообщает:

В соответствии с решением Совета по профессиональным квалификациям ФЛП является базовой организацией, выполняющей функции исполнительного органа в рамках организации независимой оценки профессиональных квалификаций в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта, а также аккредитующей организацией в системе профессионально-общественной аккредитации образовательных программ в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта.

В полномочия ФЛП также входит решение задач по развитию социального партнёрства и межсекторного взаимодействия (власть-общество-бизнес) в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта, а также задач по обеспечению участия работодателей лифтового комплекса в формировании и проведении согласованной политики в сфере социально-трудовых отношений и связанных с ними экономических отношений.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФЛП:

1. развитие лифтового комплекса
2. защита лифтовых предприятий
3. профессиональное образование лифтовиков.

В условиях рыночной экономики успех любого предприятия или предпринимателя во многом зависит от того, насколько цены на производимые ими товары и предоставляемые услуги обоюдно приемлемы для участников рыночных отношений. Однако вывести в равной степени устраивающую продавцов и покупателей цену не так-то просто. Организации, занятые в сфере технического обслуживания и ремонта лифтового оборудования, платформ подъёмных и эскалаторов, в своей ценообразовательной политике чувствуют себя особенно неуверенно. Почему ценовой вопрос стал крайне актуальным для них, и существуют ли перспективы его разрешения в ближайшем будущем, мы попытались разобраться вместе с генеральным директором ООО «Русьлифт», членом Совета директоров АДС «СО «Лифтсервис», Почётным строителем России Дмитрием ДЬЯЧЕНКО.



«ОСОБОЕ МНЕНИЕ» КЛИЕНТА

На сегодня в стране отсутствуют нормативные методики и нормы, посредством которых лифтовики смогли бы аргументированно убедить клиентов и заказчиков в обоснованности выставляемых им счетов. Это стало настоящей бедой, порождающей претензии и споры заказчиков с лифтовыми подрядными организациями, отвечающими за самый длинный цикл жизни подъёмного оборудования.

Некую опору под ногами лифтовому бизнесу даёт Сборник сметных норм затрат на техническое обслуживание лифтов (СН-ТОЛ), введённый в действие письмом Федерального агентства по строительству и ЖКХ (Росстрой) от 17.02.2006 г. № СК-531/1. Вошедший в число авторов сборника генеральный директор ООО «Русьлифт» Дмитрий Дьяченко напомнил, что сборник предназначен для определения потребно-

сти в ресурсах при оказании услуг по техническому обслуживанию лифтов в период их эксплуатации, по аварийному обслуживанию лифтов, а также для составления смет, формирования на их основе цен и осуществления расчётов за выполненные работы. К сожалению, ни один нормативный документ федерального уровня не говорит о непреложном применении положений сборника.

В результате заказчики принимают себя «продавливать» свои цены на техническое обслуживание лифтов, сформированные зачастую произвольно. Особенно остро эта проблема проявляется в отношениях лифтового бизнеса с управляющими компаниями, а также с государственными и муниципальными заказчиками. В некоторых городах муниципалитеты подходят к формированию цены и стоимости технического обслуживания лифтов с экономически выверенных позиций, а где-то местные органы власти просто периодически

индексируют установившуюся когда-то цену (и не факт, что ежегодно) и считают, что так и должно быть.

В соответствии с действующим жилищным законодательством, на размер платы за содержание и ремонт общего имущества многоквартирного дома, куда относятся и лифты, может влиять также общее собрание собственников жилья.

Однако и в этом случае нет гарантии, что собственники прислушаются к мнению профессионалов из специализированных лифтовых организаций и утвердят рекомендованные ими расценки на техобслуживание вертикального транспорта.

В итоге цена обслуживания домофонов в многоквартирных домах иногда превышает цену технического обслуживания лифтов, а разброс цен на техобслуживание однотипного подъёмного оборудования в масштабах страны просто поражает воображение.

Таким образом, сложившийся рыночный механизм определения размера оплаты за работы по техническому обслуживанию и ремонту лифтов в многоквартирных домах делает объективно невозможным проведение данных видов работ с соблюдением всех обязательных требований законодательства.

По мнению специалистов, возрастающая в связи с этим угроза безопасности пассажиров заставляет говорить о необходимости введения сметного нормирования в этой области, исходя из опыта применения Сборника сметных норм затрат на техническое обслуживание лифтов (СН-ТОЛ). «Мы считаем, что основным методом экономически обоснованного подхода к определению стоимости содержания и ремонта оборудования лифтов является метод калькулирования с выходом на установление конкретных трудозатрат, затрат материальных ресурсов на эксплуатацию машин и механизмов, – указал Дмитрий Дьяченко. В настоящее время мы приступили к разработке Сборника государственных элементных сметных норм на работы по техническому обслуживанию и ремонту оборудования

городского хозяйства (ГЭСНтр-2001) «Лифты, платформы подъёмные, поэтажные эскалаторы. Техническое обслуживание и ремонт».

По словам Дмитрия Александровича, хотя финансирования со стороны государства на подобные проекты никогда не поступало, лифтовики восприняли инициативу создать такой сборник положительно, с пониманием. Данный вопрос рассматривался на общих собраниях членов НП «СРО «МОЛО» и АДС «СО «Лифтсервис»; решение о необходимости разработки сборника нашло отражение в п. 4 Резолюции V Всероссийского съезда лифтовиков.

На текущий момент лифтовики России не являются лидерами в деле создания нового кластера сборников Государственных элементных сметных норм на работы по техническому обслуживанию и ремонту оборудования городского хозяйства. Уже введены в действие такие сборники ГЭСНтр-2001 как, например, сборник «Воздушное и водяное отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха», «Техническое обслуживание и ремонт газовых сетей и оборудования жилых домов», «Коммуникационные коллекторы», «Защита от коррозии», «Содержание дворовых территорий», «Содержание и ремонт фонтанов» – всего 10 сборников.

В настоящее время лифтовой сборник ГЭСНтр-2001 разрабатывается силами НП СРО «МОЛО» и АДС «СО «Лифтсервис» по договорам с ООО «Русьлифт» и Центральным научно-исследовательским институтом экономики и управления в строительстве (ЦНИИЭУС). В раздел «Ремонтные работы капитального характера» первого издания Сборника ГЭСНтр-2001 «Лифты, платформы подъёмные, поэтажные эскалаторы. Техническое обслуживание и ремонт» планируется включить, в частности, нормы по установке вертикального щита под кабиной лифта; зеркала в кабине лифта; углового светильника в кабине лифта; нормы по замене щита кабины лифта; буфер-

ного устройства лифта; кабины лифта; нормы по очистке и выверке каркаса кабины лифта и т.д.

Подраздел «Система лифтового диспетчерского контроля» раздела «Техническое обслуживание и ремонт» предполагается представить нормами, касающимися блоков управления и контроля; приёмно-передающего оборудования; магистрального оборудования; устройства безопасности; блоков связи.

В раздел «Эскалаторы» намечается включение следующих норм:

- замена отдельных конструкций и деталей (плинтуса балюстрады, ступени, стекла балюстрады, устья поручня, цепи привода поручня, сегмента гребёнки, приводной цепи, вала привода поручня, поручня) эскалатора;
- замена электрических аппаратов эскалатора.

Дмитрий Дьяченко пояснил, что в готовящийся лифтовый сборник ГЭСНтр-2001 вошли те виды работ, которые ранее не получили отражение в сборнике ГЭСНтр-2001 «Капитальный ремонт и модернизация оборудования лифтов». Но при внимательном изучении можно обнаружить, что в первом издании сборника ГЭСНтр-2001 для лифтового комплекса нет упоминания о собственно техническом обслуживании лифтов. Единой позиции по этому вопросу между лифтовиками не сформировано, поэтому первое издание запускается в жизнь пока без соответствующего раздела. Это задача следующего этапа, когда появятся конкретные цифры, конкретные предложения, а главное, будет выработана позиция, которая будет поддержана всем лифтовым сообществом.

В соответствии с заключённым с ЦНИИЭУС договором, сборник должен появиться на свет осенью текущего года. Ещё раз подчеркнём: в нём будут государственные элементные сметные нормы. Чтобы перевести ГЭСН в рубли, в каждом субъекте РФ на их основе ресурсным методом производятся сметные расчёты с учётом региональных показателей.

ОБУЗДАТЬ ЦЕНЫ

Нормы, положенные в основу сборника ГЭСНтр-2001 «Лифты, платформы подъёмные, эскалаторы. Техническое обслуживание и ремонт», представляются разработчикам мощным оружием в борьбе с непрофессиональными лифтовыми организациями.

Все цифры сборника, вплоть до последней, рассчитываются, исходя из догмы, что техническое обслуживание лифтов должно строиться на системе планово-предупредительных ремонтов в противовес «наработке на отказ». К ней зачастую прибегают непрофессиональные организации, в результате чего на торгах на право технического обслуживания лифтового оборудования им в ущерб безопасности пользования лифтами удаётся резко сбивать цены.

С созданием сборника ГЭСНтр-2001 в руках лифтового сообщества появляются экономически обоснованные «козыри», позволяющие использовать на торгах все преимущества Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Следуя его положениям, при снижении начальной (максимальной) цены более чем на 25 % не могут рассматриваться без дополнительного обоснования низких цен при проведении тендеров

в рамках 44-ФЗ, а организация, допустившая снижение ниже 25 % норм, действующих в отрасли, в соответствии с Налоговым кодексом РФ может подвергнуться налоговой проверке.

Сборник ГЭСНтр-2001 «Лифты, платформы подъёмные, эскалаторы. Техническое обслуживание и ремонт», безусловно, сулит расширение возможностей специализированных лифтовых организаций на рынке монтажа, капитального ремонта, модернизации и технического обслуживания лифтового оборудования, платформ подъёмных и поэтажных эскалаторов. Новый сборник способен также придать больший вес словам профессионалов, когда необходимо обговорить размеры достойного вознаграждения за их труд. В условиях не самой лучшей экономической ситуации в России такой шанс стоит дорогого, хотя решение приступить к созданию сборника принималось до начала экономического кризиса – кризис только подтолкнул весь процесс.

«Если бы мы остановились сейчас, то не собрались бы снова никогда. В кризис создавать методические разработки, во-первых, дешевле, во-вторых, важно показать свою жизнестойкость, продемонстрировать, что отрасль живёт, – высказал мнение Дмитрий Дьяченко. – Но мы должны понимать, что если до сих пор не окончены споры о доброволь-

ности или не добровольности применения ГОСТов, вряд ли стоит ожидать, что Сборник ГЭСНтр-2001 «Лифты, платформы подъёмные, эскалаторы» в одночасье начнёт восприниматься как обязательный к применению».

На стратегическом уровне введение института сметного нормирования работ по техническому обслуживанию и ремонту лифтов видится Национальному Лифтовому Союзу следующим образом: пункт 1 статьи 156 Жилищного кодекса РФ предлагается дополнить предложением, гласящим, что «размер платы за содержание и текущий ремонт отдельных видов общего имущества в многоквартирном доме формируется на основе сметных норм затрат, разрабатываемых и устанавливаемых в порядке, определённом Правительством Российской Федерации».

Внесение желаемых НЛС изменений в жилищное законодательство, совершенно ясно, займёт не один день. Но главное, чтобы лифтовики встретили этот светлый час, уже располагая собственным Сборником государственных элементных сметных норм на работы по техническому обслуживанию и ремонту оборудования городского хозяйства. Все предпосылки к этому сегодня есть.

*Сергей Петров
фото автора*

УВАЖАЕМЫЕ РЕКЛАМОДАТЕЛИ!

В целях максимального привлечения клиентов к вашему бизнесу предлагаем дополнительную опцию — размещение на ваших рекламных материалах (модули, статьи) QR-кода. Это особый штрих-код (бар-код), посредством которого с любого мобильного устройства, имеющего камеру (телефона или планшета), можно сразу получить доступ на ваш сайт, прайс-лист, визитную карточку и пр. Для считывания QR-кодов на устройстве должна быть установлена соответствующая программа (KAYWA Reader, I-Nigma, barcode reader и т.п.), которую не сложно найти в Интернете. В электронной версии журнала QR-код работает, как обычная кнопка.

УСЛОВИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ QR-КОДА:

1 полоса формата А4 – 2000,00 рублей, 1/2 полосы формата А4 – 1000,00 рублей.

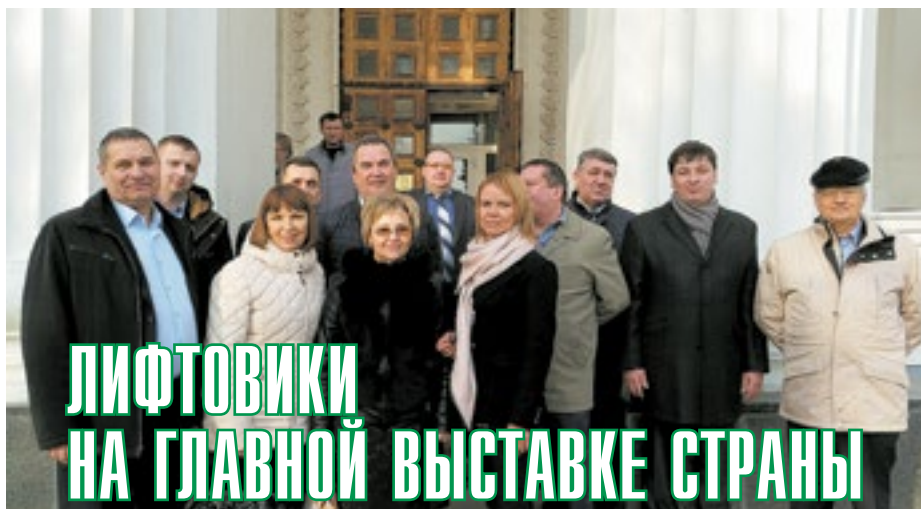
**ПРОВЕРЬТЕ
ЗДЕСЬ**

НАДЕЕМСЯ, ВЫ ОЦЕНИТЕ НАШИ И ВАШИ НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ!

В рамках культурной программы юбилейного V Всероссийского съезда лифтовиков ООО «БИЗНЕС СЕРВИС» организовал экскурсию «Сохранённые шедевры ВДНХ», которая вызвала множество восторженных откликов и положила начало традиции проведения подобных мероприятий в рамках крупных лифтовых форумов.

Идею организации и проведения интересных, информационно насыщенных культурных мероприятий в рамках лифтовых конференций и съездов вынашивали давно, но реализовать её всегда что-то мешало, пока за дело не взялся «БИЗНЕС СЕРВИС». Да и формат проведения праздничного юбилейного V Всероссийского Съезда лифтовиков как нельзя лучше соответствовал этому. Приятно отметить, что многие участники экскурсии с благодарностью отзывались об организаторах и предоставленной им возможности полноценно и познавательно провести свободное от основных мероприятий съезда время.

Вспоминают участники мероприятия: «Мы очень рады, что организаторы лифтовых мероприятий здесь в Москве предоставили нам такую прекрасную возможность немного отдохнуть в период проведения серьёзного форума и организовали экскурсию на ВДНХ, — делится впечатлениями Александр Михайлович Кравченко, генеральный директор ООО «Регион-лифт» из Тюмени, — хочется отметить, что экскурсия прошла на высоком профессиональном уровне и оставила



очень приятное впечатление. Надеемся, что проведение подобных мероприятий станет доброй традицией и будет в конечном счёте способствовать ещё более тесному сплочению лифтовиков».

«Экскурсия «Сохранённые шедевры ВДНХ», одна из самых популярных на главной выставке страны, была нами выбрана не случайно, — рассказывает Оксана Дьякова, генеральный директор ООО «БИЗНЕС СЕРВИС». Мы преследовали здесь две цели. Во-первых, дать возможность участникам напряжённого трёхдневного съезда перевести дух и настроиться на главное пленарное заседание. А во-вторых, анализируя проведение предыдущих выставочных мероприятий в рамках лифтовых выставок, мы обратили внимание, что кроме павильона 75 лифтовики, по сути, ничего и не видят на ВДНХ. Кто как не мы, организаторы, должны им в этом помочь? Уверена, что те, кто побывал на

нашей экскурсии, теперь не по наслышке знают, куда можно пойти и что посмотреть на огромной выставочной территории ВДНХ. Нас всех приятно удивил ресторан «Арабат», куда после экскурсии пригласили лифтовиков на товарищеский ужин. Столь изысканной кавказской кухней могут похвастаться немногие рестораны столицы. А самое главное — бюджет ужина, несмотря на высокий сервис обслуживания, был вполне приемлемым. Пользуясь случаем, хочу от имени организаторов мероприятия ООО «БИЗНЕС СЕРВИС» и Национального Лифтового Союза искренне поблагодарить всех, кто принял участие в экскурсии, заверить лифтовиков, что подобные познавательные мероприятия под эгидой НЛС будут и в дальнейшем проводиться для всех специалистов лифтового сообщества. Хочу также пожелать всем лифтовикам неиссякаемой энергии, процветания, здоровья и благополучия».





ИНЖТЕХЛИФТ

ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ



ООО «Орган по сертификации «Инжтехлифт» образовано в 2011 году.

Общество объединяет специалистов и экспертов, проработавших в сфере экспертизы промышленной безопасности, подтверждения и оценки соответствия более 20 лет и молодых, но имеющих опыт и знания специалистов, готовых решать все вопросы в области безопасности вертикального транспорта. ООО «ОС «Инжтехлифт» имеет аккредитованный орган по сертификации (аттестат аккредитации № РОСС RU0001.11ЛХ81) и испытательную лабораторию (аттестат аккредитации № РОСС RU.0001.21ЛХ67).

Мы приглашаем к сотрудничеству все организации и частные лица, работающие в лифтовой отрасли.

Мы – молодая компания, но, объединив знания и опыт наших ветеранов, энергию и профессионализм молодых сотрудников, мы готовы решать все вопросы, связанные со всем циклом жизни лифта, начиная с подтверждения соответствия лифта (сертификация лифта), приёмки в эксплуатацию, оценки соответствия в процессе эксплуатации и оценки соответствия отработавших назначенный срок службы лифтов.

Мы стараемся, чтобы нашим заказчикам было комфортно сотрудничать с нами и безопасно – с лифтами.

Поэтому наш девиз:

КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ!

101000, г. Москва, ул. Покровка, 1/13/Б, стр. 2, офис 35

Тел./ факс: (499) 171-09-80 • E-mail : os-ingtehlift@mail.ru; frolovaem@list.ru

Сайт: www.инжтехлифт.рф



LIFT MANUFACTURER

ЛИФТОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

Мы стремимся сделать город лучше.

Наши лифты делают его более комфортным
для работы и жизни.

Политика производственного предприятия
Нижегородлифтмаш основывается
на ряде взаимосвязанных
приоритетных элементов:

- комфорт
- безопасность
- надежность
- качество.



Производство:
607650, Россия, г.Кстово,
Нижегородская область,
ул. Магистральная, д. 4Б,
тел./факс: +7 (831) 216-02-83,
+7 (831) 216-02-86
e-mail: nlm@liftnn.ru

Заказ лифтов и комплектов лифтового оборудования:
Россия, г. Нижний Новгород,
ул. Костина, д. 2

тел: +7(831) 4-304-227, 2-789-772

e-mail: om@transenergo.org

TopGears

www.liftnn.ru

Эксклюзивный представитель
Italian Top Gears на территории СНГ



ТЕХНИЧЕСКОЕ ВОПЛОЩЕНИЕ НОВИЗНЫ

НАШ ПРОДУКТ С ИТАЛЬЯНСКИМИ «КОРНЯМИ»

Пётр Харламов, представлявший на семинаре Национальный Лифтовой Союз, во вступительной части отметил, что в последнее время на лифтовую проблематику обращают внимание и в Правительстве России, и в Минпромторге России, и в Минстрое России. В частности, Министерство промышленности и торговли РФ обратилось в НЛС с просьбой подготовить Стратегию развития лифтостроительной отрасли России до 2025 года.

Словно предвидя скачок интереса к теме импортозамещения, в апреле прошлого года Национальный Лифтовой Союз провёл первый технический форум, на котором говорилось как раз о достижениях в отечественной лифтовой отрасли. В течение всего прошлого года устраивались семинары, посвящённые станциям управления лифтами от различных производителей, а в конце февраля текущего года в Москве прошла 2-я техническая конференция по лифтам. НЛС намерен и впредь поддерживать проведение технических семинаров, подтверждением чему стал

В рамках прошедшего V Всероссийского съезда лифтовиков, о котором мы рассказывали в «ЛИФТИНФОРМ», состоялся уже традиционным технический семинар, темой которого было «Внедрение инновационных предложений в лифтостроительном комплексе». Представители лифтостроительных предприятий, собравшиеся на семинар, были не только коллегами, но и конкурентами. Это не помешало специалистам лифтостроения и эксплуатации обсудить последние разработки двух известных заводов – ОАО «КМЗ» и ОАО «МЭЛ», а также обсудить дальнейшие пути развития лифтового производства.

⬆ К созданию «Протонов» Карачаровский механический завод, при участии итальянского дизайнерского бюро, приступил давно. Пассажиры по достоинству оценили светлую кабину «Протонов», горизонтальные щиты которой создают иллюзию увеличения внутреннего пространства (и упрощают монтаж кабины в шахте). А пост приказов необычной круглой формы первые пользователи лифтов окрестили «пиццей».

Металлоконструкции лифтов заметно облегчены: после проведённых расчётов по снижению металлоёмкости вес кабины в некоторых моделях «Протонов» с большими купе удалось снизить на 250-300 кг по сравнению с нынешними серийными кабинами лифтов «КМЗ».

В новых лифтах предусмотрена опция использования прямого или полиспастного подвеса. Кроме того, «Протоны» могут выпускаться в вариантах как с машинным, так и без машинного помещения. ⬇

семинар в рамках V Всероссийского съезда лифтовиков.

В его первой части с презентацией, посвящённой лифтам «Протон» (новая линейка изделий ОАО «Карачаровский механический завод»), выступил главный конструктор завода Игорь Апальков.

Игорь Геннадьевич рассказал, что в ближайшие год-полтора завод намерен перейти на выпуск продукции такого рода. При этом лифты ОАО «КМЗ» традиционной конструкции постепенно уйдут с рынка, а все технические новинки, применяемые на карачаровском производстве (подвесы, приводы дверей кабины, ловители и проч.), в основном будут касаться лифтов проекта «Протон».

Свой лифт без машинного помещения на ОАО «КМЗ» решили построить на проверенной схеме «Wittur»: двигатель, осевой тормоз, шкив, боковой противовес, два блока на кабине. Лебёдка располагается сбоку над противовесом, не крепясь к стене.

Лифты «Протон» с машинным и без машинного помещения способны передвигаться в шахтах с мелким приямком и коротким верхним этажом.

Сейчас на ОАО «КМЗ» готовится проект лифта без машинного помещения с приямком глубиной 400 мм. В этом проекте применены несерийные компоненты: фартук, натяжное устройство и прочие механизмы, удерживающие кабину согласно требованиям безопасности.

Высота самого короткого верхнего этажа для лифтов-«безмашинников» «Протон» со скоростью 1 м/с пока равняется 3280 мм. Для этого пришлось изготовить специальную кабину, элемент подвески и балку лифта.

По словам Игоря Апалькова, при применении данного решения для лифта с машинным помещением также можно добиться глубины приямка в 400 мм, но вот верхний этаж с учётом всех требований безопасности получается никак не меньше 3450 мм.

Специально для лифтов «Протон» ловители типа ЛРК, повсеместно при-

меняемые в лифтах «КМЗ», разместили в отдельном блоке. Получившийся в результате блочный ловитель как самостоятельный узел встраивается в нижнюю балку лифтов «Протон» грузоподъёмностью до 630 кг; на лифтах с грузоподъёмностью 1000 кг пока используются ловители другого типа.

Для применения в коммунальном хозяйстве или жилье класса «люкс» предусмотрены различные варианты отделки кабин новых лифтов и всевозможные варианты напольного покрытия.

В настоящее время выстраивается полная линейка «Протонов» разной грузоподъёмности и скорости до 1,6 м/с. Ведутся работы над увеличением быстроходности лифтов с машинным помещением до 2-2,5 м/с и выше, но такие лифты, скорее всего, попадут в разряд специальной продукции.

В практически сформированную линейку новых лифтов КМЗ планирует внедрить лифт грузоподъёмностью 800 кг. Как считают разработчики, лифты с такой «тягой» окажутся востребованными на рынке и с точки зрения обеспечения перевозок пассажиров, и с точки зрения согласования мощности привода и массы противовеса.

По спецзаказу ОАО «КМЗ» комплектует лифты «Протон» дверьми от компаний «Wittur» и «Fermator» (импортные двери ставятся в лифты для зданий класса «люкс»), но в рамках программы импортозамещения на заводе подготовили проект дверей кабины и дверей шахты собственной конструкции.

Разработана линейка дверей центрального открывания шириной от 650 до 1000 мм, а также телескопические двери от 650 до 1200 мм правого и левого открывания. По качеству они будут вполне сопоставимыми с зарубежными аналогами. Как рассчитывают на заводе, их применение обойдётся дешевле и заодно позволит сократить сроки поставки «Протонов» любой комплектации заказчикам, ведь необходимость закупать требуемые узлы за границей отпадёт. Что касается приводов для



Игорь Апальков

лифтов, то в современных реалиях завод движется в сторону использования безредукторных систем.

Прошёл испытания и запущен в эксплуатацию в комплекте с несколькими десятками лифтов новый продукт ОАО «КМЗ» – безредукторная лебёдка ФАИП-ЛАБ на базе асинхронного двигателя производства «Сибэлектромотор», а также безредукторная лебёдка КМЗ-ЛАБ на базе асинхронного двигателя производства ОАО «НИПТИЭМ» («РУСЭЛПРОМ»).

ПРЕОБРАЖЕНИЕ СТАНЦИИ

Карачаровский механический завод известен ещё и как разработчик и производитель станции управления лифтами серии УКЛ.

Поскольку разработчики ОАО «КМЗ» гармонизировали состав оборудования для управления лифтами, облегчили его подключение и программирование, пусконаладка лифта на объекте уже не требует особых затрат. Более того, завод старается, чтобы станции управления, особенно для лифтов с двигателями синхронного типа, уже в цехе программировались чётко под двигатель конкретной марки. А чтобы наладчики и электромеханики с первого взгляда определяли параметры того или иного частотного преобразователя, на заводе их снабжают т.н. стикерами

О новшествах, привнесённых в выпускаемое с 2002 года устройство, рассказал начальник бюро электропривода и автоматики лифта отдела по системам управления лифтами ОАО «КМЗ» Александр Бердышев.

Прежде всего, отметил он, конструкторам удалось поместить специализированный лифтовый преобразователь «Altivar Lift» внутрь шкафа управления УКЛ. При этом были решены следующие задачи:

- 1) улучшилась защита частотного преобразователя от воздействия цементной пыли, побелки, протечек воды и других неблагоприятных факторов, возникающих в процессе монтажа и эксплуатации подъёмного оборудования;
- 2) частотный преобразователь штатным порядком подключили в схему лифта, избавив монтажные организации от необходимости выполнения данной операции;
- 3) предварительный набор параметров частотного преобразователя конфигурируется на заводе.



Александр Бердышев

этому настоятельно не рекомендуется задавать значение пути замедления для лифтов со скоростью 1,6 м/с более чем 28 импульсов, что примерно соответствует двум метрам тридцати сантиметров.

Разрабатывая устройства управления для лифтов без машинного помещения, ОАО «КМЗ» невольно открыло для себя много нового: необходимо было добиться минимальных габаритов шкафа управления, особенно по глубине, поскольку станция часто устанавливается на этаже типового здания, где ширина всех проходов согласована с противопожарными службами. Как конструктор систем управления лифтами, Александр Бердышев обеспокоен угрозой, которую представляет для начинки шкафа управле-

(наклейками) с необходимой информацией. А на объекте остаётся только проверить, насколько параметры «частотника» отвечают характеристикам двигателя на лифте; при необходимости следует откорректировать табличные значения тока, частоты, напряжения и провести автоматическую настройку (автотюнинг) оборудования.

При автоподстройке синхронного двигателя крайне важно согласовать направление вращения энкодера (датчика импульсов) и самого двигателя.

Разнонаправленное вращение энкодера и двигателя может привести либо к резкому рывку при старте лифта, либо вовсе вызвать отсутствие движения. Для этого случая заводские стикеры на корпусе «частотника» дают рекомендацию о необходимости изменить полярность вращения двигателя (это проще для монтажника). Если при этом начинается согласованное вращение двигателя в обратную сторону, то следом изменится согласованное направление вращения и энкодера, и двигателя.

После завершения автотюнинга запуск лифта с синхронным двигателем фактически сводится к его «откатыванию» по шахте с подбором параметров при ускорении и замедлении.

Для серийного лифта «КМЗ» со скоростью 1 м/с с регулируемым приводом

стандартная длина пути замедления составляет 15 импульсов, что равняется примерно 130-140 см. На таком расстоянии лифт успевает замедлиться не в ущерб комфорту поездки, также не снижается его производительность.

Если установить очень длинный путь замедления, то для лифта со скоростью движения 1 м/с это ни к каким последствиям не приведёт, разве что он станет медленнее перемещаться между этажами в целом. Однако если сверх разумного увеличивать путь замедления для лифта со скоростью 1,6 м/с, то однажды наступит момент, когда лифт выкатится за высоту этажа. По-

Продолжая анализировать опыт использования синхронных двигателей в лифтах ОАО «КМЗ», Александр Бердышев упомянул о том, что при использовании двигателей этого типа и преобразователей частоты от компании «Schneider Electric» завод столкнулся с тем, что после измерения угла рассогласования двигателя полученные данные не могли быть сохранены в долговременной памяти энкодера – после очередного снятия и подачи питания угол смещения энкодера требовалось измерять заново. Автотест сопровождался громким шумом, на что поступали жалобы от жильцов. Сотрудники КМЗ обратились в компанию «Schneider Electric», и её специалисты спроектировали новую плату энкодера, которая способна запоминать результаты предыдущего теста.

ния лифтом-«безмашинником» вандализм жителей.

Александр Георгиевич отметил, что в домах, где позволяет строительная часть, особенно в жилых домах социально-неблагополучных районов, было бы уместно устраивать т.н. мини-машинные помещения, т.е. поставить не приметную дверь, закрывающую нишу под шкаф управления.

Так импортные станции управления лифтами без машинного помещения обычно настолько филигранно «вписаны» в обрамление верхнего этажа, что постороннему не понятно, что перед ним шкаф управления лифтом, и к нему нет никакого интереса.

При посредничестве НЛС было бы разумно обсудить детали размещения таких станций управления в ограниченном внутреннем пространстве типовых многоквартирных домов с архитекторами и строителями.

Сегодня в производстве КМЗ порядка 100 лифтов без машинного помещения со скоростью 1 м/с. Элементом их постоянной комплектации является источник бесперебойного питания.

Поскольку карачаровские лифты начали комплектоваться штатными «бесперебойниками» только два года назад, завод ещё не располагает достаточной информацией, чтобы понять, как они

проявляют себя в эксплуатации. Возможно, для удобства электромехаников проектировщики подумают об оснащении «бесперебойников» функцией тестирования заряда элементов питания, а пока на семинаре было предложено тестировать их заряд проведением принудительной эвакуации примерно раз в полгода.

Начальник бюро отдела по системам управления лифтами ОАО «КМЗ» напоследок посетовал, что лифты без машинного помещения в условиях России пока создают больше неудобств, чем комфорта.

С его точки зрения, концепция лифта без машинного помещения в нашей стране только зарождается, и надо прорабатывать многие нюансы, в частности, размещение в зданиях технологического проёма для обслуживания лебёдки.

Карачаровский механический завод прислушивается к замечаниям по своей продукции, в том числе, по лифтам без машинного помещения, готов к обратной связи с покупателями своей продукции. Однако с обратной связью пока сложно, так как монтаж лифтов зачастую осуществляется третьими лицами, не горящими желанием ставить в известность заводы-производители о выявленных недочётах в их изделиях.



Николай Дмитриев

КОЗЫРНЫЕ КАРТЫ «МЭЛ»

Заместитель генерального директора ОАО «МЭЛ» Николай Дмитриев выступил в качестве некоего связующего звена между ОАО «КМЗ» и ОАО «МЭЛ». Отдав немало лет и сил Карачаровскому механическому заводу, на «МЭЛе» Николай Евгеньевич сравнительно недавно, что не помешало ему тщательно проанализировать успехи и неудачи завода с начала 2000-х годов.

Просчётом предприятия заместитель генерального директора «МЭЛ» назвал решение начать выпускать кабину лифта грузоподъёмностью 630 кг с проёмом дверей 1100 мм. Вначале такие

Производством лифтов и их компонентов предприятие «МЭЛ», созданное в 1953 году, занимается не очень давно, хотя первые станции управления лифтами типа ШДК изготовило ещё в 1976 году. Дальше завод начал сотрудничать с Мослифтом, потом со Щербинским лифтостроительным заводом, постепенно руководство завода решило выпускать собственный лифт.

Первая партия лифтов «МЭЛ» сошла с конвейера в 2003 году. Характеризуя эти изделия, Николай Дмитриев признал, что одной из ошибок стало использование в них лебёдки КИАТ, на которую впоследствии поступило много жалоб. Новые лифты, ныне выходящие из ворот завода «МЭЛ», не страдают связанными с лебёдками «болезнями» (на них используются современные лебёдки из Италии и Испании), но вот на лифтах выпуска 10-летней давности «лебёдочная» проблема пока не решена.

Сам завод «МЭЛ» лебёдку КИАТ не производил, а покупал на стороне, однако фирма, которая занималась выпуском этих лебёдок, сегодня выпускает другого вида изделия.

На заводе пытались поставить в проблемные лифты лебёдки других производителей, но оказалось, что стоимость замены узла составит примерно четверть стоимости лифта...

Тем не менее, завод не бросает своих заказчиков: «МЭЛ» нашёл предприятие, способное изготовить комплектующие, запасные части для лебёдок, уже готова первая опытная партия запасных частей, начата их отгрузка.

«Не могу сказать, что по срокам это быстро (порой, уходит и месяц, и два), но мы этим занимаемся. Присылайте заявки, будем решать», — коротко и по существу резюмировал Николай Дмитриев.

лифты пользовались большим спросом, но около пяти лет назад спрос сошёл на нет, и в прошлом году завод вынужден был перейти на двери кабины с проёмом 1200 мм.

Изменения дались непросто, потому что для новых дверей комплектующие покупали в Китае, первые партии которых шли с огрехами.

Технологию сборки дверей с проёмом 1200 мм совершенствовали на протяжении трёх месяцев, при этом китайцы, надо отдать им должное, отреагировали на замечания заводчан и подняли уровень качества своих деталей.

Старания коллектива предприятия не прошли даром: когда Николай Дмитриев лично выезжал на монтаж первого лифта с проёмом дверей 1200 мм, чтобы пообщаться с монтажниками, он не услышал от них ни одного замечания. С августа прошлого года поставки лифтов с такими дверьми идут «потоклом».

Казалось бы, за последние пять лет завод отработал все нюансы выпуска продукции, но это только на первый взгляд: мелких «шероховатостей» хватает, признал заместитель генерального директора ОАО «МЭЛ». «Шероховатости» пока не мешают работать ни лифтам, ни монтажникам, ни заводу, но, тем не менее, их предстоит убирать.

Все замечания по качеству изготовления лифтов на заводе берутся на карандаш, ничто не отбрасывается из понимания: чем качественнее завод выпускает продукцию, тем больше у него заказов.

Сегодня приоритетным для завода является импортозамещение привода открывания дверей и лебёдки.

Есть основания полагать, что скоро у «МЭЛ» появится собственная разработка привода открывания дверей 1200 мм, а к концу года, возможно, и «телескоп» на 700 мм. Если данная продукция будет доведена до ума в теку-

щем году, есть шансы, что в следующем она пойдёт в серию.

Но самым серьёзным вызовом как для завода «МЭЛ», так и для всего отечественного лифтостроения Николай Дмитриев назвал разработку и освоение лебёдок. Чтобы развернуть производство лифтовых лебёдок в России, убеждён он, необходим кадровый потенциал, важна чёткая постановка задач и финансирование. По похожему сценарию протекало восстановление мощи отечественного военно-промышленного комплекса.

Только в этом случае отечественным лифтостроителям удастся преуспеть в создании своей лебёдки и не зависеть от импорта.

На технический семинар приехали также специалисты завода, которые разработали станцию управления лифтами «Бирюса». В ней завод попытался учесть все те недоработки, которые



Станция управления «Бирюса» служит для управления лифтами с регулируемым и нерегулируемым главным приводом со скоростью движения до 1,6 м/с, числом остановок до 32, грузоподъёмностью до 1000 кг, количеством лифтов в группе до 6 штук.

Она предназначена для работы в жилых и административных зданиях, в ней реализованы режимы перевозки пожарных подразделений и маломобильных групп граждан. Есть возможность работы с проходной кабиной, возможность организации автоматической эвакуации.

Свежая разработка завода «МЭЛ» заимствовала от станции СУЛ перспективные методы построения цифровой распределённой системы с передачей информации по последовательным каналам.

Однако сама система претерпела кардинальные изменения. Во-первых, расширены её функциональные возможности для выполнения требований Технического регламента Таможенного союза «Безопасность лифтов» и соответствующих ГОСТов. Во-вторых, достигнут высокий уровень унификации программных средств системы и её узлов. Конфигурирование системы по требованию заказчика осуществляется из единой программы набором программируемых параметров.

◀ Заместитель главного конструктора ОАО «МЭЛ»
Василий Осипук демонстрирует станцию «Бирюса»

всплыли в небезызвестной станции СУЛ.

Новинку представил начальник бюро разработок систем управления завода «МЭЛ» Андрей Латышев.

В шкафах управления «Бирюса» завод «МЭЛ» полностью перешёл на технологию поверхностного монтажа элементов как в шкафу, так и на периферийных контроллерах.

Один из недостатков станции СУЛ заключался в применении не очень качественных разъёмов, поэтому создатели станции «Бирюса» решили отказаться от клеммных соединений. За минусом силовых клемм, все остальные соединения в самом шкафу, в системе управления в шахте, в периферийных блоках стыкуются на разъёмах.

В кабине лифта исключена клеммная коробка для подключения цепей подвесного кабеля – монтаж выполнен на разъёмах на кроссплате в посте ревизии.

Сам пост ревизии разбит на стационарную (розетка, тумблер блокировки, индикация), переносную часть и кнопочный пульт управления ревизией.

В системе «Бирюса» повысилось качество двух последовательных цифровых каналов.

Канал группы является общим каналом для всех лифтов группы. По нему передаётся информация межлифтового обмена в группе и информация с вызывных постов, тоже общая для группы.

Канал кабины обеспечивает обмен данными между контроллером кабины и устройствами, находящимися в шахте данной кабины (контроллеры дверей шахты, приемок, указатель основного посадочного этажа и этажные указатели для административного варианта лифта).

В шкаф управления «Бирюсы» встроен наладочный пульт, позволяющий осуществлять полный мониторинг состояния системы, а главное – программировать и контролировать её паспортные параметры. В системе СУЛ для этого требовался дополнительный наладочный пульт.

В числе других преимуществ станции управления можно отметить



Андрей Латышев

новое техническое решение, позволяющее отказаться от дополнительных контактов в выключателях ДШ для формирования сигнала «Охрана шахты», при этом также обеспечивается полный контроль всех выключателей ДШ и исключается поездка кабины на крайний этаж для определения местоположения при включении лифта.

Напомним о высокой помехозащищённости станции, об уменьшившихся примерно в два раза габаритах шкафа управления и его весе; об исключённом без последствий реле безопасности (сигнал цепи безопасности используется в целях управления не-

посредственно без промежуточного реле); о привлекательной стоимости комплекта узлов и проводов (кабелей) для системы «Бирюса», сопоставимой со стоимостью такого же набора для системы ШУЛМ.

Будущим пользователям системы гарантирована оперативная и всесторонняя поддержка через Интернет-сайт предприятия – www.zavodmel.ru.

Таким образом, можно сделать вывод, что при разработке системы «Бирюса», помимо улучшения технических характеристик, серьёзное внимание было уделено вопросам стоимости, технологичности, сокращению сроков монтажных и наладочных работ и информационному и сервисному обеспечению системы при эксплуатации лифтов.

Заместитель главного конструктора ОАО «МЭЛ» Василий Осипик обратил внимание на ещё один важный момент: на стадии заказа оборудования на основании опросного листа чётко уясняются будущие параметры станции управления, соответствующие конфигурации лифта, которым ей предстоит управлять. Затем набор параметров в виде программируемых констант попадает в паспортные характеристики «Бирюсы», и в таком виде станция направляется клиенту.



Система «Бирюса» вызвала неподдельный интерес участников семинара

Поскольку ничего идеального в нашем мире не бывает, вполне ожидаемо в ходе презентации «Бирюсы» прозвучала некоторая критика в адрес изделия и скепсис относительно его дальнейшей судьбы.

Так, некоторые из участников семинара неодобрительно отнеслись к якобы «скущенности» элементов внутри шкафа управления, а также к выбранному разработчиками значению напряжения в 24 вольт в цепи безопасности системы. В ответ создатели станции заявили, что если данное решение станет причинять неудобства электромеханикам при обслуживании «Бирюсы», то завод готов перейти к напряжению в 110 вольт.

Интересовало собравшихся и то, сможет ли рядовой электромеханик справиться с новой станцией. На что Василий Осипик сказал, что одна из

основополагающих целей разработчиков состояла в создании такой системы управления, которая могла бы идти «под ключ». Поэтому в «Бирюсе» произошёл переход на разьёмы, все паспортные параметры, для удобства, сведены в таблицу, наконец, станция отличается высоким уровнем диагностики.

По словам начальника бюро систем управления завода «МЭЛ» Андрея Латышева, серия тестов системы в испытательной шахте показала совершенно новый уровень «Бирюсы» по сравнению с системой СУЛ. После приёмки изделия государственной комиссией его запустят в серийное производство.

С прочими системами управления, представленными на рынке, Андрей Александрович её сравнивать не стал, предоставив сделать это тем, кто будет

эксплуатировать станцию. В настоящее время станцией «Бирюса» уже интересуются те, кто ранее покупал станции СУЛ-3, СУЛ-5.

Есть надежда, что установка на импортозамещение, да ещё при должной финансовой поддержке от государства, действительно позволит придать лифтостроению нашей страны новый импульс в развитии. Однако технический семинар ясно показал, что отечественные производители лифтов и лифтового оборудования намерены совершенствовать свою продукцию вне зависимости от внешней политики. И это правильно, ведь интересы конечного потребителя не должны зависеть от того, в какую сторону дуют политические «ветры».

Мария Ростова
фото автора

ПАМЯТЬ

Год назад, 5 мая 2014 года, остановилось сердце одного из старейших лифтовиков страны, председателя Совета ветеранов лифтовой отрасли, заслуженного работника жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, заслуженного изобретателя СССР Бориса Фёдоровича Скрипки.

На Хованском кладбище Москвы представители лифтового сообщества почтили память заслуженного ветерана.



Национальный Лифтовый Союз искренне благодарит всех, кто внёс свой вклад в фонд Памяти Б. Скрипки и участвовал в установлении памятника на могиле старейшего лифтовика страны.

Это:

ЗАО «Фирма «ЛИФТРЕМОНТ», г. Лыткарино, генеральный директор БОГДАНОВ Николай Васильевич

ООО «МЕГАТЕХ и ООО «Саратов-ЛифтРемонт», г. Саратов, генеральный директор ПРОНИН Юрий Владимирович

ООО «Лифт», г. Красногорск, Московская область, директор ГАВРУТА Владимир Константинович

ООО ИПФ «Сиблифтсервис», г. Красноярск, генеральный директор ЗАБОЛОЦКИЙ Анатолий Фёдорович

ООО Предприятие «Кавминлифт», г. Минеральные Воды, генеральный директор СОКУРЕНКО Александр Владимирович

ООО «СолЛифтРемонт», г. Красноярск, директор ШЕВЧЕНКО Александр Николаевич

ООО «ЕнисейЛифт», г. Красноярск, директор СТАНИСЛАВЧИК Пётр Михайлович

ООО «ОДС», г. Новосибирск, директор КОЛУПАЕВ Константин Алексеевич

ООО СП «ЛИФТЕК», г. Одинцово, Московская область, генеральный директор КУНАШЕНКО Григорий Яковлевич

ООО «ИЦ «КОЛИС», г. Москва, генеральный директор ПОТАПКИН Александр Иванович

ООО «ЩербинкаЛифтКомплект», г. Щербинка, генеральный директор КУРУШИН Сергей Вячеславович

ООО «Русь ЭО», г. Москва, директор ШМИТОВ Сергей Юрьевич

АДС «СО «Лифтсервис», г. Москва, генеральный директор ЗАХАРОВ Алексей Сергеевич

СРО «Русьэкспертлифт», г. Москва, генеральный директор ОРЛОВСКИЙ Юрий Валентинович

НП СРО «МОЛО», г. Москва, генеральный директор ДЬЯКОВ Иван Григорьевич

ОАО «Щербинский лифтостроительный завод», г. Щербинка, генеральный директор ВАКСМАН Макс Айзикович.



ПРЕДПРИЯТИЕ, КОТОРОЕ НЕ ПОДВЕДЁТ

АЛЕКСАНДР ЗАЙЦЕВ,
директор ООО СП «Лифтсервис», г. Волгоград

В старые добрые времена, когда были ЖЭУ, ПЖРТ, договоры заключались на длительный период, что обеспечивало бесперебойную стабильную работу лифтового оборудования специалистами предприятия. Была заинтересованность вкладывать средства в лифты.

В связи с реорганизацией ЖКХ и появлением значительного количества УК, ТСЖ и т.д., представители собственников жилья (УК, ТСЖ и т.д.) стараются при заключении договоров на техническое обслуживание лифтов максимально снизить цену услуги, не представляя себе степень ответственности.

Одна из УК города, «Маркетинг-строй», заключила контракт с Волгоградским филиалом Карачаровского механического завода по цене 1 руб. 40 коп. с метра квадратного (хотя законодатели города установили расчётную стоимость 2 руб. 92 коп. с метра квадратного общей площади). Не понятно, как можно обслуживать лифты за такие деньги! И ладно бы эти действия не влияли на качество ТО лифтов!

Радует, что данный факт является единственным в городе и в регионе.

В основном ответственные заказчики не стремятся бездумно снижать цены на техобслуживание при заключении договоров с подрядными организациями.

В настоящий момент в городе и в регионе сложилось устойчивое положение по разделению ответственности. Наше предприятие довольно тесно со-

трудничает в этом плане почти со всеми лифтовыми организациями региона (исключение я уже назвал).

Достигнув определённых положительных результатов, руководство не останавливается на этом: производственная база в собственности со станочным парком, большой склад запчастей. Во всех районах города у нас работают аварийные бригады с квалифицированным персоналом (3 бригады в смену). В настоящее время все лифты, на которые заключены договоры, связаны в единый диспетчерский пульта, расположенный в офисном помещении предприятия.

Диспетчерскую связь, компьютерное оборудование обслуживает специальная группа из высококвалифицированных специалистов.

Что же касается специалистов, непосредственно работающих на лифтах, то тут имеются определённые трудности. Не особенно охотно идут молодые люди в нашу профессию. Однако и тут мы нашли выход. Наш ветеран, работник производственного отдела Сергей Николаевич Алексеевич непосредственно на лифтах обучает начинающих рабочих премудростям специальности «электро-механик по лифтам». Теоретическое обучение проводится через учебный комбинат города, опять же с привлечением наших специалистов. И, тем не менее, в городе хронически не хватает кадров.

Очень остро стоит вопрос у нас в городе с лифтами, отработавшими свой ресурс, а это – 2 700 шт.

Усилиями правительства региона и правительства страны с 2008 года по ФЗ 185 было заменено 374 лифта (в том числе и нашими специалистами).

В 2014–2015 гг. в городе запланировано заменить 400 лифтов.

Несмотря на недостаток финансов на замену устаревшего оборудования, ООО СП «Лифтсервис» прилагает максимум усилий для поддержания закреплённых за нами лифтов в технически исправном состоянии. Материальная база для этого имеется. Специалисты ИКЦ, проводя экспертизу промбезопасности, учитывая техническое состояние проверяемых лифтов, продлевают срок их работы. Но долго так продолжаться не может! Возможны массовые запреты на дальнейшую эксплуатацию технически исправных лифтов, т.к. они не соответствуют Техническому регламенту.

В связи со сложившейся ситуацией Департаментом ЖКХ и топливно-энергетическим комплексом при Администрации г. Волгограда после ряда проверок выдано предписание от 19 мая 2015 года о том, что эксплуатация лифтов не соответствует требованиям Технического регламента Таможенного союза «Безопасность лифтов».

P i

Элемент Электро

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
ЗАВОДОВ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПУТЕВЫХ КОНЦЕВЫХ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕЙ.

Надёжность, проверенная временем!



ООО «ЭЛЕМЕНТ ЭЛЕКТРО»

109518, Москва, ул. Люблинская, д. 1, стр. 4

Тел./ф.: +7- 495-742-48-36

Тел.сот.: +7-915-104-11-84 (офис)

+7-916-613-63-46 (Макогон Олег Петрович – генеральный директор)

e-mail: element.electro@yandex.ru

Наша продукция сертифицирована
и имеется на складе в Москве постоянно.

РЕКЛАМА

ООО «СУ-162 Мослифтмонтаж»



Адрес: 125315, г. Москва,
ул. Часовая, д. 30
Тел./факс: (495) 956-44-56
E-mail: su162@mail.ru
Сайт: www.su-162.ru

Генеральный директор:
Львов Дмитрий Михайлович

Направления деятельности:
монтажные работы на лифтах,
обслуживание лифтов

Регионы деятельности:
г. Москва, Московская обл.

РЕКЛАМА

Лифты и эскалаторы отечественные и импортные

FLS

Поставка и монтаж «под ключ»
сдача в эксплуатацию

ООО «ФорвардЛифтСтрой»

Эксклюзивный дизайн

Россия, Московская обл.
г. Наро-Фоминск
тел: +7(499)703-32-10
e-mail: fls50@ya.ru

РЕКЛАМА

НОВОСТИ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ СОЗДАНО НОВОЕ ЛИФТОВОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ



16 января 2015 года в Санкт-Петербурге, в рамках Программы сотрудничества между Правительствами Санкт-Петербурга и Республики Беларусь, учреждено совместное предприятие ООО «МЛМ Невский Лифт». Учредителями этого предприятия являются: ОАО «Могилёвлифтмаш» (Республика Беларусь), и российские компании из Санкт-Петербурга – ООО «Санкт-Петербургский Лифтовый Завод» и ООО «МЛМ Нева трейд».

Одной из основных задач нового предприятия является строительство современного завода по производству лифтового оборудования в Санкт-Петербурге с целью снижения его себестоимости и оперативного реагирования на нужды заказчиков. При этом будет использован опыт совместной работы ОАО «Могилёвлифтмаш» и ООО «Санкт-Петербургский Лифтовый Завод», полученный в процессе пятилетней деятельности совместного сборочного предприятия.

Планируется также консолидировать усилия по продажам лифтов ОАО «Могилёвлифтмаш», повысить эффективность стратегии продвижения и качества управления дилерской сетью ОАО «Могилёвлифтмаш» через совместное предприятие ООО «МЛМ Невский Лифт» на территории Северо-Западного федерального округа.

ООО «МЛМ Невский Лифт» располагается по адресу:

196191, Санкт-Петербург, Ленинский проспект, д.168, БЦ «Энергия», офис № 210.

Тел.: +7 (812) 407-28-43 • e-mail: info@nevskylift.ru • сайт: www.nevskylift.ru



 **Невский лифт**

РАСПРЕДЕЛЁННАЯ СИСТЕМА ПРОГРАММНОГО УПРАВЛЕНИЯ ЛИФТАМИ СПУЛ2-Р

АЛЕКСАНДР СЕМЯЧКИН, генеральный директор ООО «ЭлектроТехЛифт-Инжиниринг», г. Москва

СПУЛ2-Р представляет собой распределённую систему управления лифтами второго поколения. Первое поколение системы СПУЛ1 начало поставляться с лифтами Щербинского лифтостроительного завода приблизительно 9 лет тому назад. К настоящему времени работают немногим менее 100 лифтов, оснащённых этой системой управления. СПУЛы работают на лифтах со скоростью движения от 1,0 м/с до 4,0 м/с в жилых и административных зданиях, с парным и групповым управлением.

Второе поколение системы управления лифтами СПУЛ2-Р весьма существенно отличается от первого поколения, но базируется на тех же принципах построения, что и СПУЛ1 и является логическим продолжением развития современной распределённой системы управления.

Основным и качественным отличием является применение в СПУЛ2-Р SMD компонентов, что позволило существенно сократить габариты печатных плат и значительно повысить их надёжность. Вторым существенным отличием, влияющим на надёжность, является применение в плате центрального контроллера ПЦК2М программируемой логической матрицы ПЛМ, что существенно сократило количество корпусов микросхем на плате и позволяет программным путём менять архитектуру платы ПЦК и подстраивать её под решение разнообразных задач управления. Третьим существенным фактором является то, что стоимость системы СПУЛ2-Р (при серийном производстве) практически равна стоимости системы УЛ, а в некоторых случаях и дешевле.

В настоящее время внедрены и работают на объектах 19 лифтов производства ОАО «ЩЛЗ» и ООО «СЛЗ» (со скоростью 1,0 м/с, 1,6 м/с и 2,0 м/с), оснащённых системой управления СПУЛ2-Р. Первые из этих лифтов работают уже около 5-ти лет, последние 2 лифта сданы в эксплуатацию около месяца назад. Имеющийся опыт эксплуатации подтверждает высокую степень

надёжности системы управления СПУЛ2-Р: за всё это время не зафиксировано ни одного выхода из строя элементов системы управления и ни одного сбоя в работе, в том числе не зафиксировано ни одного «зависания» программы.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ СПУЛ2-Р ОБЕСПЕЧИВАЕТ:

- Управление лифтами со скоростью движения до 4-х м/с в группе до 6-ти лифтов, 32 этажей в административном и жилом вариантах;
- Работа лифта на любой скорости без шунтов замедления в шахте на основе расчётного определения точки начала замедления, в том числе и на этапе разгона;
- Имеется возможность подключения по последовательному каналу практически к любой современной диспетчерской;
- Работа лифта без калибровочного рейса;
- Защиту лифта и пассажиров от установки перемишек на любом аппарате безопасности (отображает код неисправности и не допускает движения);
- Обеспечивает предварительное открытие дверей в зоне точной остановки. Данный режим может быть включён в процессе наладки через меню системы;
- Обеспечивает в зоне точной остановки при открытых дверях процесс компенсации вытяжки канатов. Данный режим может быть включён в процессе наладки через меню системы.



UNGERT

elevators

5 лет заводу Унгерт Элевейторз

ДМИТРИЙ РАВНЯНСКИЙ: МЫ СДЕЛАЛИ ЛУЧШЕЕ ДОСТУПНЫМ!

Новый генеральный директор завода Дмитрий РАВНЯНСКИЙ, говоря о прошлом и сегодняшнем дне завода, полон оптимизма в отношении ближайших планов предприятия:

– Мы, несмотря на кризис, активно развиваемся. За прошлый год по сравнению с 2013 произведено на 20,6 % больше лифтов. А динамика развития этого года более чем оптимистичная, ведь если брать первые 5 месяцев — производство лифтов увеличилось более чем в 5 раз (если точно, в 5,28 раза превышает показатели аналогичного периода предыдущего, 2014 года).

Модельный ряд лифтов без машинного помещения дополнен лифтами грузоподъемностью 450 кг, 630 кг, 800 кг, 1150 кг и 1600 кг и скоростью до 1,75 м/с. В линейке лифтов с машинным помещением появились модели 2000 кг и скоростью до 2,5 м/с.

Появилась новая линейка стандартных размеров кабин и лифтовых шахт. Благодаря этому лифты УНГЕРТ теперь адаптированы не только к стандартным российским шахтам, но и для стандартного типоразмерного ряда импортного оборудования основных мировых поставщиков для российского рынка.

Появился новый дизайн кабин класса «люкс». Локализация дала нам возможность существенно снизить цены на оборудование и получить значительное конкурентное преимущество. Уверен, наш завод не просто сохранит преемственность уже сложившимся на заводе добрым традициям, но и в ближайшее время порадует потребителей продукции завода интересными новинками.



РЕКЛАМА



корпорация



ДАЛЬТЕХИМПОРТ

690091 г. Владивосток,
ул. Светланская, 55 лит Б
тел. : +7 (4232) 20-51-15,
40-68-10, 40-68-11

факс: +7 (4232) 222-094

117105 г. Москва, Варшавское ш., д.1, стр.1
тел.: +7 (495) 668-07-15

ОБЩЕСТВО
С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«КОНТАКТ-ЭЛ»

Предприятие ООО «Контакт-ЭЛ», г.Ростов-на-Дону, образовано в 2003 г.
Основной вид деятельности :

- техническое обслуживание лифтов, эскалаторов, траволаторов;
- монтаж и пусконаладочные работы подъёмно-транспортного оборудования отечественного и зарубежного производства.

ООО «Контакт –ЭЛ» является членом АССОЦИАЦИИ ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА «Саморегулируемая организация «Лифтсервис» с 2009 г., имеет Свидетельство о допуске к определённому виду работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства за № 0266.01-2010-6165555107155-С-023.

Наш адрес: 344018, г.Ростов-на-Дону, ул. Мечникова 79/1 оф.8,
тел. 8-863-242-44-55 • Директор ООО «Контакт-ЭЛ» Г.Т. Маноле

РЕКЛАМА

РЕКЛАМА

Комплекс ТМ88-1
Сетевая диспетчеризация лифтов от «КРОС-НИАТ»

разумеется, так Любая сеть

МОЖНО ТАК Любая сеть

ВОТ ТАК 3G-сеть

и даже так 3G/WiFi

ЗАО «КРОС-НИАТ», 432072 г. Ульяновск, пр-т Созидателей, 36А
Тел. (8422) 20-89-70, факс (8422) 20-89-71
E-mail: info@kros-niat.ru, http://www.kros-niat.ru

TM88-1



ВЕЛИКОБРИТАНИЯ (GB)

(51) 8B 66B 5/02
(10) 0001.05.036.2014
(40) 08.05.2013
B66B5/12, B66B7/06
(11) GB 2496352 A
(22) 30.07.2010
(21) 201303566

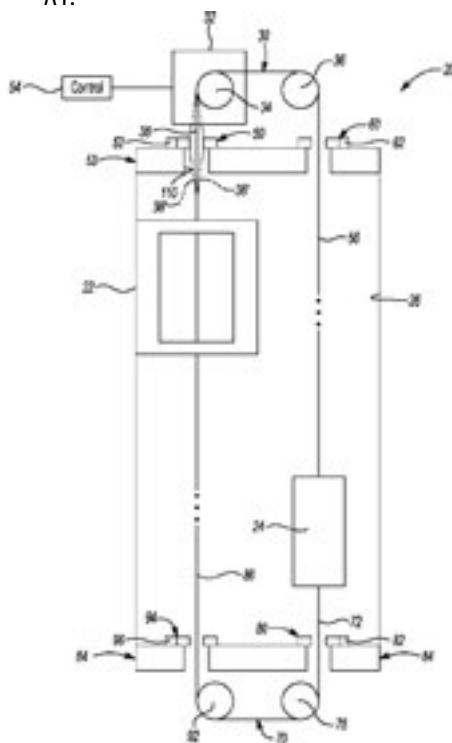
(54) СИСТЕМА ПОДЪЁМНИКА СО СХемой, ЧУВСТВИТЕЛЬНОЙ К РАСКАЧИВАНИЮ КАНАТА

(72) Richard J Mangini; Randall Keith Roberts

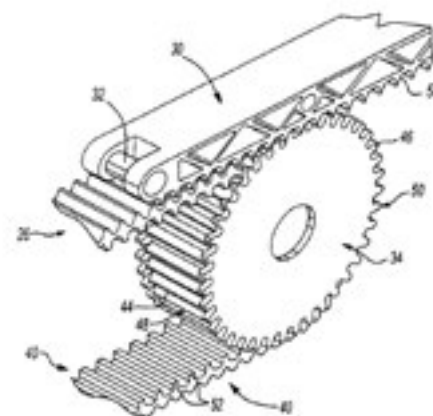
(73) Otis Elevator Company
(30) WO/US 2010/043923 30.07.2010

(57) Система содержит две массы, движущиеся в шахте подъёмника. С этими массами соединены длинные элементы. Если происходит раскачивание, то с длинными элементами выборочно контактирует демпфер, с которым ассоциирован датчик для обнаружения контакта между этими элементами и демпфером. В ответ на такой контакт параметры рабочего режима подъёмника регулирует контроллер.

Название изобретения и реферат соответствуют документу WO 2012015429 A1.



ГЕРМАНИЯ (DE)



(51) 8B 66B 23/02
(10) 0008.05.036.2014
(40) 29.05.2013
(11) DE 10295974 B4
(22) 10.01.2002
(21) 10295974

(54) ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПРИВОДНОЕ УСТРОЙСТВО ДЛЯ ЭСКАЛАТОРА

(72) Ostermeier, Joerg; Meyer, Helmut J.W.; Stuffle, Andreas

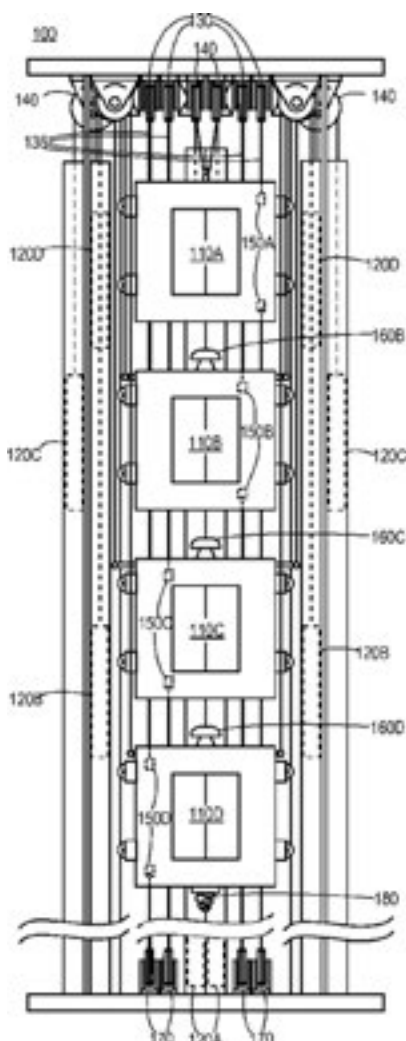
(73) Otis Elevator Co.
(30) US 77647501 02.02.2001; WO/US 0200805 10.01.2002

(57) Приводное устройство содержит выходной шкив, который приводит в движение приводной ремень между шкивом и приводной звёздочкой. Шкив вводит в зацепление с приводным ремнём лестничного полотна. Шкив содержит первую группу зубьев, расположенную вокруг втулки, для сцепления с зубьями приводного ремня и вторую группу зубьев, расположенную вдоль кромки, для сцепления с соответствующими зубьями на звеньях приводной цепи. Зубья второй группы располагают в определённом положении относительно звеньев, но не вводят в зацепление с соответствующими зубцами. Зацепление формируется в случае повреждения или отцепления приводного ремня.

Название изобретения и реферат соответствуют документу WO 2002062694 A2.

США (US)

(51) 8B 66B 11/08 (10) 0020.05.036.2014
 (40) 30.04.2013
 B66B7/06, B66B9/00
 (11) US 8430210 B2
 (22) 19.01.2011 (21) 1113009701
**(54) СИСТЕМА С РЯДОМ
 КАБИН В ЛИФТОВОЙ ШАХТЕ**
 (72) Jacobs Justin
 (73) Smart Lifts, LLC; Jacobs Justin
 (52) 187/249
 (30) US 201113009701 19.01.2011



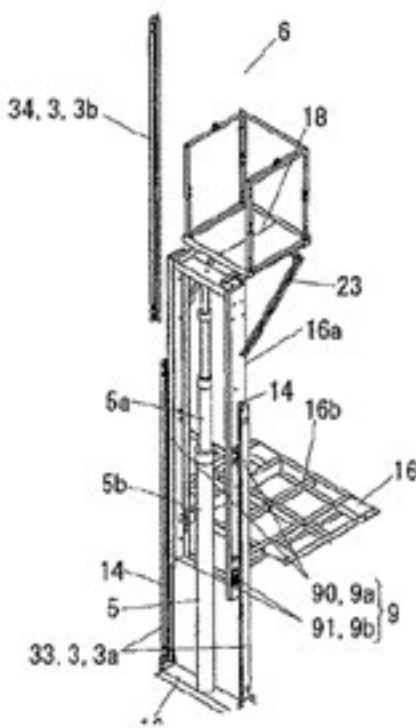
(57) Лифтовая система содержит нижние кабины, соединённые с четырьмя противовесами в четырёх разнесённых соединительных точках. Соединительные точки смещены в горизонтальном направлении на разных кабинах для предотвращения спутывания тросов, шкивов и противовесов.

Верхняя кабина соединена с одним или двумя противовесами соединительными точками, расположенными на крыше кабины. Тросы установлены на двух направляющих, разнесённых по обе стороны лифтовой шахты. К каждой кабине прикреплён лифтовыми тросами электродвигатель, обеспечивающий независимое перемещение всех кабин. Система применима для модернизации существующих зданий.

Название изобретения и реферат соответствуют документу WO 2012099645 A1.

ЯПОНИЯ (JP)

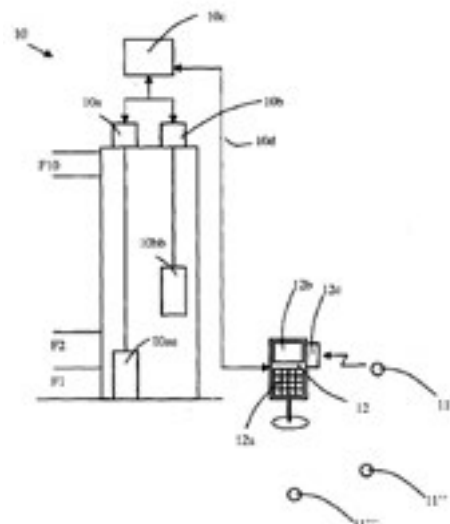
(51) 8B 66B 7/02
 (10) 0055.05.036.2014
 (40) 03.04.2013
 (11) JP 5174354 B2
 (22) 26.01.2007
 (21) 2007017107
**(54) СПОСОБ УСТАНОВКИ
 НАПРАВЛЯЮЩИХ ДЛЯ
 ЛИФТА**
 (72) Shibata Hirotoishi
 (71) Matsushita Home Elevator Kk
 (30) JP 2006348640 25.12.2006; JP 2007017107 26.01.2007



(57) Часть 18 рабочей площадки устанавливают у верхнего конца вертикальной рамы 16а с площадкой 16 для размещения рабочей люльки. Направляющую 9 устанавливают в вертикальной раме 16а предварительно и крепят к конструктивной части шахты 6 лифта. Площадка 16 поднимается гидроцилиндром 5.

ВОИС (WO)

(51) 8B 66B 1/46
 (10) 0083.05.036.2014
 (40) 30.05.2013
 (11) WO 2013076361 A1
 (22) 12.11.2012
 (21) PCT/FI12/051101
**(54) СПОСОБ
 РАСПРЕДЕЛЕНИЯ
 ЛИФТОВ И ЛИФТОВАЯ
 СИСТЕМА**
 (72) Salmikuukka, Jukka; Lempinen, Eeva
 (73) Kone Corporation
 (30) FI 20116170 23.11.2011



(57) Описана система 10 распределения лифтов 10а, 10b для групп пассажиров, имеющих идентификационные карты 11, 11', 11'', 11''', с которых считывается информация. Группы пассажиров образуются на основе этой информации. Вызовы лифтов для групп пассажиров регистрируются, и лифты подаются к соответствующим группам.

ЛОВИТЕЛИ. РИСКИ И НЕДОСТАТКИ

ТИМ ЭБЕЛИНГ, Henning GmbH & Co. KG, Germany

Когда лифтовые системы поставляются на рынок, предпочтение отдаётся проверке ловителей под нагрузкой. И этому есть веское обоснование: в ходе испытаний все компоненты подвергаются проверке на механическое напряжение с тем, чтобы характер неисправности во время монтажа и любые конструкционные недостатки проявились заранее.

Однако в сценарии худшего случая, т.е. в случае аварийной остановки в свободном падении с полной нагрузкой, эта проверка способна лишь очень ограниченно или вообще никак подтвердить эффективность ловителя. То же самое относится к любым повторным проверкам, которые должны проводиться через строго указанные интервалы. Этот факт был подтверждён многочисленными практическими примерами, его легко проверить.

Между тем, имеется несколько альтернативных решений традиционной проверки, которые позволяют выполнять проверку ловителей более безопасно, с более значимыми результатами и главное – без использования нагрузок.

ТРЕБОВАНИЯ К ЛОВИТЕЛЯМ ЛИФТОВ

Почти все существующие стандарты безопасности лифтовых систем требуют, чтобы ловители были способны совершенно безопасно замедлять до полной остановки полностью загруженную кабину в условиях свободного падения. В зависимости от применяемого стандарта специфицируются разные верхние и нижние пределы замедления. Во многих странах вместо пределов замедления определяются минимальные или максимальные значения тормозного пути – измеряемая длина отметин проскальзывания ловителя на направляющих, которая, конечно, физически соответствует достигнутому замедлению кабины.

Обычно тормозной путь ловителя проверяется, когда система поставляется на рынок, и в ходе повторных проверок (например, в Европе – каждые два года, в Северной Америке – каждые пять лет).

ПРОВЕРКА ЛОВИТЕЛЕЙ С ТЕСТОВЫМИ ГРУЗАМИ

С тех пор, как Элайша Грейвс Отис представил свой «революционный» безопасный тормоз на Всемирной выставке в Нью-Йорке в 1854 году, подвесные канаты лифтовых систем больше не обрывают целенаправленно, чтобы проверить эффективность лифтового ловителя.

Вместо этого теперь для проверки ловителя кабину загружают до номинальной величины и разгоняют на спуск, чтобы сработал ловитель при номинальной скорости кабины или на скорости включения ограничителя скорости. Значения замедления кабины либо измеряются непосредственно, либо выводятся впоследствии из значений (отметин) тормозного пути на направляющих. Если результаты измерений будут соответствовать требованиям соответствующего стандарта безопасности и если механическое оборудование лифта не обнаружит следов повреждения, тогда ловитель и его оборудование будут считаться прошедшими испытание.

ПРОВЕРКА ЛОВИТЕЛЕЙ БЕЗ ТЕСТОВЫХ ГРУЗОВ

Когда новые лифтовые системы поставляются на рынок, ловители проходят проверку с тестовыми грузами. Так происходит почти во всём мире, за исключением Австрии, где «лазейка» в европейском стандарте, которая будет закрыта в скором времени, позволяет

проверять эффективность ловителей на основе измерений электронными тестовыми системами.

Свыше двадцати лет повторные проверки ловителей в Германии обычно выполняются без тестовых грузов. Вместо них используются электронные тестовые системы, которые измеряют усилия ловителя и определяют его эффективность для лифтовой системы. С появлением версии 2013 года стандартов A17.1 (США) и/или B44 (Канада), эти тестовые системы теперь можно также применять в Северной Америке для приёмо-сдаточных и периодических проверок.

ФИЗИЧЕСКИЕ КОРРЕЛЯЦИИ ВО ВРЕМЯ ИСПЫТАНИЙ ЛОВИТЕЛЯ

Если взглянуть на метод проверки ловителя с размещением в кабине номинальной нагрузки и доведения её до остановки в ситуации превышения скорости или пробега с номинальной скоростью, сразу же становится очевидно, что важное требование, которое должно быть удовлетворено ловителями, вообще не проверяется: эффективность ловителя при замедлении полностью загруженной кабины до полной остановки в ситуации свободного падения!

Это требование, по замыслу, должно гарантировать, что даже в самом маловероятном случае выхода из строя общей канатной подвески никто из пассажиров не пострадает и не погибнет.

Разница между этим требованием и практической проверкой сама по себе важна, поскольку она не учитывает все усилия, возникающие под действием противовеса, когда подвесные канаты не повреждены. Части весового усилия противовеса (F_{cw}) воздействуют на кабину через подвесные канаты в том же направлении, что и замедляющая



Плата управления
PRO-2500



Контроллер
HD5L



Интегрируемый
контроллер MT70



Платы проверки
(ревизии) AKS 1/2

Диодный мост

Плата эвакуации
PKS-1K

Блок аварийного
управления



Платы защиты от
межфазных КЗ

Электромагнитный
переключатель

Емк. фильтр

Тормозные резисторы



РЕКЛАМА



site : www.prosis.ru

tel : +7 (495) 517-65-93, 517-65-94

fax: +7 (495) 517-65-49

Prosis®

Electronics & lift

www.prosisasensor.com



РегионЛифт



«РегионЛифт» — компания с 18-летним опытом работы в лифтовой отрасли — и сегодня продолжает активно развиваться. В этом году эстафету принял новый директор Николаев Александр Сергеевич.

Во главе с молодым и амбициозным руководителем команда «РегионЛифт», состоящая из высококвалифицированных специалистов, способна решить любые сложные и нестандартные технические задачи. Новые высокотехнологичные методы монтажа, применение современного оборудования и большой опыт позволяют быстро и качественно осуществлять проекты разной сложности.

**«РегионЛифт» —
ВАШ ПОДЪЁМ
к УСПЕХУ!**

**ООО «РЕГИОНЛИФТ»
630099, г. Новосибирск,
ул. Романова, 60
тел. (383) 210-53-45, 210-53-46,
210-50-34,
факс (383) 210-50-33
E-mail: regionlift@mail.ru
www.regionlift.ru**

сила (тормозное усилие) ловителя (F_s). Другими словами, противовес действует согласованно с ловителем для компенсации усилия, создаваемого весом полностью загруженной кабины (F_{fc}). Такая поддержка не существует в худшем случае, когда тяговые канаты оборваны. Приведённые выше иллюстративные примеры упрощённой модели показывают силы, действующие в тот момент, когда кабина делает аварийную остановку в ходе испытания с контрольными весами и когда делает остановку в ситуации свободного падения.

Можно предположить, что в тот момент, когда срабатывает ловитель, усилия F_{cw} противовеса будут практически нулевыми, поскольку противовес, получивший ускорение движения вверх, будет продолжать двигаться вверх по инерции и поэтому канаты между противовесом и кабиной в какой-то момент потеряли бы натяжение (ослабли). Именно в тот момент условия проверки

стали бы равны фактическому требованию к остановке кабины в условиях свободного падения. Но вообще-то не в этом дело, и об этом свидетельствуют результаты многочисленных практических измерений. Факторами, препятствующими такому развитию ситуации, становятся сами канаты, действующие как длинные пружины, которые должны снова ослабиться в зависимости от их динамической жёсткости (spring constant). Поскольку процесс фактического замедления длится лишь несколько миллисекунд, описываемая ситуация как раз случается чрезвычайно редко.

Иллюстрация 2 ясно показывает, что усилие тяговых канатов непрерывно уменьшается (пунктирная кривая) за время всего рабочего цикла ловителя (T1-T3). В начале этого цикла (T1) усилие составляет 28 kN. В момент T2, когда кабина уже замедлилась до менее чем половины скорости переключения ограничителя скорости, это усилие будет со-

ставлять 11 kN, а в конце рабочего цикла (T3) оно составит 2 kN.

Пренебрежение этим усилием означало бы расчётное замедление полностью загруженной кабины в ситуации свободного падения 12 м/с^2 (прибл. $1,2 g$). Но этот результат неверен! В реальности ситуация свободного падения дала бы замедление всего 3 м/с^2 (прибл. $0,3 g$), что исключает серьёзные травмы в этой лифтовой системе.

Эмпирические эксперименты показывают, что эти влияния усилий, возникающих под действием противовеса в ходе испытаний ловителя с пустой кабиной в течение всего рабочего цикла ловителя, соответствуют около 50 % усилия, генерируемого всей массой полностью загруженной кабины. И такое влияние оказывается даже более сильным для полностью загруженной кабины, поскольку величины замедления и, следовательно, разница замедления между противовесом и кабиной, очень небольшие.

Допуская, что усилие ловителя во время спуска кабины с небольшой нагрузкой или спуска пустой кабины будет, по крайней мере, не меньше, чем усилие полностью загруженной кабины. Эти два усилия можно рассматривать как $F_{s,e} = F_{s,f}$ и использовать для расчёта замедления кабины с номинальной нагрузкой с помощью ловителя. Такая процедура допускается, поскольку теоретическое усилие замедления (theoretical deceleration force) ловителя не зависит ни от начальной скорости, ни от нагрузки в кабине. Эти параметры только влияют на результирующий тормозной путь и замедление.

Более наглядным представлением будет показ сил, возникающих под действием противовеса, как множителя α для нагрузки в кабине: $F_{cw,e} = \alpha F_{car} g$ и $F_{cw,f} = \alpha F_{cf} g$.

Предыдущие рассуждения дают возможность сделать два заключения:

1. Замедление кабины в значительной мере зависит от усилий, возникающих под действием противовеса. Как указывалось выше, средние значения замедления кабины в результате действия противовеса часто соответствуют половине усилия, создаваемого массой (mass force) полностью

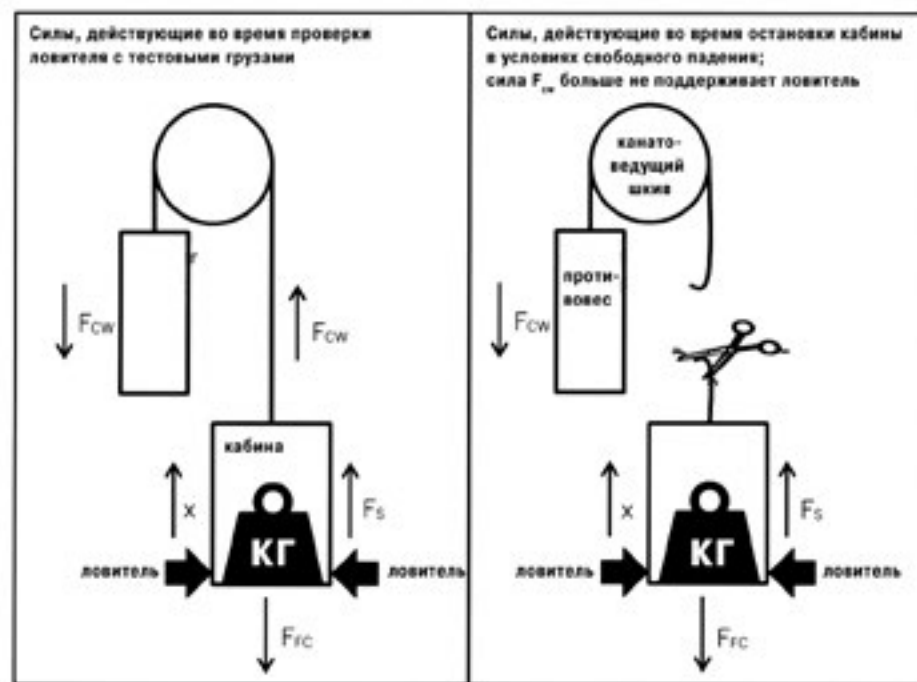


Рис. 1. Силы в упрощённой лифтовой модели в тот момент, когда кабина делает аварийную остановку;

Силы, действующие во время остановки кабины в условиях свободного падения; сила F_{cw} больше не поддерживает ловитель:

F_{cw} – усилия, являющиеся результатом действия противовеса;

F_s – замедляющее усилие ловителя;

F_{fc} – весовое усилие полностью загруженной кабины;

x – тормозной путь

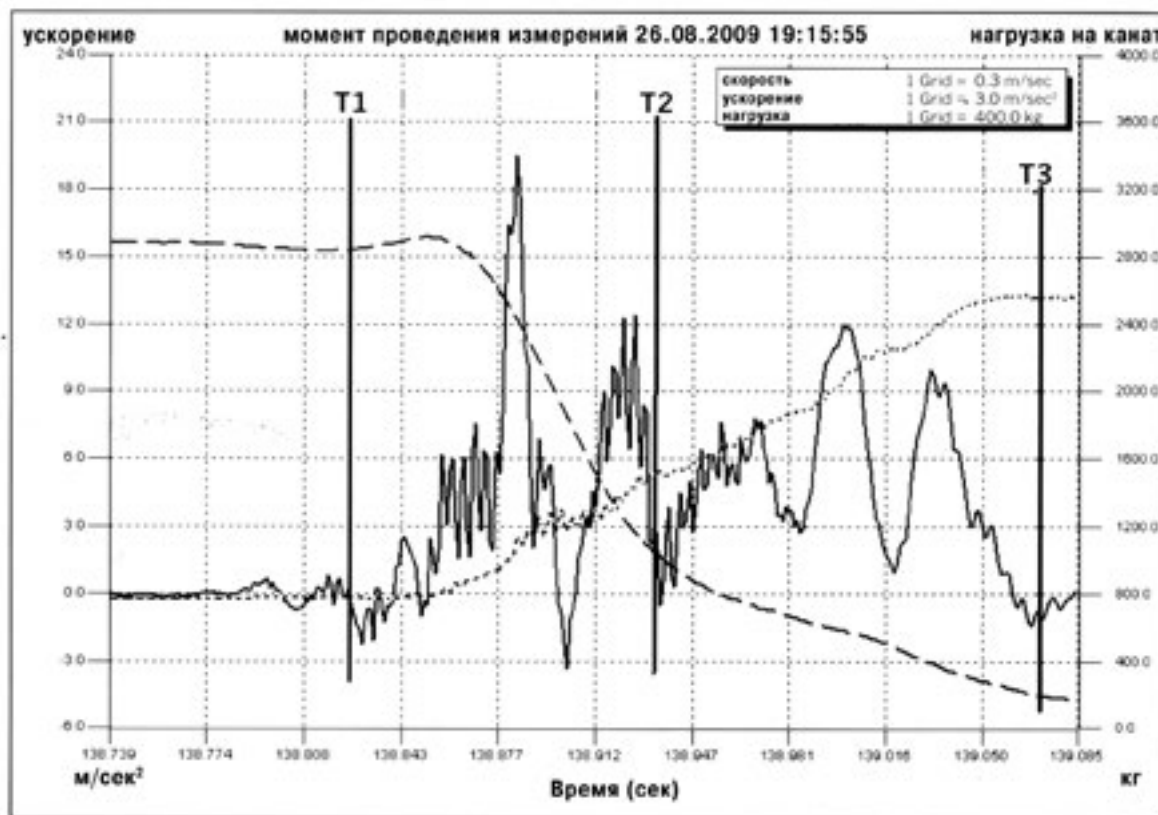


Рис. 2. Значения усилия и ускорения в момент включения ловителя (рабочий цикл T1 – T3); усилия под действием противовеса (пунктирная линия) чётко влияют на рабочий цикл ловителя.

На графике сплошная линия – ускорение; штрихованная линия – нагрузка в подвесных канатах; пунктирная линия – скорость

загруженной кабины. Становится очевидным, что оно [усилие] существенно влияет на значения замедления и/или длину тормозного пути. Результирующие характеристики улучшаются, скорее, через влияние противовеса, чем в результате обрыва подвесных канатов в сценарии худшего случая.

2. Можно использовать замедление во время рабочего цикла ловителя для порожней кабины, чтобы определять величину замедления и, следовательно, тормозной путь также и для полностью загруженной кабины в ситуации свободного падения, когда известны вес и номинальная нагрузка кабины, а также усилия, возникающие под действием противовеса.

ВЛИЯНИЕ ПРОТИВОВОСА НА РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ

Теперь было бы интересно применить все эти рассуждения к общепринятой практике проверки ловителей с

использованием тестовых нагрузок; при этом требуется, чтобы делалась разница между проверками до того, как лифтовая система будет представлена на рынок, и повторными проверками.

Когда система представляется на рынок, можно предположить, что массы противовеса и кабины соответствуют расчётным критериям, если учесть фактор выбора того или иного типа ловителя. Также можно предположить, что лифт правильно установлен, и что направляющие башмаки кабины или противовеса не заклинивают (jam), что недопустимо влияло бы на замедление ловителем. Выбранный ловитель также проходит типовую проверку (когда требуется) для подтверждения способности замедлять кабину с расчётными нагрузками до полной остановки даже в ситуации свободного падения кабины без превышения определённых пределов для замедления.

КРИТЕРИЙ ПРОВЕРКИ: ИЗМЕРЕНИЕ ТОРМОЗНОГО ПУТИ

Один из принципов проверки, как, например, указанный в стандарте ASME A17.1-2010/CSA B44-10, предусматривает сначала замедление полностью загруженной кабины, движущейся с превышением номинальной скорости, до полной остановки посредством ловителя, а потом измерение тормозного пути по меткам, оставленным ловителем на направляющих. В ASME A17.1-2010/CSA B44-10, Таблица 2.17.3 «Максимальный и минимальный тормозной путь для ловителей типа В кабины с номинальной нагрузкой и ловители противовеса типа В» определены минимальный и/или максимальный предел, который нужно достичь. Например, для кабин с номинальной скоростью 1,25 м/с, этот стандарт определяет скорость переключения ОС 1,7 м/с, минимальный и максимальный тормозной путь 150 мм и 675 мм, соответственно.

Если использовать уравнение (4) для расчёта средней величины усилия ловителя, которое в конечном счёте проявляется в скорости переключения ОС и в максимальном тормозном пути, кабина с собственным весом 2300 кг и нагрузкой 1100 кг покажет $F_{S,F} = 40633N - F_{cw,F}$.

В противоположность этому в сценарии свободного падения кабины фигурирует усилие 33354 N, которое привело бы к разрушению (от удара) кабины. Абсолютно ясно, что усилие $F_{cw,F}$, создаваемое противовесом, не должно превышать 7279 N, поскольку тогда ловитель не смог бы замедлить кабину. Эта величина усилия едва соответствует 22 % весового усилия (weight force) полностью загруженной кабины. В этой системе, которая реально существует в Северной Америке, влияние противовеса составляет почти 50 %. Это пугающий результат, в том плане, что хотя эффективность ловителя в соответствии с действующим стандартом на определение тормозного пути теоретически верна, такую полностью загруженную кабину было бы невозможно остановить в сценарии свободного падения.

КРИТЕРИЙ ПРОВЕРКИ: ИЗМЕРЕНИЕ ЗАМЕДЛЕНИЯ

Другими критериями проверки, указанными, например, в европейском стандарте DIN EN 81-1:2010 06, в главе 9.8.4 для ловителей являются ограничивающие значения для замедления в ситуации свободного падения (вне зависимости от фактической нагрузки) — минимального 0,2 g и максимального 1,0 g. Эти критерии проверяются через полную остановку кабины со 125 % номинальной нагрузки.

В этом случае проблема состоит в том, что такое испытание [тормозного пути] никогда не заканчивается без обрыва подвесных канатов, при этом влияние, оказываемое противовесом, не известно. Итак, данный критерий проверки также не позволяет делать заявление об эффективности ловителя в ситуации свободного падения кабины. С учётом определённых аспектов это может привести к появлению определённых ката-

строфических условий в связи с критерием проверки тормозного пути.

Эти замечания, сделанные в отношении проверки ловителей с учётом весовой нагрузки кабины, прежде чем система будет представлена на рынок, показывают, что эффективность ловителя, по сути, не проверяется исчерпывающе, поскольку влияния, оказываемые противовесом, просто не известны. В конечном счёте, приходится полагаться на качество работы, выполненной установочной компанией, на типовую проверку ловителя и, в первую очередь и главным образом, на точность расчётных нагрузок, действующих на противовес и кабину.

ПОВТОРНАЯ ПРОВЕРКА ЛОВИТЕЛЯ

По сути, управление повторными проверками ловителей осуществляется по тем же принципам, что и для проверок, которые должны выполняться, прежде чем система будет представлена на рынок. Но теперь добавляется влияние фактора времени.

Лифтовая система, возможно, была модернизирована. Это нередко идет рука об руку с увеличением веса кабины. Компания, осуществляющая модернизацию оборудования, обычно восстанавливает баланс противовеса за счёт увеличения его веса. Как таковые, усилия, являющиеся результатом действия противовеса, возможно, увеличились в момент проведения проверки ловителя, поэтому результат испытания окажется даже ещё менее полезным для подтверждения эффективности ловителя.

В зависимости от условий обслуживания и времени, в течение которого лифтовая система находилась в эксплуатации, может проявиться износ — и ловителей, и направляющих. В некоторых случаях это будет ещё один фактор, который способствует увеличению усилий в результате действия противовеса.

ПРОВЕРКА ЛОВИТЕЛЯ ЭЛЕКТРОННЫМИ СИСТЕМАМИ

Как показывают уравнения (см. выше), есть возможность определять

замедление полностью загруженной кабины в сценарии свободного падения по величине замедления, обеспечиваемого ловителем, который был проверен на порожней кабине, но при условии, что влияние противовеса будет известно. Этот принцип базируется на том факте, что развиваемое ловителем усилие не зависит от веса (читай — кабины), который нужно замедлить, или от скорости. Для лифтовых систем это означает, что ловитель должен быть полностью задействован, и при этом он должен всегда прилагать одинаковое тормозное усилие (замедляющую силу). Такое усилие (силу) можно определять, измеряя величину замедления кабины и усилия, возникающие под действием противовеса в течение всего рабочего цикла ловителя. Как только тормозное усилие (замедляющая сила) определится, несложно рассчитать среднее замедление лифта в ситуации свободного падения для любой произвольной нагрузки и начальной скорости.

Современные электронные испытательные системы состоят из двух принципиальных компонентов: датчик ускорения, устанавливаемый на кабине, и датчик(и) силы, измеряющие усилия, которые развиваются в канатах подвески непосредственно над кабиной во время срабатывания ловителя. Тогда уравнения, приведённые выше, могут быть использованы для расчёта эффективности ловителя. Поскольку такие системы используются в Германии и с недавних пор стали также использоваться в Северной Америке, было выявлено множество лифтовых систем, в которых эффективность ловителя было невозможно проверить (verify), хотя в прошлом они неоднократно проверялись через регулярные промежутки времени — с контрольными нагрузками в кабине, но без данных о влияниях противовеса.

Физическое превосходство этого принципа измерений с точки зрения оценки эффективности ловителя — очевидно. Вот ещё один фактор, которым часто пренебрегают, но который нужно учитывать как важный аргумент в пользу проверок с контрольными грузами в кабине — это проверка качества монтажа и материала, выполня-

емая одновременно в форме испытания механической системы лифта при нагрузке (stress test). Любые изъяны выявляются визуальным осмотром после срабатывания ловителя в деформированных кабинах, разрушенных панелях кабины и т.д.

Но этот принцип в ещё большей степени применим к проверке без контрольных нагрузок. Поскольку усилие (сила) замедления ловителя в этой проверке такая же, как и в проверке с контрольными нагрузками, то значения замедления будут намного выше, а тормозной путь намного короче. Очевидно, более высокое (по значению) и более резкое замедление вызывает значительно большее механическое напряжение в лифтовой системе. Напряжение, которое в сценарии худшего

случая, например, только с одним пассажиром, нужно выдерживать.

Эта статья даёт чёткое понимание того, что проверка ловителя с использованием контрольных грузов в кабине и без определения влияний противовеса не даёт возможность заявлять об эффективности ловителя — не только до того, как он будет представлен на рынок, но и в ходе повторных проверок.

В Европе, например, требование, специфицированное в стандарте EN81 в отношении пределов замедления в ситуации свободного падения кабины, не проверяется.

Конечно, повышение уровня безопасности — одна из причин, почему североамериканский лифтовый стандарт A17/

B44 версии 2013 года допускает электронные испытательные системы как опцию. Проверки с использованием контрольных нагрузок всё ещё приветствуются и даже обязательны, прежде чем представлять систему на рынок.

Поскольку проверки без контрольных нагрузок также сопровождаются проверкой значительного механического напряжения лифтовой системы, должен быть оправдан вопрос о правомерности проверки ловителя с использованием контрольных нагрузок, а также вопрос о том, не обеспечит ли использование электронных систем проверки более высокий уровень надёжности и безопасности.

Copyright 2015, LIFT-REPORT, 2014

Перевод Юрия Короткова

НОВОСТИ

САМЫЙ БЫСТРЫЙ И НЕОБЫЧНЫЙ ЛИФТ СТА ДРАКОНОВ

ЭТО ЕДИНСТВЕННЫЙ СТЕКЛЯННЫЙ ЛИФТ, ЧТО ПОСТРОЕН НА ОБРЫВЕ КВАРЦЕВОГО ПЕСЧАНИКА.

Эти удивительные горы расположены рядом с провинцией Хунань (Китай). С вершины хребта открывается ошеломляющий вид на национальный парк Чжанцзяцзе, который является объектом Всемирного наследия. Это место легко узнают те, кто смотрел фильм «Аватар»: это те самые летающие горы.

Удивительное сооружение называется Лифт Байлон или же Лифт Ста Драконов. Он также известен как китайская Эйфелева башня. Подъёмник в буквальном смысле взлетает на 1069 футов (примерно 304 метра) вверх по стороне утёса к вершине плато всего за 2 минуты. Тут есть три стеклянных контейнера, которые расположены на сторонах специального корпуса. Каждая такая кабина может поднять 47 человек.

Лифт Ста Драконов имеет целых три номинации в Книге рекордов Гиннеса:

- 1) в номинации «пассажирский лифт» — самый быстрый с самой большой грузоподъёмностью;
- 2) в рубрике «лифт-достопримечательность» — самый высокий подъёмник;
- 3) в номинации «экспозиционный открытый лифт» — самый высокий среди ныне существующих.

За 1 час все три лифта могут поднять/опустить 4230 человек со средним весом 80 кг, ведь Лифт Ста Драконов ежегодно посещают 5 миллионов человек. Пол кабин не стеклянный, поэтому дискомфорта не будет. Путешествие же вверх пешком займёт около 4 часов, и смельчаку придётся преодолеть 999 каменных ступеней.

Необычный подъёмник был открыт в 2002 году, но вскоре его закрыли, немного усовершенствовали и заново открыли в 2003 году. Воплощение проекта обошлось дорого — примерно в 125 млн юаней (это около 20 млн долларов). Система подъёмника стала воплощением новых энергосберегающих технологий, тут есть собственный детектор землетрясения. Лифт оснащён специальными контроллерами, которые до грамма взвешивают кабины с пассажирами.

globalscience.ru



22 мая 2015 года в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг России) состоялось совещание, главной темой которого стало уточнение технических вопросов, связанных с включением различных наименований продукции отраслей промышленности в проект Постановления Правительства РФ «Об утверждении критериев отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, производимых на территории Российской Федерации, а также критериев отнесения промышленной продукции к товару, произведённому на территории Российской Федерации».

Исполнительный директор Национального Лифтового Союза Пётр Харламов, посетивший мероприятие, напомнил, что недавно Минпромторг России

обратился к НЛС с просьбой сформулировать критерии, чтобы понять, какие именно изделия могут называться лифтами отечественного производства.

Данные критерии были оперативно разработаны, направлены в Минпромторг, однако до момента майского совещания вышеназванный проект правительственного постановления не содержал упоминания о них.

22 мая предложения лифтового сообщества по критериям по лифтам (наименование товара «Лифты пассажирские» код по ОК 034-2014 (КПЕС 2008) 28.22.16.111) были обсуждены в Минпромторге России. Заместитель Департамента государственного регулирования внешнеторговой деятельности Минпромторга А.А. Алиханов рекомендовал их для включения в приложение к проекту Постановления Правительства РФ.

В случае утверждения данные критерии позволят на практике более чётко трактовать Перечень отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, в от-

ношении которых устанавливается запрет на допуск для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд (утверждён Постановлением Правительства РФ от 14.07.2014 № 656).

Таким образом, суммарные усилия, предпринимаемые Национальным Лифтовым Союзом в рамках реализации политики импортозамещения на своём уровне, создают отечественным производителям определённые гарантии получения стабильных заказов, вводят стимулы для создания новых перспективных разработок и увеличения объёмов производства.

В то же время стоит отметить, что, согласно последней позиции Минпромторга, под понятием «отечественная продукция» следует понимать не только продукцию российских производителей, а в целом продукцию, произведённую на территории государств, входящих в Евразийский экономический союз (ЕАЭС).

Дмитрий Иванников

25 мая 2015 года в Москве прошло очередное заседание Совета по профессиональным квалификациям в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта.

В повестке дня значился вопрос о начале апробации процедур независимой оценки профессиональных квалификаций в соответствии с решением Национального совета при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям.

Сергей Прокофьев, генеральный директор Федерации лифтовых предприятий:

— Важным достижением заседания стало единогласное принятие решения об утверждении пакета документов, устанавливающих требования к центрам по оценке квалификации (ЦОК), составу экспертных групп и порядку присвоения квалификаций и т.д.

После «отшлифовки» рабочей группой эти руководящие документы нач-

нут применяться центрами по оценке квалификации в своей практической деятельности, что даст возможность соискателям профквалификаций пройти квалификационный экзамен и получить в установленном законом порядке свидетельства, подтверждающие их квалификацию.

По словам Сергея Прокофьева, процедуры отбора и наделения полномочиями центров по оценке квали-

фикации, а также экспертов, которым предстоит принимать квалификационный экзамен, стартуют уже вскоре. Предположительно, к осени появятся первые работники, располагающие документами о квалификации, выданными ЦОК от имени Совета по профессиональным квалификациям в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта.

Сергей Петров, фото автора



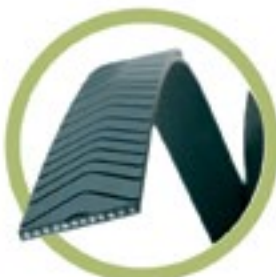
Энергосберегающие технологии ОТИС позволяют экономить до 75% электроэнергии по сравнению с традиционными лифтами, **возвращают энергию в электрическую сеть здания, где она может использоваться системами кондиционирования, видеонаблюдения пожарной сигнализации**



КЛАСС
ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ "A"



**ПЛОСКИЕ
ПОЛИУРЕТАНОВЫЕ РЕМНИ,**
армированные стальными
канатами. Тоньше, надёжней и
эффективнее традиционных канатов



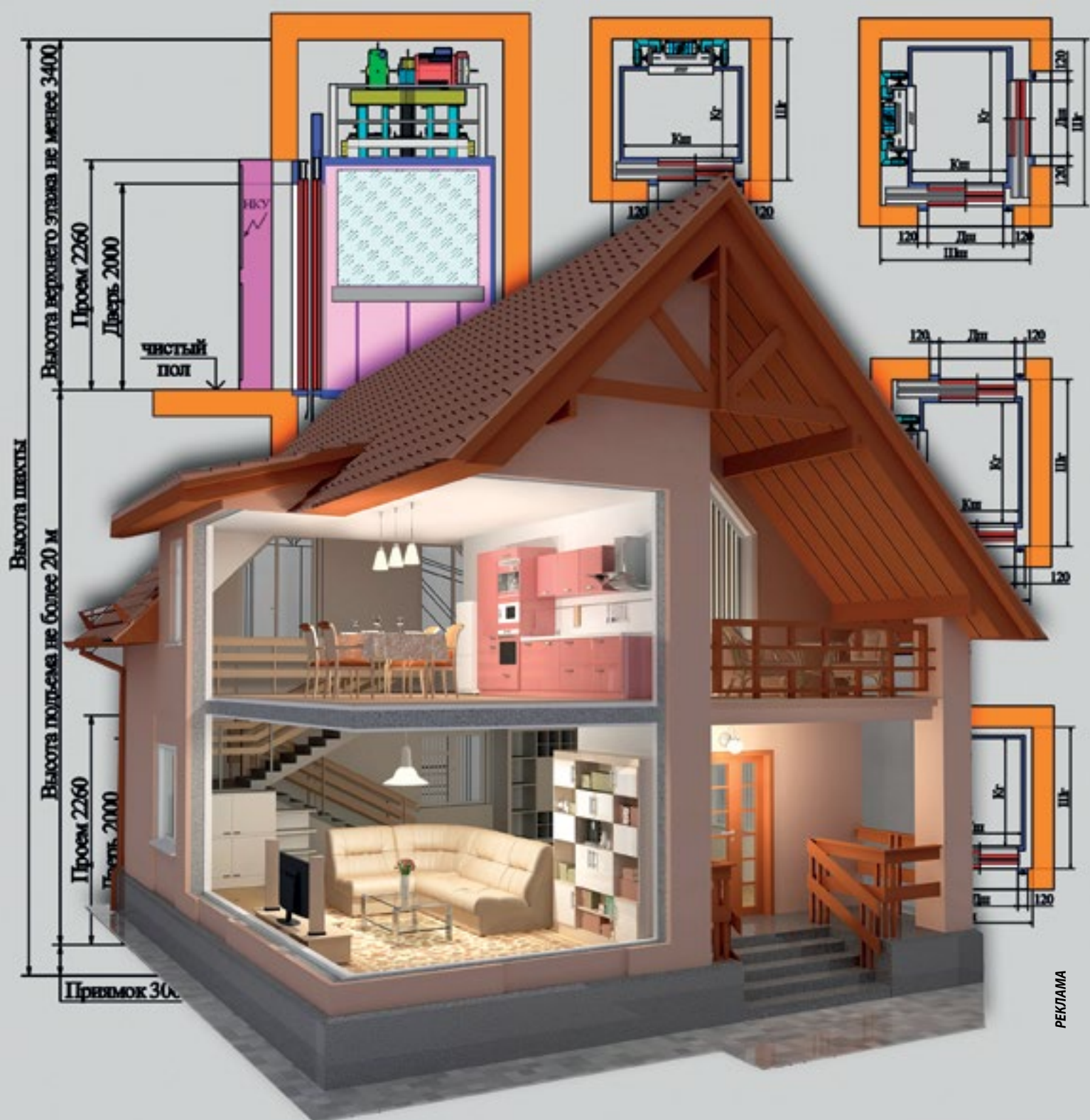
СИСТЕМА PULSE
Электронная система контроля
над состоянием и
целостностью стальных канатов
полиуретанового ремня 24/7



БЕЗРЕДУКТОРНАЯ ЛЕБЕДКА
Компактная лебёдка Gen2
до 50% эффективнее



РЕГЕНЕРАТИВНЫЙ ПРИВОД REGEN
Сохраняет энергию, которая расходуется
во время торможения лифта, и направляет её
в электрическую сеть здания



РЕКЛАМА



Лифт без машинного помещения БМР-220

- грузоподъемность: 320 – 480 кг
- скорость кабины: 0,6 – 1,0 м/с
- высота подъема: до 20 м
- питающее напряжение: 220 В (от розетки)
- потребляемая мощность: 1,5 – 2,5 кВт
- тип привода: безредукторная лебедка с частотным регулированием
- двери лифта: автоматические телескопического открывания с частотным регулированием

г. Дзержинский,
ул. Карьер ЗИЛ, д. 6а
Тел./факс: (495) 550 53 53
e-mail: info@citylift.ru
СИТИЛИФТ.РФ



ВОПРОС ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВАЖНОСТИ

ВВОД ЖИЛЬЯ И ИПОТЕКА

По словам министра, одним из основных направлений деятельности в 2014 году было строительство жилья. Объёмы ввода жилья были рекордными — 83 млн квадратных метров; по реализации программы «Жильё для российской семьи» предусмотрено введение дополнительно 25 млн квадратных метров жилья экономического класса по цене 35 тыс. рублей за квадратный метр, 65 регионов включены в реализацию программы с общим объёмом ввода жилья более 19 млн квадратных метров.

Расширяется, по словам министра, «поддержка института жилищной кооперации как альтернативного способа приобретения жилья гражданами». Минстроем совместно с Минэкономразвития прорабатываются механизмы регистрации прав членов жилищных и жилищно-строительных кооперативов на создаваемые объекты недвижимого имущества. При содействии Фонда РЖС в разной стадии реализации сейчас находится 132 проекта создания кооперативов в 54 субъектах Российской Федерации, более 13

тыс. человек претендует на вступление в них.

Касаясь развития рынка арендного жилья, министр рассказал, что программа утверждена в 32 регионах, его объём на сегодняшний день составляет 931 тыс. квадратных метров, и посетовал, что основным сдерживающим фактором развития «является высокая цена финансов», а задача — 7 % от общего объёма.

В поддержке отдельных категорий граждан в преддверии 70-летия Победы приоритет был отдан улучшению жилищных условий ветеранов Великой Отечественной войны: более 280 тысяч ветеранов за весь период работы программы улучшили свои жилищные условия, в 2014 году — порядка 10 тысяч. Оказывается помощь многодетным семьям, северянам и вынужденным переселенцам: выделено порядка 30 млрд рублей, 35 тысяч семей улучшили свои жилищные условия, 7,5 тысяч многодетных семей получили жильё по договорам соцнайма, 113 тысяч многодетных семей получили земельные участки.

Коротко министр остановился на привлечении негосударственных инвестиций в ЖКХ. Стратегическими ре-

13 мая в Государственной Думе ФС РФ состоялся «Правительственный час» с участием министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Михаила Меня. В рамках мероприятия был представлен отчёт о результатах деятельности министерства за 2014 год. Министр начал своё выступление со слов благодарности в адрес депутатского корпуса за конструктивное взаимодействие и помощь в совершенствовании законодательного регулирования в сфере строительной отрасли и жилищно-коммунального хозяйства.



Михаил Мен остановился также на ипотечном кредитовании как одном из механизмов обеспечения доступности жилья. Объём выдачи ипотечных кредитов в 2014 году тоже был наиболее высоким за время действия жилищного кредитования, продолжил докладчик, отметив рекордное число взятых за последние 10 лет кредитов — более 1 трлн 750 миллиардов рублей. «В новые квартиры (купленные по ипотеке) въехало более миллиона семей, это рекорд», — добавил министр.

Михаил Александрович особо отметил, что с учётом экономической ситуации было принято решение оказать поддержку ипотечным заёмщикам. Помощь будет осуществляться по двум направлениям: первое — субсидирование процентной ставки до 12 % годовых, и второе — помощь гражданам, взявшим ипотеку и оказавшимся в трудной жизненной ситуации. На эти цели выделено 4,5 млрд рублей, реализация будет проходить через механизмы АИЖК, по его словам, без разницы между рублё-

выми и валютными. «Мы не делали акцента на том, в рублях или долларах взят кредит, главное — что человек попал в трудную ситуацию», — подытожил Мен.

шениями по положительному эффекту на инвестиционную привлекательность сектора ЖКХ в 2014 году назвал «введение долгосрочного тарифного регулирования с установлением ответственности власти за нарушение параметров уже утверждённых тарифов, закрепление в тарифе предпринимательской прибыли и переход к концессионным соглашениям». Более 125 млрд рублей вложено в ЖКХ частных инвестиций в минувшем году. Нужна финансовая поддержка программ ЖКХ в малых городах: сейчас в Минстрое этот вопрос прорабатывается.

Говоря о прозрачности образования тарифов, министр отметил принятые на федеральном уровне меры: введён механизм ограничения роста оплаты граждан за коммунальные услуги, установлена обязанность коммунальных организаций публиковать в открытом доступе и размещать в сети Интернет свою тарифную заявку и тарифные решения, введён стандарт раскрытия информации организациями, оказывающими коммунальные услуги.

НЕПРИЗНАННЫЙ АВАРИЙНЫЙ ФОНД

По словам Михаила Меня, Минстрой подготовил законопроект, регулирующий переселение граждан из ветхого жилья, не имеющего официально соответствующего статуса. Министр заявил, что документ скоро поступит в парламент и попросил депутатов незамедлительно подключиться к работе над ним.

«Суть законопроекта в том, что делать с аварийным фондом, который не был признан таковым по состоянию на 1 января 2012 года. Это ключевой законопроект, который должен создать основания для расселения людей из аварийного жилья, не признанное аварийным. Прошу депутатов, как только законопроект будет в парламенте, приступить к его обсуждению», — сказал Мень.

В 2014 году расселили аварийного жилья более 2,9 млн квадратных метров, ранее — по миллиону в год. Этому способствовало увеличение софинан-

ДЕПУТАТЫ ВСЕХ ФРАКЦИЙ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ВЫСТУПЛЕНИЕ ГЛАВЫ МИНСТРОЯ В ГОСДУМЕ:

Александр Абалаков (КПРФ) предложил при формировании госпрограмм перейти к формированию и планированию их от потребности, а обеспечение жильём всех граждан сделать приоритетом экономического развития в стране. Он призвал граждан «голосовать и уходить на спецсчета для капремонта».

* * *

Сергей Касанов (ЛДПР) отметил, что выделение государственных средств должно идти из «единого котла», единого госзаказчика, что обеспечит и контроль, и профессионализм, и качество. Предложил запустить «социальную ипотеку». По тарифам предложил перейти к нормированию затрат и взять под муниципальную ответственность капремонт.

* * *

Мартин Шаккум (ЕР) одобрил деятельность Министра за полтора года и законотворческую деятельность вновь образованного Министерства, отметив необходимость концентрации внимания министерства на решении трёх первоочередных проблем: информационной открытости, ликвидации масштабной задолженности в ЖКХ и защите граждан.

* * *

Галина Хованская (СР) посвятила своё выступление комплексу проблем в ЖКХ, отсутствию средств на капремонт и перекладыванию финансовой нагрузки по содержанию жилья на собственников. Предложила сделать акцент в решении проблем по индивидуальным счетам на льготном кредитовании для собственников (не более 8 %), страховании, а также управлении жилищным фондом. Депутат особо отметила коррупцию, проблемы с ресурсоснабжающими организациями и неплатежами в сфере ЖКХ.

сирования — на сегодняшний день, по словам докладчика, регионы софинансируют не более 50 %, кроме того, при госзаказе усилен контроль подготовки проектной документации.

ПРОЗРАЧНЫЙ КАПРЕМОНТ

Касаясь широко обсуждаемого в стране капремонта жилого сектора

и перспектив накопления средств для него на отдельном счёте или на счёте регионального оператора, министр заявил, что в перспективе в Минстрое видят поэтапный переход к увеличению индивидуальных счетов. «В перспективе мы видим переход к индивидуальным счетам дома, это более честно и более прозрачно», — сказал он.

⚡ Сейчас существует два принципа формирования накоплений на капитальный ремонт многоквартирных жилых домов – метод «общего котла», когда региональный оператор собирает платежи граждан на общем счёте, и способ накопления на специальном счёте дома. Минстрой видит «перспективу поэтапного перевода в эту сторону», добавил Мень, говоря об индивидуальных домовых счетах. Он напомнил, что в целом формирование законодательства о финансировании капитального ремонта завершено. В 2014 году в 78 регионах был организован сбор средств на капитальный ремонт, было отремонтировано 7,7 тыс. домов общей площадью 37 млн кв метров, на эти цели было израсходовано 22 млрд рублей. «В 2015 году за счёт фондов капитального ремонта будет отремонтировано 12 тыс домов», – заключил министр. 🏠

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ УК

Министр напомнил собравшимся, что работа по лицензированию управляющих компаний завершена: 11 тысяч управляющих компаний, подавших заявки до 1 апреля, уже получили лицензии, около 13 % не прошли лицензирование по разным причинам. «Вопрос очень острый, серьёзный», – подчеркнул М. Мень. Здесь стоит напомнить, что 12 мая, накануне «Правительственного часа» в Госдуме, Михаил Мень встречался с депутатами фракции «Единая Россия». В числе прочих, депутаты обратили внимание на тревожную информацию из регионов в части реализации процедуры лицензирования деятельности по управлению многоквартирными домами. Депутаты обратили внимание министра на то, что сведения о количестве компаний, прошедших процедуру лицензирования, также серьезно разнятся.

Михаил Мень заверил депутатов, что размещённые на сайте Минстроя данные достоверны. «Там максимально сведена информация из регионов. У нас самые объективные данные», – сказал он.

«Действительно, первоначально заявлялось 14 – 16 тысяч управляющих компаний, но на проверку выяснилось, что не все реально занимались

управлением многоквартирными домами – они просто вкладывали это в свою уставную деятельность», – пояснил министр, заявив, что ориентиром стал показатель числа будущих руководителей управляющих компаний, вышедших на квалификационный экзамен, – порядка 20 тысяч человек. «Многие управляющие компании направляли на квалификационный экзамен и своих руководителей, и их заместителей. Порядка 10 процентов – около 2 тысяч человек не сдали квалификационный экзамен», – сообщил он.

Что касается долгов управляющих компаний перед ресурсоснабжающими организациями, то глава Минстроя подчеркнул: со всеми сигналами возглавляемое им министерство разбирается точно – «единого рецепта здесь нет».

Кроме того, Михаил Мень рассказал слушателям, что в действие введён исчерпывающий перечень административных процедур в сфере жилищного строительства; сокращены процедуры на выдачу разрешения на строительство с 220 до 142, до конца года запланировано сократить ещё на 40 процедур; актуализирован перечень национальных стандартов и сводов правил; внесены изменения и дополнения в сметные нормативы на современные технологические строительные работы; актуа-

лизирована сметная нормативная база и другое.

Подводя итоги выступления министра строительства и ЖКХ, аудитор Счётной палаты Российской Федерации Юрий Росляк подчеркнул, что «в текущем году Минстроем была проведена значительная работа: впервые за многие годы в течение 2014 года закончено строительство и передано под заселение 81 млн квадратных метров жилья», «впервые выполнено задание по вводу жилья при переселении из аварийного», «организована и налажена серьёзная работа по подготовке необходимых нормативно-правовых актов».

По мнению аудитора, ещё необходимо: совершенствовать техрегулирование в сфере градостроительной деятельности; продолжить работу по устранению административных барьеров, по формированию системы территориального зонирования, по формированию современной улично-дорожной сети, по резервированию и оформлению территорий будущего развития, по разработке градостроительных планов.

Финансовая и инвестиционная политика также нуждается в совершенствовании, нужно реформировать систему ценообразования в строительстве на всей территории Российской Федерации, разработать методики ведения региональных баз данных, ввести обязательную государственную экспертизу, расширить условия для строительства жилья эконом-класса. «Необходимо «прекратить практику расходования бюджетных средств на приобретение жилья на вторичном рынке, сделав основной упор на финансирование нового строительства доступного жилья», – подчеркнул Ю. Росляк. Также, по его мнению, необходимо проработать и создать «единую систему оценки технического состояния жилого фонда, систему архивирования и накопления данных техинвентаризации».

*По материалам
официального сайта Госдумы ФС РФ*

КАК РЕАЛИЗУЮТСЯ ЗАКОНЫ О ЖКХ

ДЕПУТАТЫ И МИНСТРОЙ РФ СОЗДАЮТ РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО МОНИТОРИНГУ ЗА РЕАЛИЗАЦИЕЙ ЗАКОНОВ В ЖКХ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЗА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕМ УПРАВЛЯЮЩИХ КОМПАНИЙ И ИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ, СООБЩИЛ ЖУРНАЛИСТАМ РУКОВОДИТЕЛЬ ФРАКЦИИ «ЕДИНАЯ РОССИЯ» ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ.

В Госдуме прошла традиционная встреча фракции ЕР с министром ЖКХ Михаилом Менем.

«В результате мы приняли решение о создании рабочей группы, которую возглавит Мартин Люцианович Шаккум, заместитель руководителя фракции, который знает эту тему, и с другой стороны, со стороны министерства ЖКХ — заместитель министра Андрей Чибис», — сказал Васильев, подчеркнув, что таким образом реализуется также парламентский контроль.

Как пояснила журналистам первый зампред комитета по ЖКХ Елена Николаева, группа будет заниматься в первую очередь организацией качественного регионального мониторинга тех законов, которые были приняты в сфере ЖКХ, особенно в части введения лицензирования в сфере управления многоквартирными домами.

«Мы будем мониторить, как было реализовано законодательство в каждом конкретном субъекте, насколько нарушались или не нарушались права как управляющих компаний, так и собственников. Мы посмотрим, как оно реализуется, и будем предлагать и законодательные изменения, и изменения в нормативных актах на уровне субъектов, чтобы навести порядок в ЖКХ», — добавила Николаева.

РИА Новости

ПЛАТИТЬ ПРИДЁТСЯ МЕНЬШЕ

МИНСТРОЙ: С 2016 ГОДА УБЕРЁМ ИЗ КВИТАНЦИЙ ЖКУ СТРОКУ «ОБЩЕДОМОВЫЕ НУЖДЫ»

С 1 января 2016 года россиянам не придётся переплачивать за общедомовые нужды, включённые в квитанции за ЖКУ. Об этом рассказал замминистра строительства и ЖКХ, главный государственный жилищный инспектор РФ Андрей Чибис на апрельском Форуме ЖКХ в Калининграде.

По его словам, россияне не могли проверить объём затраченных общих ресурсов, поэтому на население списывались воровство и небалансы.

«По квитанции житель платил, допустим, за четыре кубометра, а в графе общедомовые нужды ещё шесть кубов. И так у всех жителей. Получается не многоквартирный дом, а озеро какое-то! Все эти расходы легко нормируются и заранее известны. Регион их утвердит, и плата за лифт, за влажную уборку и так далее будет включаться в квитанцию. Фиксированная плата», — заверил Чибис. Чиновник также посетовал, что нередко встречаются случаи, когда за счёт жильцов подключаются рекламные конструкции, киоски и офисы, расположенные в домах.

Соответствующие поправки в закон, регламентирующие взимание средств за ОДН, должны быть приняты Госдумой в ближайшее время.

<http://kgd.ru>

ПОПРАВКИ В ЖИЛИЩНЫЙ КОДЕКС

КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПО ЖИЛИЩНОЙ ПОЛИТИКЕ И ЖКХ ОДОБРИЛ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ ВО ВТОРОМ ЧТЕНИИ ПОПРАВКИ В ЖИЛИЩНЫЙ КОДЕКС

Согласно поправкам, управляющие компании будут штрафовать за некачественное предоставление услуг, а плата за общедомовые нужды теперь будет входить в плату за жилищные услуги, говорится в сообщении на сайте Минстроя РФ.

«Минстрой России предлагает штрафовать управляющие компании за некачественное предоставление услуг, а также за неверные квитанции в пользу потребителей. Также согласно поправкам, плата за общедомовые нужды теперь будет входить в плату за жилищные услуги - в размере, ограниченном нормативом, который будут устанавливать субъекты федерации», — отмечается в материалах министерства.

Кроме того, поправками вводится очно-заочная форма голосования на общедомовом собрании: активные жильцы вырабатывают проект решения, а затем оно доводится до остальных жильцов, которые в заочной форме подписывают протоколы. Сами протоколы получают статус официального документа, что предполагает уголовную ответственность за их подделку, добавляется в сообщении.

РИА Новости — Недвижимость

БЕЗ ПОДДЕРЖКИ НЕ ОСТАНЕМСЯ

Субсидии и льготы на капитальный ремонт получают 2,5 млн москвичей. Всего городской бюджет выделит 6 млрд рублей на эти цели. Предоставление субсидий коснётся в том числе те семьи, в которых коммунальные платежи превышают 10 % от совокупного дохода, передаёт Росбалт.

Общество с Ограниченной Ответственностью **НПЦ-47 "ЭЛЕКТРОПРИВОД"**

Речевой видеонформатор лифтовой (РВИ)

Основные сведения об изделии

Речевой видеонформатор предназначен для визуального и речевого информирования



пассажиров лифта о:

- - положении кабины лифта;
- - направлении движения кабины;
- - номерах нажимаемых кнопок приказов;
- - прибытии кабины на заданный этаж;
- - возникновении перегрузки лифта
- - соединении с диспетчерской службой

По желанию заказчика речевой видеонформатор может быть

дополнен любыми речевыми сообщениями, рекламой и музыкальными и видео фрагментами.

Речевой видеонформатор предназначен для установки в кабине лифта.

Речевой видеонформатор содержит сенсорный TFT дисплей с диагональю 4,3 или 7 inch, карту памяти – до 16 Гбайт и пальчиковые аккумуляторы AA в количестве 4 шт и может выполнять функцию аварийного освещения.

Технические характеристики

Напряжение питания 10...30В DC (или ~ 220 В +15/-10% 50 Гц по отдельному заказу)

Потребляемый ток 60 мА в режиме молчания и 110 мА в режиме речевого информирования

Громкость звука в кабине - не менее 65 дБ.

Обеспечивается автоматическая установка уровня громкости в зависимости от времени суток.

Объявляемые этажи - 30 этажей и более и не менее 9-ти подвальных (определяются конструкцией лифта).

Габариты 142 x 70 x 50 мм.

Связь со шкафом лифтовой станции ШУЛМ осуществляется по последовательному каналу по матричным цепям. Также имеются последовательные каналы связи RS-485, CAN.

Настройка режимов работы РВИ, выбор канала связи осуществляется через меню устройства с помощью сенсорного экрана.

Юридический адрес: Россия, 101000, г. Москва, ул. Мясницкая, д.30/1/2, стр.2
Фактический адрес: г. Москва, Электропитный проезд, д. 3, стр. 5 (м. Нагорная)
Тел: 8-495-308-90-55, 8-495-308-90-56, Факс: 8-495-308-90-55
e-mail : npc47@mail.ru www.npf-lke.ru

Общество с Ограниченной Ответственностью
НПЦ-47 "ЭЛЕКТРОПРИВОД"

УСТРОЙСТВО АВАРИЙНОГО ОСВЕЩЕНИЯ КАБИНЫ ЛИФТА

Устройство аварийного освещения кабины лифта устанавливается в любом свободном пространстве приказного аппарата лицом к задней стороне его панели, в плафоне ламп освещения кабины или на крыше кабины. Для крепления устройства на плоскости установки сверлятся два крепежных отверстия и



три отверстия диаметром 12 мм, в которые вставляются головки светодиодов аварийного освещения. Аварийное освещение включается сразу при отключении питания лифта и выключается при его подаче.

УАО содержит три сверх ярких светодиода аварийного освещения, аккумулятор, схему для зарядки аккумулятора и включения/выключения светодиодов.

Для индикации состояния имеется зеленый светодиод, индицирующий наличие напряжения 24 В, и

красный светодиод, индицирующий зарядку аккумулятора. При полностью заряженном аккумуляторе красный светодиод погашен.

Устройство аварийного освещения кабины лифта выпускается в 2-х исполнениях:

УАО-1 – питается постоянным напряжением $\approx 24В$ от лифтовых станций современных лифтов;

УАО-2 – питается переменным напряжением $\sim 24В$ от лифтовых станций старых годов выпуска, или любых других лифтовых станций, имеющих напряжение $\sim 24В$.

Технические характеристики:

УАО-1

размеры (Д x Ш x В), 83 x 54 x 30 мм

напряжение питания, + 24 В (DC)

УАО-2

размеры (Д x Ш x В), 88 x 68 x 32 мм

напряжение питания, $\sim 24 В$ (AC)

- ток зарядки аккумулятора, 60 мА;
- аккумулятор (3,6 В, 600 ма/час);
- три светодиода аварийного освещения, 6000 мкд, 100°, 25 мА каждый;
- автоматическое выключение аварийного освещения после 1,5 ч его работы;
- максимальное время полной зарядки аккумулятора, 3,5 ч;
- автоматическое отключение аккумулятора после полной зарядки;
- возможность оперативного отключения освещения путем извлечения вилки из разъема УАО.

Юридический адрес: Россия, 101000, г. Москва, ул. Мясницкая, д.30/1/2, стр.2

Фактический адрес: г. Москва, Электролитный проезд, д. 3, стр. 5 (м. Нагорная)

Тел.: 8-495-308-90-55/56, Факс: 8-495-308-90-55

e-mail : npc47@mail.ru www.npf-lke.ru

Нашему дому больше восьмидесяти лет. Коммуникации сгнили, стены в трещинах, фундамент просел, в подвале вода. Вопрос о сносе и расселении старого дома, похоже, не стоит в повестке дня. Есть ли какие-то правила и законы, позволяющие нам решить этот вопрос?

*Дмитрий Аристархов,
Псковская область*

Первое новшество: в документе прописаны сроки, в течение которых чиновники должны признать помещение пригодным для проживания либо подлежащим реконструкции или сносу. На это им даётся 30 дней с момента вынесения заключения межведомственной комиссией.

Во-вторых, местным властям впервые разрешили самостоятельно формировать межведомственную комиссию для оценки состояния помещений федерального жилищного фонда. До сих пор они могли назначать специалистов для проверки на пригодность для проживания только помещений, находящихся в муниципальной собственности.

Раньше решение о признании многоквартирного дома аварийным и подлежащим сносу принимала межведомственная комиссия, которая создавалась специально для этих целей. Также она

ВОПРОС — ОТВЕТ

**ЖДЁМ ВАШИХ ВОПРОСОВ ПО АДРЕСУ:
LIFTINFORM@LIFT.RU**



НЕСНОСНЫЙ ДОМ

Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по жилищной политике и жилищно-коммунальному хозяйству Елена НИКОЛАЕВА рассказала о новом порядке признания жилых помещений непригодными для проживания, а многоквартирных домов – аварийными и подлежащими сносу или реконструкции, которые вступили в силу постановлением Правительства 14 апреля 2015 г.

решала, пригодно или нет жилое помещение для проживания.

С учётом внесённых изменений к полномочиям межведомственной комиссии будет относиться только оценка и обследование помещения для признания его жилым помещением, пригодным (непригодным) для проживания граждан, а также многоквартирного дома в целях признания его аварийным и подлежащим сносу или реконструкции. Само же решение будет приниматься органом исполнительной власти субъекта РФ или местного самоуправления в зависимости от того, в чьей собственности находятся жилые помещения.

После того как принято решение о выявлении оснований для признания жилого помещения непригодным для проживания, многоквартирного дома – аварийным и подлежащим сносу (или реконструкции), власти должны в течение 30 дней решить, как в дальнейшем использовать такие жилые помещения, в какие сроки производить отселение. Жильцы такого дома подлежат выселению с предоставлением других благоустроенных жилых помещений. Если уполномоченный орган затягивает с расселением, жильцы могут обжаловать его бездействие в судебном порядке.

Российская Газета – Бизнес № 993

КАК ДОБИТЬСЯ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ДОМА

Капремонт нашего дома обещают сделать только в 2043 году, то есть когда дому будет 76 лет. Но боюсь, что он до этой даты не дотянет... Можно ли ускорить этот процесс?

Ирина Макарова, г. Казань.

ШЕСТЬ ШАГОВ, ЧТОБЫ УСКОРИТЬ КАПРЕМОНТ В ДОМЕ

Первым делом надо провести собрание жильцов. Определиться с видами работ капремонта: что именно в

Специалисты утверждают, что ремонт можно ускорить, но многое зависит от инициативы самих жильцов. Если считаете, что ваш дом не выдержит долговую проверку на прочность, и готовы это доказать, придётся побороться за право досрочного ремонта – обить немало порогов, а чтобы не запутаться, следовать инструкции.

доме подлежит срочной замене: кровля или системы отопления, водопроводные трубы или канализация, а может, всё вместе. Всё зафиксировать в протоколе собрания и собрать не меньше двух третей подписей собственников жилья.

Во-вторых, обратиться с этим протоколом в управляющую компанию, то

есть донести свои чаяния о необходимости срочного ремонта жилищникам. Если в жилищной организации скажут, что вопрос не в их компетенции, просить их о том, чтобы они передали в районную администрацию протокол собрания жильцов с решением по видам работ.

Если жилищная организация не проявляет активности в вопросе ремонта — самим идти в районный отдел ЖКХ и написать заявление на имя начальника со всеми замечаниями, а он пришлёт по адресу проверяющих, т. е. создаст комиссию с участием Госжилинспекции, Комитета ЖКХ города, районной администрации и управляющей компании. Комиссия составит соответствующие акты и в дальнейшем поставит вопрос о ремонте.

После того как межведомственная комиссия оценит ваше жильё, нужно идти в Комитет ЖКХ. Записаться на приём к специалистам, захватить

тот же протокол собрания жильцов и вердикт проверяющих. При помощи этих документов, используя факты и рекомендации инспекторов, наглядно обрисовать картину по состоянию дома и убедить чиновников, почему капремонт вам нужен в самые ближайшие годы.

Специалисты добавляют, что это самый важный шаг. Именно в этом ведомстве формируют заявки на краткосрочные программы капремонта. Так вы сможете напрямую обратиться к составителям документа.

Жильцам также рекомендуют посетить Госжилинспекцию — специальный отдел, заведующий вопросами

капремонта. Его эксперты разъяснят жильцам, как действовать дальше. Они настаивают, что в борьбе за досрочный капремонт люди должны обойти все городские и районные структуры ЖКХ.

Если жильцы не удовлетворены работой управляющей компании, считают, что комиссия неправильно оценила их жильё, они имеют право провести независимую экспертизу оценки дома. Затем со всеми документами самостоятельно обратиться в исполком или Комитет ЖКХ.

А теперь вывод: процедура непростая, но вполне решаемая. Для упорных.

По материалам <http://oooukgh.ru>

НЛС ПРИГЛАШАЕТ

INTERLIFT 2015

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЛИФТОВЫЙ СОЮЗ ОРГАНИЗУЕТ ДЕЛОВУЮ ПОЕЗДКУ В ГЕРМАНИЮ С ПОСЕЩЕНИЕМ МЕЖДУНАРОДНОЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ВЫСТАВКИ ЛИФТОВ И ПОДЪЁМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, КОМПОНЕНТОВ И АКСЕССУАРОВ INTERLIFT 2015, АУГСБУРГ (13–16 ОКТЯБРЯ 2015 ГОДА).

ОСНОВНЫЕ ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ, КОТОРЫЕ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НА ВЫСТАВКЕ:

- Лифты: пассажирские лифты, грузовые лифты, платформы для подъёма грузов, судовые и панорамные лифты, шахтные подъёмники, тротуарные лифты, лифты для строительной техники, кабины и т.д.
- Компоненты и узлы для лифтов: кабины, приводы, периферия, устройства управления, приборы безопасности, диспетчерские системы, системы контроля, микропроцессоры, измерительные приборы и т.д.
- Научно-экономическое обеспечение: лизинг, инвестиционные проекты, сертификация, стандартизация, надзор и контроль, инновации, подготовка квалифицированного персонала и т.д.

Помимо этого, на выставке можно будет ознакомиться с новейшими достижениями мирового лифтостроения, будет предоставлена возможность расширить круг зарубежных деловых партнёров. В рамках данного мероприятия планируется культурная программа с посещением достопримечательностей Германии.

Ждём ваши предложения по формированию деловой программы: какие европейские страны в рамках деловой поездки хотели бы посетить, обозначить свои бизнес-интересы в данном мероприятии.

Контактное лицо: **Сабанчиева Майя Галиевна**, тел./факс: (499) 753-00-92; e-mail: business@lift.ru.



Одному из главных символов Москвы – столичному метрополитену исполнилось 80 лет. Метро в Москве — это целый город под землёй со своими улицами, площадями, памятниками, транспортом – железнодорожным и вертикальным, в частности, лифтами и эскалаторами, такого в мире больше нет нигде! Но тогда, в 1935 году, народ не воспринимал метро как транспорт. Скорее, подземка воспринималась как музей, некое чудо, настолько всё было ново и необычно. В том числе и эскалаторы.

ЧУДО, СТАВШЕЕ РЕАЛЬНОСТЬЮ

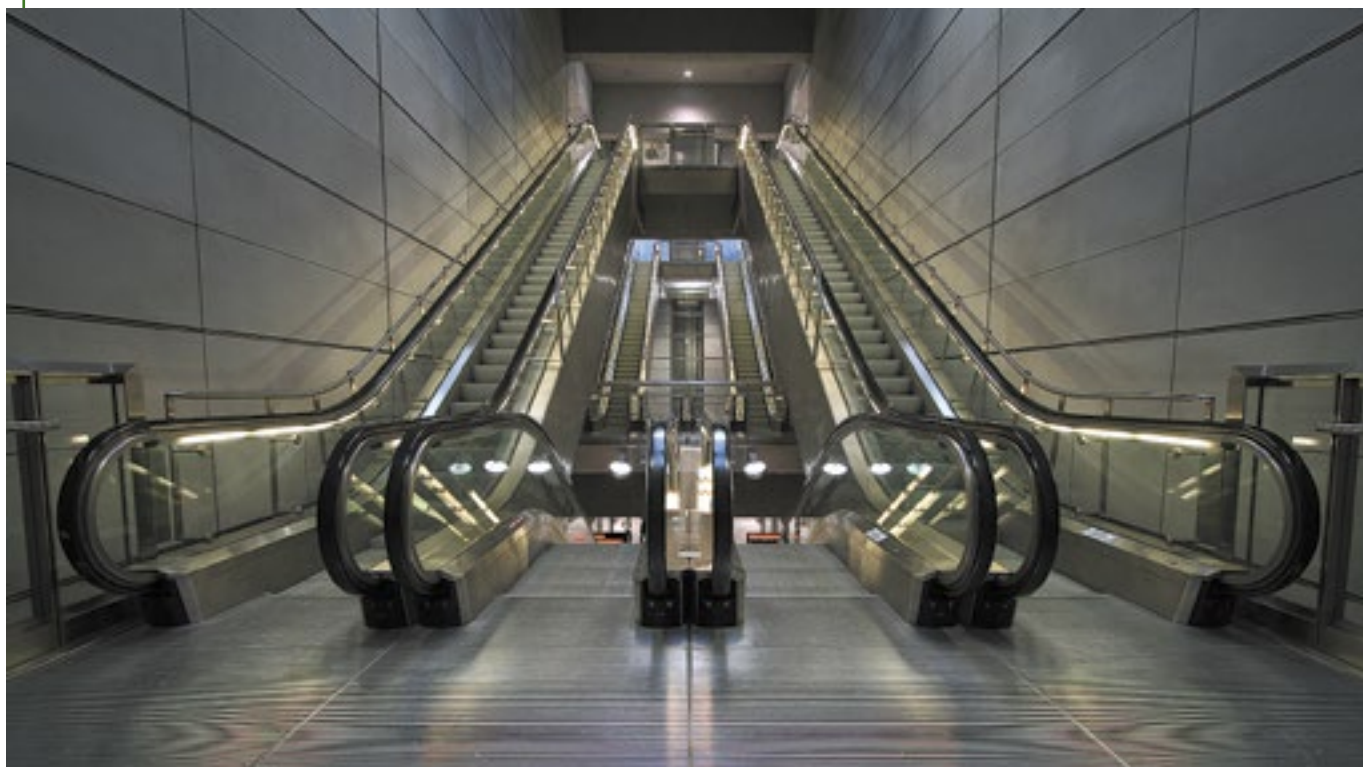
Эскалаторостроение как совершенно новая отрасль промышленности в СССР возникло в связи со строительством Московского метрополитена. До этого эскалаторы в нашей стране не изготавливали и не применяли. Узнав о строительстве метрополитена в Москве, многие иностранные фирмы предлагали свои услуги по поставке и монтажу эскалаторов, будучи при этом уверенными, что Советский Союз, не имея опыта изготовления и монтажа эскалаторов, вынужден будет принять их условия, и запросили высокие цены в золотой валюте. Предложения иностранцев были отвергнуты, а за создание наших машин взялись отечественные специалисты.

Мы были первыми, кто смог поднять пассажиров на высоту в 30 метров. Представители зарубежных фирм говорили: да вы что, какие 30 метров? Такого не может быть! А наш инженер С. Казьмин возьми да и создай проект — эскиз, ставший основой для дальнейшего проектирования советских эскалаторов. Невозможно переоценить также и вклад проектировщиков, изготовителей, монтажников первых в нашей стране эскалаторов Г. Бовина, М. Пилевского,

Б. Прозорова и многих других, которые, не имея никакого практического опыта, за сравнительно короткий период времени сумели создать работоспособные машины.

Эскалаторы вызывали большой интерес не только жителей Москвы, но и гостей столицы, хотя поначалу пассажиры с заметным трепетом приближались к «волшебной лестнице».

Проектирование и изготовление шести эскалаторов Э-1 (Н-10) с высо-





Лифт стал органичной частью метрополитена

той подъёма до десяти метров для станции «Охотный Ряд» было поручено московскому заводу «Подъёмник». Ещё девять эскалаторов типа Н-30 для станций «Красные Ворота», «Кировская» и «Дзержинская» — ленинградскому заводу «Красный металлист».

Монтаж первых эскалаторов, порученный заводам-изготовителям, был трудным. Технология несовершенна. Приспособления разрабатывались прямо на месте. Не хватало опыта работы. Однако монтажники справились с поставленной задачей: к моменту запуска 1-й очереди Московского метро — 15 мая 1935 года — все эскалаторы были смонтированы, обкатаны и сданы Котлонадзору.

Те же эскалаторы типа Н-30 применялись и при строительстве 2-й и 3-й очередей Московского метрополитена. Кроме того, на ленинградском заводе «Красный металлист» были спроектированы и изготовлены эскалаторы типа Н-10 с высотой подъёма до 12 м и типа Н-40, способные поднимать пассажиров на высоту в 40 м.

Дальше — больше. Эти же эскалаторы, но с улучшенной конструкцией отдельных узлов применяли и на первом участке кольцевой линии. К этому времени была значительно пересмотрена и улучшена технология монтажных работ, накопился опыт, выросли кадры мон-

тажников-эскалаторщиков. И когда в послевоенный период изготовление эскалаторов было перенесено на Перовский машиностроительный завод в Москву, инженеры Управления Метростроя и конторы монтажа эскалаторов оказались участниками создания новых типов эскалаторов ЭМ-1 высотой подъёма до 14 м, ЭМ-4 — до 40 и ЭМ-5 до 5 м, спроектированные ОКБ Перовского машиностроительного завода и ВНИИПТМашем. Эти эскалаторы не только по своей конструкции принципиально отличались от предшествующих типов, но и имели от-

личную кинематику полотна, привода и поручневых устройств, что поставило их на уровень передовых машин мирового эскалаторостроения.

Между тем, в помощь маломобильным гражданам в 2013 году была создана специальная служба — Центр обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП), сотрудники которой помогают пассажирам в передвижении по эскалаторам, лестницам, станциям и переходам метрополитена. Постоянное дежурство инспекторов центра ведётся на 87 станциях. С 2013 года 240 сотрудников оказали помощь более чем 300 тыс. пассажиров. Ежемесячно ЦОМП обслуживает порядка 30 тыс. маломобильных граждан. Пассажиры могут оставить заявку на сопровождение по телефону или в Интернете. Все услуги по их сопровождению оказываются бесплатно.

Вместе с тем в рамках Комплексной целевой программы «Социальная интеграция инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности города Москвы» и в соответствии с СП 32-105-2004 «Метрополитены», начиная с 2004 года, станции метрополитена оснащаются специальными лифтовыми подъёмниками. Сегодня на станциях столичного метро установлено 44 современных лифта и подъёмника. Ещё



Футуристический облик новых станций

21 лифт предстоит ввести в строй в ближайшее время. Лифтовыми подъёмами планируется оборудовать и все 6 станций Монорельсовой транспортной системы.

В день празднования 80-летия столичной подземки в одном из интервью начальник ГУП «Московский метрополитен» Дмитрий Пегов высказал предположение, что через 20 лет Московский метрополитен может увеличиться в два раза.

Начальник московской подземки рассказал и о запуске поезда «80 лет Московскому метрополитену» со сквозным проходом. Это самый последний состав, который пришёл с завода на Московский метрополитен. В поезде 8 вагонов, каждый из них представляет историю 10-летнего развития столичного метро. Кстати, в ГУП «Московский метрополитен» сегодня продолжают трудиться и те, кто создавал его историю — три ветерана Великой



Эскалатор давно уже превратился в «обыкновенное чудо»

— Отдавая дань уважения ветеранам, труженикам тыла, в канун 70-летия Великой Победы мы подготовили новый именной поезд, который стал настоящим украшением нашего метро, — подчеркнул Дмитрий Пегов. — На его бортах фотографии военных лет, внутри вагонов — газетные вырезки военных времён, фронтовые сводки. Каждый пассажир этого поезда может проникнуться атмосферой того времени.

Именной поезд «70 лет Великой Победы» каждый день работает на Серпуховско-Тимирязевской линии. Тысячи москвичей и гостей столицы могут окунуться в атмосферу того непростого времени, которое пережила наша страна и наш Московский метрополитен.

*Подготовил Григорий Валерьев
фото автора*



Станция «Маяковская» у многих связана с темой Великой Отечественной войны

— Будет полностью обновлён подвижной состав. Наверняка появятся линии с автоматическим движением поездов — без машинистов, — сказал Дмитрий Владимирович.

Отечественной войны. Вообще же ветеранская организация Московского метрополитена сегодня насчитывает 6209 человек.

Одновременно со строительством и монтажом эскалаторов на Московском метрополитене монтажники Мосметростроя успешно провели монтаж эскалаторов в высотном здании на Смоленской площади, в г. Варшаве, а также оказывали помощь при монтаже эскалаторов в Ленинграде, Киеве и Тбилиси.

Что же касается лифтов в Московском метро, к которым на заре метростроения отношение было скептическое, то со временем взгляды изменились. И, хотя на пресс-конференции, прошедшей недавно в Москве, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов отметил, что те станции, которые были построены в прошлом веке, к сожалению, оборудовать лифтами, чтобы соблюсти все меры безопасности, сделать их удобными для инвалидов, невозможно, тем не менее, лифты в московской подземке есть. И впредь будут устанавливаться.



— Это вопрос не денег, это вопрос технического оснащения, если речь о старых станциях, — подчеркнул М. Ликсутов. — А вот новые станции строятся уже с учётом всех норм и полностью отвечают требованиям маломобильных граждан.



**ДИСПЕТЧЕРСКИЙ
КОМПЛЕКС «ОБЬ»**
ооо «лифт-комплекс дс»

16



№2
**Жизнь
БЕЗ
ЛИФТОВЫХ
«ОБЬ»-БЛОКОВ**

РЕКЛАМА

8 800 100 8421

звонок бесплатный

ООО «Лифт-Комплекс ДС»,
Россия, 630073, г. Новосибирск,
м-н. Горский, 6.
т./ф.: (383) 308 10 00, 308 00 20
e-mail: lkds@lkds.ru
www.lkds.ru



Грузовой подъёмник для магазина и склада

На этот раз речь пойдёт о «родственниках» наших лифтов – машинах и механизмах, задача которых поднимать и опускать. Такого рода оборудование было представлено на различных выставках, организованных за последнее время в Москве. Первая из них прошла на ВДНХ в конце марта – начале апреля 2015 года. Она состоялась в рамках XVIII Международного форума оборудования и технологий строительства и содержания дорожно-транспортной инфраструктуры «ДОРКОМЭКСПО – 2015».

МЕХАНИЗМ ПОДЪЁМНЫЙ — ЛИФТУ ПОДОБНЫЙ

ЧИСТОТА — ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ

Свою продукцию здесь представили заводы-изготовители и поставщики строительно-дорожной и коммунальной техники и оборудования. Среди них Машиностроительный завод им. Калинина из Екатеринбурга. Его электрические погрузчики серии МР 20 предназначены для перемещения и укладки грузов на открытых площадках и в закрытых помещениях. В частности, на базах, в складах, пакгаузах, трюмах судов, в железнодорожных вагонах и других местах, оборудованных твёрдым и ровным покрытием. Минимальные эксплуатационные расходы обеспечиваются применением асинхронного привода с двигателем переменного тока, имеющим высокий КПД, а также использованием тормозных механизмов в масляной ванне. Габаритная высота электропгрузчика позволяет эксплуатировать его в помещениях высотой два метра, а хорошая устойчивость обеспечивает безопасный режим работы.

А вот подметально-уборочная машина ПУМ-001 «Магистраль». Её выпу-

скает старейшее российское предприятие – саратовский машиностроительный завод ОАО «СМЗ «Элеватормелешмаш». Буксируемая любым самосвалом, легко, быстро и чисто убирающая все разновидности мусора, слежавшийся песок и гравий установка – идеальная помощница службам ЖКХ. За час работы она заполняет три самосвала. Машина не требует специального средства тяги, достаточно обычного грузового автомобиля. Передвигаемая со скоростью 10-25 км/ч и минимальной производительностью 1 тонна/минуту, «Магистраль» способна убрать 160 кубометров мусора ежедневно. Словом, чистота – залог здоровья.

ЛИФТЫ И ШЛАГБАУМЫ «ПОУМНЕЛИ»

И снова ВДНХ. Тут в середине апреля прошла 21-я Московская международная выставка MIPPS/ «Охрана, безопасность и противопожарная защита-2015». Как говорят эксперты, главным показателем рынка безопасности сегодня является интеллектуализация и интеграция систем защиты.



Машина ПУМ-001 «Магистраль»

Передовые производители таких систем в своём развитии ориентируются на создание и реализацию проектов типа «Умный город», «Умный дом». Один из таких производителей – компания BAS IP. Она за короткие сроки смогла создать и запустить в серийное производство широкую линейку оборудования, которое отвечает современным требованиям, начиная с индивидуальных домофонов, и заканчивая системами контроля доступа.

– В «Умный дом» включён также и модуль EVRC-16, который управляет лифтовым оборудованием с возможностью вызова лифта на любой из 16-ти этажей, – рассказал представитель компании Михаил Яковчук. – Управление осуществляется непосредственно самим блоком центрального контроллера лифтового оборудования или через соединение с монтажной колодкой кнопок вызова лифтов.

Другое «умное» оборудование продемонстрировала компания «ПроминвестГРУПП» из города Кимры Тверской области. Созданная на базе Кимрского машиностроительного завода, компания является одним из крупнейших производителей противотаранных, заградительных и блокирующих устройств в Российской Федерации. Сегодня компания производит девять видов изделий, защищающих объекты от террористических актов. Все противотаранные и блокирующие устройства запатентованы и сертифицированы.

– В нашей экспозиции представлены три вида изделий, – рассказал генеральный директор ООО «ПроминвестГРУПП» Николай Еланцев. – Это противотаранный шлагбаум с вертикальным подъёмом балки, который может выдержать удар 20-тонного грузового автомобиля, разогнавшегося до 50 км/ч. Второй шлагбаум аналогичен первому. Только балка перемещается горизонтально. Когда она уложена на дороге, то представляет собой лёгкого «лежачего полицейского» высотой всего 70 мм. И, наконец, третий вид продукции – противотаранная дорожно-заградительная установка – ПДЗУ. Она рассчитана на принудительную остановку



Николай Еланцев и противотаранная дорожно-заградительная установка

любого вида колёсного транспорта. Принцип действия установки заключается в попадании подъёмного срезающего ножа в пространство между рамой и передним мостом. В такой ситуации передний мост попросту отрывается.

Поднимать и опускать шлагбаумы и ПДЗУ можно как в автоматическом режиме при задании соответствующей программы, так и вручную, если источник электропитания отсутствует. Эффект же одинаково «убойный». Николай Еланцев привёл пример, когда автомобиль типа «Джип» на скорости 120 км/ч врезался однажды в дорожно-заградительную установку. Ей хоть бы что, а вот автомобиль предстал в весьма жалком виде.

– Разработкой таких установок мы занимаемся десятый год, – подчеркнул генеральный директор. – Одна из них уже установлена при главном въезде в Кремль, другая – возле Центрального управления Вооружённых Сил Российской Федерации. Неоднократно нас отмечали дипломами и грамотами. В частности – грамотой «За оказание содействия внутренним войскам МВД России при выполнении ими возложенных на них задач» и дипломом саммита деловых кругов «Сильная Россия – 2012».

А РОССИЙСКИХ ФИРМ БОЛЬШЕ

Ещё одним выставочным событием на ВДНХ стала юбилейная, 10-я выставка подъёмно-транспортного оборудования «Кран Экспо». В ней приняло участие более 100 компаний.

– Я обошёл всю экспозицию, и мне показалось, что количество отечественных производителей заметно больше, нежели зарубежных, – отметил во время церемонии открытия выставки директор департамента по работе с объединениями предпринимателей Торгово-промышленной палаты Российской Федерации Геннадий Манжосов. – Это говорит о том, что, несмотря на некоторую напряжённость в экономике страны, потенциал у отечественных производителей, научно-производственных компаний есть.

Как подчеркнул Геннадий Манжосов, выставка – это профессиональный смотр, занимающий позицию отраслевого форума в Российской Федерации, странах ближнего зарубежья и Восточной Европе.

«Кран Экспо» – это универсальная возможность изучить потенциал отраслевого рынка, увеличить прямые продажи, представить свой новый продукт или торговую марку. Как раз этой возможностью и воспользовались гости из города Тихорецка



Подъёмное оборудование для погрузочных работ, представленное на «Кран Экспо»

Краснодарского края, предложив заинтересованным лицам и организациям оснастить грузоподъёмные механизмы микропроцессорными системами управления, которые компания производит сама.

– Мы представляем свой основной вид деятельности – ремонт и обслуживание грузоподъёмной техники, – отметил директор ООО «Стройбезопасность» Андрей Батищев. – Начинали мы с производства всех механических элементов кранового хозяйства и автогидроподъёмников. Их, кстати, и ремонтировали. Сейчас занимаемся системами управления кранов. Это касается башенных, мостовых, козловых, консольных кранов. Кроме того, оснащаем магазины, торго-

вые центры подъёмным оборудованием для погрузочно-разгрузочных работ. Сейчас ведь ни в одном торговом центре ничего на руках не переносится. Поэтому в сегменте нашей деятельности присутствует всё, от грузовых лифтов и до консольных подъёмников. Правда, лифтами мы ещё плотно не занимались. Был один небольшой опыт работы. Но, как говорится, всё начинается с малого. Зато подъёмники у нас берут очень хорошо.

Установка и эксплуатация современных грузовых подъёмников на складах, в магазинах, в крупных гипермаркетах и других торговых предприятиях, где существуют большие складские помещения продукции, даёт неоспоримое преимущество и облегчает ручной труд. Сегодня ООО «Стройбезопасность» осуществляет поставку подъёмников в торговые центры Ростовской области и Краснодарского края. При этом конструктивное исполнение может быть разным: одномачтовые, двухмачтовые подъёмники, платформенные и подъёмники шахтные.

Техническим обслуживанием и ремонтом подъёмников занимается и ООО «ПТО Сервис» из Санкт-Петербурга. Это лишь одна из многочисленных услуг фирмы. Всего же их десять. В частности, ремонт кранов и подкрановых путей, монтаж кранов и модернизация грузоподъёмных механизмов, техническое обслуживание подъёмников и т.д.

– Залогом долгой и безопасной эксплуатации подъёмника, как известно, являются своевременное техническое обслуживание, правильная диагностика и профессионально выполненные ремонтные работы, – подчеркнула помощник генерального директора ООО «ПТО Сервис» Светлана Масько. – Наша компания быстро и качественно выполняет гарантийное обслуживание грузоподъёмного оборудования.

Компания на рынке с 2006 года и специализируется на грузоподъёмном оборудовании для всех отраслей промышленности, сфер бизнеса, науки, государственных нужд независимо от форм собственности и масштабов производства.

Ещё один участник «Кран Экспо» – производственно-техническая фирма ООО ПТФ «Кон Сис» продвигает на российский рынок современную технику и оказывает заказчикам услуги по модернизации производства. За годы работы фирмой разработаны и внедрены несколько сотен систем управления различной степени сложности.

– К примеру, на базе оборудования Mitsubishi Electric или какого-то другого производителя создаём системы управления подъёмными механизмами, – отметил ведущий специалист ООО ПТФ «Кон Сис» Юрий Ушаковский, – используя при этом промышленные контроллеры, преобразователи частоты. Таким образом, создаём комплектную систему управления. Если говорить о кранах, то это, предположим, кресло-пульт с джойстиком, если говорить о лифтах, то это кнопки.

На стенде ООО ПТФ «Кон Сис» были представлены системы диагностики и визуализации крана, противораскачивания груза и противоперекаса крана. Все они созданы на базе компонентов промышленной автоматизации Mitsubishi Electric. Кроме того, посетители стенда увидели разрабатываемые компанией системы управления подъёмно-транспортным оборудованием и решения в области регулируемого электропривода.

Валерий Будумян
фото автора



Электрический погрузчик серии МР 20



Электробус КАМАЗ

ВЕЖЛИВЫЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ

На вопрос корреспондента «ЛИФТИНФОРМ», будут ли в новых транспортных средствах учтены интересы маломобильных пассажиров, генеральный директор частной инженеринговой компанией «Drive Electro» Сергей Иванов утвердительно кивнул: «Мы, конечно, не обещаем, что установим на нашем транспорте лифты или какие-нибудь другие подъёмники, но машину, оборудованную «аппарелью», заставим... кланяться перед пассажирами!»

Этот диалог состоялся во время демонстрации двух новых электробусов на московской выставке в Сокольниках «ЭлектроТранс –2015», созданных ОАО «КАМАЗ» совместно с компанией «Drive Electro».

Электробусы, вобравшие в себя всё лучшее от автобуса и троллейбуса, могут находиться на маршруте круглосуточно, подзаряжаясь на конечных станциях. Одна из главных отличительных черт новых машин в том, что они могут при необходимости опускать и поднимать пол. Таким образом, к услугам маломобильных граждан вскоре повсеместно может быть представлен абсолютно новый шести-метровой электробус особо малого класса «КАМАЗ-2257Э». Это, по сути, первая в России машина-электробус с низким полом и широкими дверями для входа, способная наклоняться на остановках. Электробус, рассчитанный на 22 пассажира, прекрасно может быть использован в центральной части городов, где пространство ограничено плотной застройкой и узкими улицами.

Другой электробус, но большого класса – «КАМАЗ-52994Э» – уже не новичок. Он был показан в Москве на параде трамваев 11 апреля. В электробусе второго поколения также обустроен 100 % низкий пол.



Подъёмное оборудование электробуса



Троллейбус «Адмирал»

Столь же низкопольной, а значит и комфортной, является совершенно новая модель троллейбуса «Адмирал», представленная на выставке в Сокольниках. Создатель машины — компания ООО «ПК Транспортные системы», известная как изготовитель первого и единственного в России трамвайного вагона тоже со 100 % низким уровнем пола. Презентация «Адмирала» состоялась в Севастополе и была приурочена к 70-й годовщине Великой Победы.

КРАНОВЩИК-ЮВЕЛИР

Ещё одной новинкой выставки «Электро Транс-2015» стал тренажёр оператора козлового крана. Его изготовитель ЗАО «Большой мир» из Санкт-Петербурга, специализирующееся на выпуске тренажёров оператора крана «Кран-Мастер».

Компания была основана в 2005 году. Основными видами её деятельности являются разработка программного обеспечения и обслуживание тренажёрных и компьютерных систем обучения.

Коллектив компании имеет опыт установки тренажёрных комплексов различного назначения для специалистов железнодорожного транспорта, учебно-курсовых комбинатов. Основными компетенциями сотрудников компании являются знания современных технологий, позволяющие создавать точные математические модели и трёхмерную визуализацию.

— Представленная здесь модель была изготовлена конкретно по заказу ОАО «РЖД», — рассказал генеральный директор

ЗАО «Большой мир» Юрий Никандров. — Другую модель тренажёра, чуть более совершенную, мы изготовили специально под модель крана, выпускаемого краностроительной компанией «Балткран» в Калининграде. Наши тренажёры, изготовленные именно под этот тип подъёмных механизмов, очень востребованы. К примеру, на днях такой тренажёр мы отправили в адрес контейнерно-терминальной службы в Иркутске.

Крановый тренажёр «Кран-Мастер» предназначен для отработки навыков погрузочно-разгрузочных операций и соблюдения техники безопасности. Именно технике безопасности уделяется основное внимание при работе крановщика. В частности, при погрузочно-разгрузочных работах строго запрещено задевать контейнеры. Если крановщик задел контейнер, то его увольняют. То есть работа у этого специалиста ювелирная.

— А чтобы до увольнения дело не дошло, мы изготовили тренажёр, на котором крановщик оттачивает своё мастерство, — подчеркнул Юрий Никандров. — Тренажёр имитирует органы управления

реального крана. Для этого создано специальное кресло-пульт, в точности повторяющее настоящее. В данном случае тренажёром предусмотрено пять каналов визуализации: прямые окна, окно внизу и боковые каналы визуализации.

Продукция «Большого мира» поступает в учебно-курсовые комбинаты, которые готовят крановщиков. Сейчас компания ожидает большой заказ от ОАО «РЖД», в учебных классах которого будут установлены более 100 экземпляров тренажёров оператора крана «Кран-Мастер».

Тренажёр собран исключительно из отечественных комплектующих, одно из которых — дисплей, произведённый партнёром «Большого мира» питерской компанией «МедиаВизор». Как подчеркнул Юрий Никандров, все дисплеи в антивандальном и всепогодном исполнении. К примеру, в Москве такие дисплеи можно увидеть на Тверской улице, где они встроены в стандартные лайтбоксы автобусных остановок. Аналогов этим конструкциям нет.

*Обзор подготовил
Валерий Будумян
фото автора*



Тренажёр оператора крана «Кран-Мастер»



Инжтехлифт

Более 20 лет
в сфере безопасности

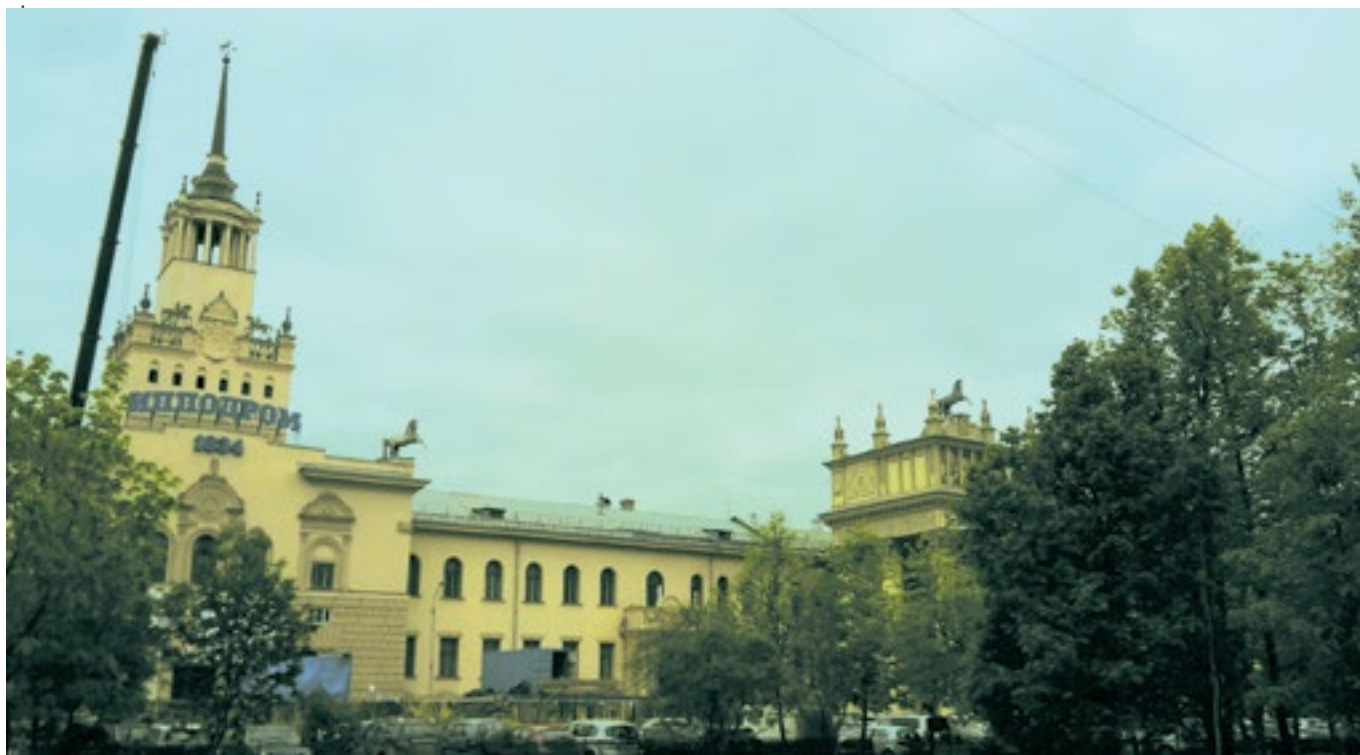
**ЛИФТЫ, ЭСКАЛАТОРЫ,
ПЛАТФОРМЫ ПОДЪЕМНЫЕ
ДЛЯ ИНВАЛИДОВ:**

- испытания
- сертификация
- оценка соответствия
- обучение специалистов
- электроизмерительные работы

ООО Инженерно-консультативный центр «Инжтехлифт»
109052, г. Москва, пр-т Рязанский, д.13

Тел.: +7/495/317-16-18

info@lifttest.ru
www.lifttest.ru



«СТЕКЛЯННЫЙ ЛИФТ» АРХИТЕКТОРА ЖОЛТОВСКОГО

Панорамные лифты во внешних приставных шахтах сегодня способны стать таким же эффектным элементом фасадов зданий как лепнина, карнизы или арки. Идея использования таких лифтов при строительстве домов в нашей стране принадлежит архитектору Ивану Жолтовскому – выносные лифты впервые появились именно в его домах послевоенной постройки.

Кроме нового взгляда на применение лифтов в архитектуре, Иван Владиславович оставил о себе память благодаря многим талантливым работам. О некоторых из них хочется рассказать подробнее, как и о самом их авторе.

Иван Владиславович Жолтовский (1867-1959 гг.) – русский и советский архитектор, художник, крупнейший представитель ретроспективизма в архитектуре Москвы родился 15 (27 ноября) 1867 года в Пинске (ныне Брестская область, Белоруссия) в католической семье. В 1898 году он окончил Высшее художественное училище при Императорской Академии художеств в Санкт-Петербурге и защитил дипломный проект «Народный дом», включающий в себя столовую, театр и библиотеку, получив звание архитектора-художника.

Учёба в Академии продолжалась для Ивана Владиславовича около одиннадцати лет. Это объясняется тем, что слушатель прерывал учёбу для практической проектной и строительной работы сначала в качестве помощника архитектора, а затем и для самостоятельной творческой деятельности – подобная практика

обучения имела распространение в те годы.

Таким образом, ещё не закончив Академии, он прошёл все ступени практической работы архитектора, достигнув большой самостоятельности.

После окончания академии Иван Жолтовский поселился в Москве и получил приглашение преподавать в Строгановском училище.

В 1910-е годы и в 1923-1926 годах он изучал архитектуру Италии, где его особенно вдохновили работы знаменитого зодчего Андреа Палладио. Идеи Ренессанса настолько глубоко потрясли русского архитектора, что он остался верен им до конца своей жизни.

На протяжении всей своей творческой жизни И.В. Жолтовский неустанно бился над разгадкой проблемы классического в искусстве.

Неоднократные поездки в Италию, Англию, изучение русской ар-



Архитектор И.В. Жолтовский

хитектуры, тщательный анализ произведений народной архитектуры и знаменитых ансамблей, таких, как площадь Сан-Марко в Венеции, соборная площадь в Пьенце, Кремлёвский ансамбль в Москве и др., сопоставление произведений античной греческой архитектуры с архитектурой Древнего Рима – всё это, сопровождаемое бесчисленными зарисовками и обмерами, позволило Ивану Жолтовскому постепенно выработать свою концепцию классики.

К моменту Великой Октябрьской социалистической революции Иван Жолтовский уже был известен в широких кругах архитекторов не только как принципиальный и талантливый мастер, но и как знаток классики и глубокий толкователь. Его педагогический авторитет также высоко ценился.

С первых дней Советской власти И.В. Жолтовский принял жи-

вейшее участие в осуществлении крупных проектных и строительных работ. Совместно с выдающимся архитектором Алексеем Щусевым он возглавил работу по составлению первого плана реконструкции г. Москвы.

В 1923 году Иван Жолтовский разработал генеральный план Всероссийской сельскохозяйственной выставки и спроектировал на ней павильон «Машиностроение». В том же году Жолтовскому выделили дом-усадьбу № 6 по Вознесенскому переулку, в котором ранее жили блестящие поэты Александр Сумароков и Евгений Баратынский.

По воспоминаниям друзей архитектора, в хорошем настроении он начинал знакомить гостей со своими владениями с кухни, где сохранился кирпичный, «в ёлочку», навощённый и натёртый до блеска пол. Там же стояла огромная плита с медным круговым поручнем и медными дверками (газа в доме не было).

В левом, дальнем от входа, углу виднелись дверцы... лифта для куша-

ний, которые прямо отсюда подавались в столовую на антресолях.

Старый лифт с воротом и пеньковым канатом доезжал всего лишь до бельэтажа, и Иван Владиславович честно признавался, что ему пришлось «совершить варварство» – удлинить шахту до антресолей.

Однако в остальном тонкой души человек бережно сохранял уходящий в старину облик своего жилища, в том числе, гризайльную начала XIX века роспись потолка в кабинете.

Забегая вперёд, скажем, что буквально спустя несколько дней после смерти творца его кабинет подвергся самому настоящему разорению – уникальные гризайли были счищены и загрунтованы под побелку. Рабочие не церемонились с наследством прошлого – в кабинете предстояло открытие читального зала городского архива...

В 1932 году Ивану Жолтовскому было присвоено звание Заслуженного деятеля искусства РСФСР. В это время зодчий был занят проекти-

ДЛЯ СПРАВКИ:

Гризайль – вид живописи, выполняемой тональными градациями одного цвета, чаще всего сепии или серого, а также техника создания нарисованных барельефов и других архитектурных или скульптурных элементов. В гризайли учитывается только тон предмета, а цвет не имеет значения.



Жилой дом на Ленинском проспекте в Москве



Жилой дом на Проспекте Мира в Москве

рованием и строительством жилого дома на Моховой улице в Москве (ул. Моховая, д. 13).

В начале 30-х годов в СССР развернулось интенсивное строительство домов для инженерно-технических работников высшей квалификации. Страна крайне нуждалась в таких кадрах и представление им жилища повышенного комфорта рассматривалось как мера поощрения творческого инженерного труда. Проектировались эти дома по особой программе – квартиры увеличенных площадей, высокий уровень благоустройства и отделки.

Дом на Моховой стал одним из домов такой серии. В планировке дома в центральном объеме здания была применена двухквартирная секция с квартирами в одном-двух уровнях в три-четыре комнаты, в боковых крыльях были расположены одно-двухкомнатные квартиры.

Архитектор Алексей Щусев по поводу построенного И. Жолтовским Дома на Моховой высказался следующим образом: «Я считаю, что даже в Европе трудно найти мастера, который так тонко понял бы классику. Эта постройка является



Здание Московского имподрома

большим завоеванием современной архитектуры».

После постройки новое здание удостоилось полярных отзывов, но в целом вызвало к себе большой интерес. Москвичи специально приходили, чтобы посмотреть на красивый дом.

Примечательно, что хотя дом на Моховой изначально строился как жилой, позже его передали посоль-

ству США, и некоторое время дом неофициально именовался «Домом Буллита» (по имени посла Соединённых Штатов Америки).

В послевоенный период Иван Жолтовский проводил обширную работу по восстановлению и развитию народного хозяйства, принимая участие в разработке типовых проектов для массового строительства, много внимания уделил проблеме архитектуры индустриальных крупнопанельных домов, выдвинув ряд прогрессивных идей.

НЕКОТОРЫЕ ИЗ РЕАЛИЗОВАННЫХ ПРОЕКТОВ ИВАНА ЖОЛТОВСКОГО:

1903 г. – Дом скакового общества.

1909-1913 гг. – Особняк Г.А. Тарасова.

1926-1927 гг. – Центральная тепловая электростанция ГЭС-1 на Раушской набережной.

1927-1929 гг. – Два боковых крыла здания Госбанка на Неглинной улице.

1932-1934 гг. – Дом на Моховой.

1945 г. – Дом на Калужской улице (Ленинском проспекте).

1950-1955 гг. – Здание и трибуны Московского имподрома.

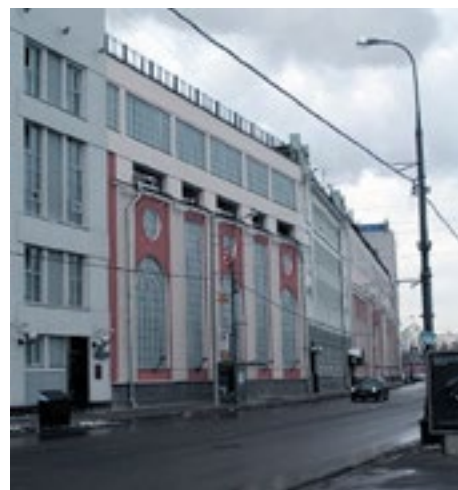
1951-1954 гг. – Ансамбль МТС на ВСХВ.

1951 г. – Дом для работников НКВД на Смоленской площади.

1957 г. – Дом Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) (на Проспекте Мира).

1958 г. – Здание МГХПУ им. Строганова на Волоколамском шоссе.

1963 г. – Санаторий «Горный» в Ливадии (Большая Ялта, Крым).



Центральная тепловая электростанция МОГЭС на Раушской набережной, 1927 год

В 1945 году, после окончания Великой Отечественной войны, постановлением Правительства была создана архитектурная мастерская-школа академика архитектуры И.В. Жолтовского.

В конце 40-х годов мастерская-школа Жолтовского на фоне общего наступления на искусство, начатого со статей А.А. Жданова в журналах «Звезда» и «Ленинград», была обвинена в космополитизме.

Но в начале 1950 года, когда И. Жолтовскому была присуждена Государственная премия за жилой дом № 11 на Ленинском проспекте (1949 г.), гонения школы Жолтовского прекратились.

Свой новый дом архитектор сделал необычайно широким – целых девятнадцать метров (для сравнения: ширина распространённых ныне в Москве девятиэтажных панельных домов – около двенадцати метров). Большая ширина выгодна тем, что при том же объёме здания сокращается площадь наружных стен, и, соответственно, – расходы на строительство и отопление.

Значительная ширина позволила академику пропустить по продольной оси дома идущий от лестничной клетки длинный и довольно широкий коридор, на который и «нанизаны» квартиры. Благодаря этому на каждом этаже одной секции оказалось целых восемь квартир! Помимо чисто коммуникационных функций, коридоры имели и техническое значение. В их стенах встроены шкафы, в которых прятались водопроводные и канализационные стояки, что позволяло заниматься их починкой извне квартиры. В торцах коридоров разместились приёмники мусоропроводов – по одному на каждые четыре квартиры.

Ещё одним выгодным отличием дома была прекрасная отделка пути от подъезда до квартиры. Входящих в дом встречал просторный, светлый, нарядный вестибюль. Лестницы – широкие, очень пологие, с кра-

сивыми ступенями искусственного мрамора.

Лифтовые шахты (по две на каждую лестницу) Жолтовский вынес на междуэтажные лестничные клетки, расположив их так, чтобы они не касались стен. Этим дом отличался от большинства своих ровесников, в которых лифтовые шахты непосредственно примыкали к квартирам. Такое решение снижало уровень шума и вибрации в жилых помещениях, но имело и существенный недостаток – для того, чтобы добраться до лифта, приходилось спускаться или подниматься на пол-этажа.

Последним завершённым при жизни проектом Ивана Жолтовского стал десятиэтажный дом № 184 на 270 квартир по проспекту Мира (1955-1957 гг.).

К тому времени в стране разразилась борьба с культом личности вождя и с его наследием, в т.ч., с «излишествами» в архитектуре. Поэтому вместо признания автору проекта досталась порция критики. Но со временем дом был признан памятником архитектуры и взят под охрану государством. Кстати, у него есть брат-близнец в Рижском проезде, 3.

Дом № 184 по Проспекту Мира строился как ведомственный. Впрочем, квартиры в нём получали и рядовые москвичи.

Проект подразумевал совмещение кухни со столовой (16 кв. м), ванны имели окна, а лифты перемещались в стеклянных шахтах.



И.В. Жолтовский

Основная часть дома существенно отодвинута от автомобильной магистрали, и перед домом образуется маленький садик. Дом словно вырастает из этого зелёного массива.

Поблизости от дома Жолтовского на Проспекте Мира стоят ещё два уникальных здания, представляющие памятники других эпох советского строительства. Это Дом-коммуна архитекторов М. Гинзбурга и С. Лисагора, построенный в 1928-1930 гг., и 25-этажный панельный дом на сваях (прозванный в народе «дом на курьих ножках») архитекторов В. Андреева и Т. Заикина, возведённый в 1968 г.

Дмитрий Иванников
фото автора
и из сети Интернет



В одном из интервью Иван Жолтовский говорил о своём видении идеального дома со «стеклянным лифтом»: «Человек приезжает на свой этаж и любуется открывающимся видом».

Возможно, ограниченность технологических решений той эпохи не позволила архитектору полностью реализовать оригинальное видение его идеи.

Но каждодневные картины сегодняшней действительности, в которой лифтовая шахта на фасаде дома не является чем-то из ряда вон выходящим, подтверждают прозорливость и прогрессивный ход мыслей советского зодчего.





Для участника Великой Отечественной войны гвардии капитана в отставке Ивана Долгих призванием всей жизни стала работа с машинами и людьми. Вне зависимости от того, с людьми или со сложными механизмами приходилось ему сталкиваться, и в той и в другой стихии он старался проявлять максимум ответственности, въедливости, стремился докопаться до самой сути и добиться высоких результатов.

В течение 10 лет, будучи электромехаником по лифтам на предприятии «Мослифт», Иван Петрович безукоризненно обслуживал подъёмные машины в столице.

Об этом периоде своей жизни он мог бы рассказать немало интересного, но в год 70-летия Победы мы попросили его поведать о фронтовой юности, когда его неразлучными спутниками были машины боевые – орудия и танки.



ДВЕ СТИХИИ ИВАНА ДОЛГИХ

ОРУДИЕ – К БОЮ!

Начало Великой Отечественной войны застало Ивана Долгих в Баку, куда он вместе со всей семьёй в марте 1940 переехал из Орловской области к новому месту работы отца.

13 марта 1942 года восемнадцатилетний комсомолец Иван добровольцем вступил в ряды Красной армии.

В мае 1942 года, приняв воинскую присягу и пройдя необходимую подготовку, новобранец был назначен на должность заряжающего 76-мм орудия.

Его батарея в составе 80-го гвардейского стрелкового полка 32-й гвардейской Краснознамённой стрелковой дивизии 56-й армии вела тяжёлые, кровопролитные оборонительные бои в горнолесных районах и на высокогорных перевалах Северо-Кавказского фронта.

«Хотя пушка относилась к классу лёгких орудий, таскать её по горам было тяжело: закинешь на одну гору, а за ней встаёт дру-

гая гора – ещё выше, – вспоминает Иван Петрович. – Орудийный расчёт составлял 7 человек, а в 1941 году, когда такие орудия передвигались на конной тяге, к расчёту прибавлялось ещё двое ездовых».

В трудных оборонительных боях прошло полгода. За это время советские войска измотали противника, приостановили его наступление и вынудили перейти к обороне.

1 января 1943 года началось изгнание немецко-фашистских войск с Северного Кавказа и всей территории Краснодарского края.

На Таманском полуострове противник развернул мощную глубокоэшелонированную систему укреплений, т.н. «голубую линию». Она прикрывала Крым и сохраняла плацдарм для возобновления наступательной операции на Кавказе.

Немецкое командование считало, что эту линию обороны прорвать невозможно, и на это имелись весомые аргументы.

29 апреля – 15 мая 1943 г. войска Северо-Кавказского фронта попытались прорвать «голубую линию» и овладеть Таманским полуостровом. Но 4 мая, после шести дней ожесточённых боёв, наступавшей на центральном направлении 56-й армии удалось овладеть лишь одним узловым пунктом немецкой обороны – станцией Крымская (ныне город Крымск). Дальнейшее наступление Красной армии было остановлено фашистами.

Однако 10 сентября 1943 года, подтянув свежие силы, Северо-Кавказский фронт перешёл в новое наступление с целью освобождения Новороссийска и Таманского полуострова.

Рассказывает Иван Долгих: «Личный состав нашей батареи и нашего орудия всю ночь почти не спал, готовясь к наступлению.

В 5 часов утра началась артподготовка; наше орудие за целый день выпустило более 200 снарядов различных видов. Бомбила авиация. Затем на прорыв обороны противника пошли знаменитые танки Т-34, за ними ринулась в атаку пехота при поддержке артиллерии».

9 октября 1943 года захватчики были отброшены за пределы Керченского пролива, боевая эпопея по освобождению Северного Кавказа завершилась.

«На Кубани и Таманском полуострове не осталось ни одного немца, кроме пленных», – эти слова рапорта командующего фронтом генерала И. Петрова И. Сталину стали своеобразным эпилогом к битве за Кавказ.

После короткой передышки началась подготовка к операции по форсированию Керченского пролива и освобождению Крыма.

Во время операции по захвату плацдарма на крымском берегу в подразделении, где служил Иван Долгих, произошёл курьёзный случай. Сегодня Иван Петрович вспоминает его со смехом, но тогда, в суровых фронтовых условиях, когда спали в окопах с каской вместо подушки под головой, когда за курение могли расстрелять, всё воспринималось иначе.

Случилось же вот что: перед началом форсирования Керченского пролива ба-

⬆️ **Ходовые качества американской боевой машины производили на слушателей курсов неоднозначное впечатление. Гусеницы у «Шерманов» были резино-металлическими, поэтому по шоссе танк передвигался относительно малошумно, обладал хорошим сцеплением с асфальтом, но из-за физических свойств резины на гололёде, на распутице «Шерманы» становились плохо управляемыми. У Т-34 простые металлические гусеницы были сконструированы так, что буквально впивались в землю, но, с другой стороны, если требовалось резко повернуть влево или вправо на гладком сухом асфальте, танк мог крутануться вокруг своей оси из-за плохого контакта с дорогой.** ⬆️

тарее выдали продукты на три дня ведения боевых действий. 7 ноября 1943 года, как раз в очередную годовщину Великой Октябрьской социалистической революции, продукты закончились, а батарея закрепились на одной из невысоких крымских сопек. На соседней сопке, буквально рукой подать, засели немцы.

Вскоре на батарее заметили, как в воздухе появился самолёт с красными звёздами на крыльях. Он подлетал всё ближе и ближе к советским позициям, вот от него отделился здоровенный мешок (как потом оказалось, с продуктами) и упал... на занятую фашистами сопку! Голодные красноармейцы мысленно обругали невнимательного пилота как только можно, но вскоре самолёт зашёл на второй круг и сбросил ещё один мешок с продуктами, уже точно по адресу.

Немцы тем временем вскрыли доставшийся им с оказией мешок, принялись уплетать его содержимое, издевательски крича: «Руссиш Иван, данкешон (спасибо)!».

Но радость недругов продолжалась недолго – вскоре советское наступление на Крымском полуострове продолжилось и любителям отведать чужие продукты «дали прикурить».

4 декабря 1943 года в боях под Керчью Иван Долгих был ранен. После медсанбата, развёрнутого в бывших каменоломнях горы Митридат, он сменил несколько госпиталей (всё было переполнено ранеными), пока не попал в госпиталь в Дербенте, где за два месяца лечения рана зажила.

ОСВОИТЬ «БРОНЮ»

2 февраля 1944 года артиллериста выписали из госпиталя и направили в учебный танковый полк в г. Баку. Там за короткое время, занимаясь по 14-16 часов в день, он освоил специальность танкиста-заряжающего и другие специальности членов танкового экипажа, потому что в бою экипаж должен быть взаимозаменяемым.

Учились будущие танкисты на американских танках М4А2 «Шерман», поступавших в СССР по ленд-лизу.

15 мая 1944 года выпускники танковых курсов отправились эшелоном на 2-й Украинский фронт.

В пути эшелон долго стоял в Сталинграде. Своими глазами танкисты увидели тогда руины и полную разруху по всему городу, где развернулась переломная битва Великой Отечественной войны.

Боевое крещение в новой воинской специальности состоялось у Ивана Долгих с началом Яско-Кишинёвской наступательной операции. В ходе неё советские войска освободили Румынию, затем двинулись в Северную Трансильванию, Венгрию.

В одном из боёв на территории Венгрии, 15 сентября 1944 года, в боевое отделение танка, в котором заряжающим был Иван Петрович, попали два бронебойных снаряда. В результате наводчик орудия был убит, заряжающий оказался тяжело ранен, но танк продолжал выполнять боевую задачу.

Командир танка доложил по радиации о потерях командира роты, тот дал коман-

ду другим экипажам: «Помочь боевым товарищам!» Но в наступлении сделать это было очень сложно — любая вынужденная остановка превращала танк в неподвижную мишень, заманчивую для вражеских орудий.

Тем не менее, танк Долгих приостановился буквально на секунду, два человека из оказавшихся поблизости танков шустро забрались внутрь и пополнили поредевший экипаж.

После боя, продолжавшегося до глубокого вечера, наводчика похоронили с воинскими почестями, а раненого заряжающего отправили в госпиталь. Госпиталь в Кисловодске запомнился фронтовику чутким и внимательным персоналом.

Уже в ноябре 1944 года Иван вновь оказался в учебном танковом полку. На сей раз ему предстояло учиться на механика-водителя танка Т-34 — лучшего танка Второй мировой войны. Во время напряжённых занятий в «учебке» открылась старая рана на спине и бойца вновь передали в руки военных медиков.

В стенах медицинского учреждения воин Красной армии встретил тот самый долгожданный день, который до сих пор вызывает у миллионов россиян неописываемую гамму чувств — от радости до слёз на глазах одновременно, день Победы.

После выписки из госпиталя Иван Долгих окончил полковую танковую школу, ему присвоили звание старшего сержанта и направили в Прибалтийский военный округ. В мае 1951 года, после окончания Киевского Краснознамённого

танко-самоходного военного училища, он получил звание «лейтенант» и распределение в Белорусский военный округ командиром экипажа тяжёлого танка ИС-2.

В дальнейшем, после окончания курсов политсостава, проходил военную службу в звании старшего лейтенанта — заместителя командира роты по политической части.

Завершить военную карьеру герою нашего повествования пришлось в 1956 году по состоянию здоровья, во время прохождения службы в Германии. К тому моменту во время отпуска в Кисловодске ему посчастливилось познакомиться со своей будущей женой. В 1956 году молодые люди решили пожениться и переехать в Москву, к месту жительства жены.

ЗАБОТЫ МИРНЫХ ДНЕЙ

Документов из армии пришлось дожидаться долго. А, получив их, офицер запаса увидел объявление о наборе в строительное техническое училище № 17. После учёбы два года он работал в ПТУ № 50 мастером производственного обучения по строительно-монтажным работам, затем был переведён на должность заместителя директора по учебно-воспитательной работе и плотно занялся подготовкой молодых кадров строительного профиля для стремительно расстраивающейся Москвы.

В 1974 году Иван Петрович окончил Московский областной педагогический



И такая техника ветерану знакома...

институт, с 1973 по 1980 годы трудился в электротехническом конструкторском бюро инженером в отделе кадров.

Обострившиеся проблемы со здоровьем заставили участника войны задуматься о смене рода занятий. К счастью, буквально в пяти минутах ходьбы от его дома располагались курсы Мослифта для электромехаников по лифтам. Окончив их, Иван Петрович с 1980 по 1990 годы



ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ ВЕТЕРАНА:

— Глубокой ночью дежурная медсестра постучала в дверь палаты и объявила, что началась тревога. Пациенты не поняли: какая тревога? Ведь госпиталь, тыл... А потом медсестра сказала, что война закончилась...

Мы кинулись обниматься, что тут началось, не знаю, как передать эти эмоции! Наутро, когда первые волнения немного остыли, начальник госпиталя поздравил нас с Победой и в честь праздника распустил в увольнение по всем Минеральным Водам к знакомым, родне или товарищам.

Но предупредил: если кто не явится из увольнения, то последствия будут суровыми.

Гвардии старшина
Иван Долгих ▶

На улицах стояли накрытые столы, люди веселились и плакали, отмечая Победу, поздравляли друг друга.

Неподалёку от железнодорожной станции несколько мужчин, завидев бравого танкиста в новом обмундировании, от переизбытка чувств принялись качать его на руках.



Материалы для проведения военно-патриотической работы, собранные И.П. Долгих

трудился в СУ-16 Мослфта, не только занимаясь техническим обслуживанием лифтов, но и отвечая за учёбу с прорабами, за организацию торжеств в честь праздничных дат, за выпуск стенгазеты.

При освоении специальности «электромеханик по лифтам», признаётся собеседник, ему пригодилось знание всех механизмов и принципов работы систем в танке. Да, поначалу было трудно, но помогли старание и желание учиться: если чего-то не понимал, не стеснялся спрашивать, старался пойти с бригадиром на ремонт оборудования, чтобы поднабраться опыта.

Уже на пенсии Иван Долгих некоторое время проработал в Научно-исследовательском институте новых

строительных материалов, отделки и оборудования зданий, но позже всей душой отдался военно-патриотическому воспитанию молодёжи и общественной работе в ветеранских организациях.

Его заслуги на новом фронте деятельности ценят сполна: при нашей встрече на столе не хватило места для благодарственных грамот из органов власти, благодарственных отзывов директоров школ, дипломов и удостоверений к наградам от общественных организаций.

Специально для проведения патриотических занятий в школах, «уроков мужества», Иван Петрович разработал методические пособия, посвящённые 60-летию битвы под Москвой, 60-летию Сталинградской битвы, а также танковым войскам в годы Великой Отечественной войны. Практически готов сборник материалов к 70-летию Победы.

Сегодня о Победе надо говорить, уверен автор сборников, потому что остро стоит вопрос сохранения не искажённой памяти о ней в связи с происходящим на Украине, на фоне действий Америки, стремящейся принизить вклад СССР в победу над фашизмом.

Хорошо уже то, что процесс «переосмысления истории» в России ещё не зашёл слишком далеко, и школьники пока не сомневаются в том, что, например, 22 июня

1941 года на Советский Союз напала фашистская Германия, а не наоборот.

Однажды Иван Долгих эмоционально рассказал малолетним слушателям о значении Вечного огня, напомнил о трогательной традиции, когда молодые семейные пары приезжают возлагать к нему цветы как благодарность за дарованный им павшими героями шанс найти своё счастье под мирным небом.

Рассказ так подействовал на ребят, что некоторые, особенно девочки, прослезились. Зашедшая после занятия в класс директор школы при виде слёз на глазах учеников поначалу перепугалась: «Что вы им там такое рассказали?» Но потом разобралась.

В честь 55-летия Победы Ивану Петровичу Долгих было присвоено звание капитана танковых войск в отставке. Повышение в воинском звании вовсе не стоит воспринимать как дежурный знак внимания к заслугам фронтовика со стороны государства. Те ветераны, которые не заперли себя в четырёх стенах, а находят силы и энергию, чтобы воспитывать молодёжь, сохранять правду о Великой Отечественной войне, достойны быть произведёнными в генералы.

Дмитрий Иванников
фото автора



Капитан танковых войск И.П. Долгих всегда в строю



Слова ветерана находят отклик



**10 ИЮНЯ ОТМЕЧАЕТ
55-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ
АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ
МИНАКОВ,
генеральный директор
ООО «Лифтснабсбыт»,
г. Саратов**

Алексей Владимирович Минаков родился в селе Ольговка Курской области. Окончив школу, в 1975 году поступил в Авиационный техникум в Саратове, который и закончил в 1979 году. А потом была служба в Советской Армии, в ВВС, после которой Алексей решил продолжить образование и поступил в СГСЭУ в 1981 году. Учёбу в университете совмещал с работой в должности электро-механика в «Лифтремонте», учился на вечернем от-делении.

В 90-е годы работал в СНИЦ. В это же время и пришло решение работать самостоятельно. 1 апреля 1999 года Алексей Владимирович открыл свою организацию «Лифтснабсбыт». И сегодня созданная тогда организация занимается предоставлением услуг по монтажу, ремонту и техническому обслуживанию подъёмно-транспортного оборудования.

Коллеги, друзья, родные поздравляют Алексея Владимировича Минакова с 55-летним юбилеем, желают крепкого здоровья, процветания предприятию, исполнения самых заветных желаний и удачи!

Коллектив информационно-аналитического журнала «ЛИФТИНФОРМ» искренне поздравляет члена редакционного совета нашего издания, кандидата технических наук, Почётного строителя России, члена-корреспондента Академии жилищно-коммунального хозяйства

ВАДИМА ВИКТОРОВИЧА СОКОВА

с назначением на должность руководителя Главного управления Московской области «Государственная жилищная инспекция» в ранге министра – Главного государственного жилищного инспектора Московской области.

Мы убеждены, что Ваш профессиональный опыт, энергия, управленческий талант и организаторские способности позволят Вам добиться значительных достижений на этом высоком и ответственном посту!

Успехов Вам в нелёгкой и ответственной работе!



Хочешь
знать все
о лифтовой
жизни страны,
принимать
активное
участие
в делах,
влиять
на принятие
решений?

Читай журнал
ЛИФТИНФОРМ

В центре событий – с журналом «ЛИФТИНФОРМ»

Журнал «ЛИФТИНФОРМ» – первое общероссийское издание о лифтах, родилось в начале 90-х годов прошлого столетия, в самые тяжёлые для новой России времена, когда многие думали только о хлебе насущном, о том, как выжить. Руководители ведущих лифтовых предприятий, решивших издавать печатный орган, думали о завтрашнем дне своей отрасли, о будущем России, о том, как сохранить лифтовое хозяйство. Им это удалось! Сегодня журнал «ЛИФТИНФОРМ» – ведущее издание не только лифтовой отрасли, но и всего строительного комплекса России, выпускается при информационном участии Министерства строительства и ЖКХ Российской Федерации, Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору, аккредитован для работы на заседаниях депутатского корпуса в Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации, журнал ежемесячно предоставляется руководителям Комитета ГД ФС РФ по строительству и земельным отношениям. Также часть тиража журнала «ЛИФТИНФОРМ» ежемесячно поставляется в Государственную Книжную Палату Российской Федерации, откуда заказать его для просмотра можно из любого уголка нашей страны.

ПОДПИСКУ НА ЖУРНАЛ МОЖНО ОФОРМИТЬ:

• через редакцию – тел./факс: 499-753-00-89/90
e-mail: liftinform@lift.ru; avgustinovalift.ru

• в любом почтовом отделении России
подписные индексы по каталогу Роспечати «Журналы»
на полугодие – 82609, годовая подписка – 36218

НАША ИНФОРМАЦИЯ – ЗАЛОГ ВАШЕГО УСПЕХА!

РЕКЛАМА



ООО «МЭП Русьлифт» – Деталилифта.РФ

«ТЕХСОЮЗ-М» – tehsoyuz.com

- ЗАМЕНА, МОНТАЖ ЛИФТОВ,
- РЕМОНТ ЛИФТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ,
- ПОСТАВКА ЛИФТОВЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Наш адрес: 105203, г. Москва, ул. 15-я Парковая, д.10

тел.: (499)753-01-09; (499)713-5444; (495)965-0457, (495)742-5335

E-mail: tehsoyuz@lift.ru, mepruslift@lift.ru

РЕКЛАМА



ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ЛИФТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

«ЩЕРБИНАЛИФТКОМПЛЕКТ»

**КРУПНЕЙШИЙ ПОСТАВЩИК ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ
К ЛЮБЫМ ТИПАМ ЛИФТОВ,
КОМПЛЕКТОВ МОДЕРНИЗАЦИИ ЛИФТОВ
И ПРОЧЕГО ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ.**

У НАС САМЫЙ БОЛЬШОЙ СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ К ЛИФТАМ.

142172, г.Москва, г.Щербинка, ул.Высотная, д.6

☎ (495) 505-62-33, (926) 963-16-78

www.liftcomplekt.ru, e-mail: shlk@shlk.ru

РЕКЛАМА

РЕКЛАМА



ООО
МОСКОВСКОЕ
УПП №13 ВОС

ПРОДУКЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

Микровыключатели

Лифтовые посты

Лифтовые указатели

Лифтовые табло

Модули кнопочные со шрифтом Брайля

109382, г. Москва, ул. Люблинская, д. 139

E-mail: info@upr13.ru

Контактные телефоны:

Отдел маркетинга:

Тел./факс: 351-5993; тел.: 351-6992, доб. 134

Технический директор: тел. 351-6996

Коммерческий директор: тел. 351-8286

ЛИФТ н ф о р м №7 (214)

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА «RUSSIAN ELEVATOR WEEK»

- **ОБЗОР ВЫСТАВКИ**
Александр Моисеев
- **КРУГЛЫЙ СТОЛ**
«ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ИНЖЕНЕРНЫХ СИСТЕМАХ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ»
Сергей Петров
- **СЕМИНАР «СОЗДАНИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОЦЕНКИ ПРОФКВАЛИФИКАЦИЙ ЛИФТОВОЙ ОТРАСЛИ»**
Мария Ростова
- **КРУГЛЫЙ СТОЛ**
«ОРГАНИЗАЦИЯ, ПРОБЛЕМЫ, КАЧЕСТВО СПЕЦИАЛЬНОЙ ОЦЕНКИ УСЛОВИЙ ТРУДА»
Валерий Будумян

СтройЭКСПО. ЖКХ

39 Всероссийская специализированная выставка

СТРОИТЕЛЬСТВО

- Новые технологии в строительстве • Быстровозводимые здания и сооружения
- Металлоконструкции • Строительные и отделочные материалы • Кровля. Фасады. Изоляция
- Окна. Двери. Ворота • Строительное и промышленное оборудование

СИСТЕМЫ И ИНЖЕНЕРНЫЕ СЕТИ

- Системы очистки воды, водоочистители • Канализационные системы и оборудование
- Системы вентиляции и кондиционирования • Системы водоснабжения и отопления
- Котельное оборудование. Насосы • Трубы. Запорная и регулирующая арматура

УПРАВЛЕНИЕ ЖИЛИЩНЫМ ФОНДОМ

- Реконструкция, ремонт и содержание объектов жилищного фонда
- Локальный ремонт труб и трубных конструкций
- Материалы и оборудование для диагностики и санации
- Новые формы управления ЖКХ
- Коммунальные машины и механизмы для ЖКХ

ВСЁ ДЛЯ КАЧЕСТВЕННОГО РЕМОНТА
И НАДЕЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА!

2015

23-25
СЕНТЯБРЯ
ВОЛГОГРАД
ЭКСПОЦЕНТР

Организатор



(8442) **93-43-02**
volgogradexpo.ru
info@volgogradexpo.ru

Организатор оставляет за собой право вносить изменения в программу выставки.

РЕКЛАМА

РЕКЛАМА

Международная выставка
оборудования и технологий
для градостроительства,
энергоснабжения и городской
инфраструктуры

CityExpo

13–15 октября 2015 года

Москва, ВДНХ (ВДЦ), павильон 75



www.city-expo.ru



Партнеры



Оборудование
для электроэнергетики

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ФОРУМ



www.rugrids-electro.ru
#RugridsElectro

19–22 октября
2015
8–11 июня

Международная выставка
ЭЛЕКТРО



Электрооборудование
Промышленная светотехника
Автоматизация зданий
и сооружений



РЕКЛАМА

www.elektro-expo.ru

РЕКЛАМА

15 Всероссийская специализированная выставка

ПромЭКСПО-2015



- Металлургия. металлообработка
- Машиностроение
- Станкостроение
- Сварка. Резка. Контроль
- НефтеГазХимия
- Энергетика. Энергосбережение
- Электрика

Организатор



Генеральный
интернет-партнер



Официальный
партнер



(8442) 93-43-02
www.volgogradexpo.ru

23-25
СЕНТЯБРЯ
ВОЛГОГРАД
ЭКСПОЦЕНТР

ООО "БИЗНЕС СЕРВИС"



Прайс на услуги

№ п/п	Наименование услуги	Цена за услугу, руб.
1	Вложение рекламных материалов в портфели (панки) участников Съездов, Конференций лифтовиков (от 300 участников).	5 000
2	Вложение рекламных материалов в портфели (панки) участников конференций, съездов, совещаний, семинаров лифтовиков (от 20 до 120 участников).	1 000
3	Изготовление рекламных материалов (книг, брошюр, проспектов, листовок).	По согласованию

Прайс на нормативно-техническую литературу (НТЛ)

СТАНДАРТЫ

1	ГОСТ Р 55963-2014 «Лифты. Диспетчерский контроль. Общие технические требования».	700,00
2	ГОСТ Р 55964-2014 «Лифты. Общие требования безопасности при эксплуатации».	650,00
3	ГОСТ Р 55965-2014 «Лифты. Общие требования к модернизации находящихся в эксплуатации лифтов».	500,00
4	ГОСТ Р 55966-2014 (CEN/TS 81-76:2001) «Лифты. Специальные требования безопасности к лифтам, используемым для эвакуации инвалидов и других маломобильных групп населения».	600,00
5	ГОСТ Р 55967-2014 (ЕН 81-21:2009) «Лифты. Специальные требования безопасности при установке новых лифтов в существующие здания».	500,00
6	ГОСТ Р 55968-2014 (ЕН 115-2:2010) «Эскалаторы и пассажирские конвейеры. Повышение безопасности находящихся в эксплуатации эскалаторов и пассажирских конвейеров».	950,00
7	ГОСТ Р 55969-2014 «Лифты. Ввод в эксплуатацию. Общие требования».	500,00

СЕРИЯ "БИБЛИОТЕКА ЛИФТОВИКА"

1	ЛИФТЫ ДЛЯ ЖИЛЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ. БЕЗОПАСНОСТЬ В ПЕРИОД НАЗНАЧЕННОГО СРОКА СЛУЖБЫ. СБОРНИК № 2. (НОВИНКА)	1000,00
2	СБОРНИК ДОКУМЕНТОВ УСТАНОВЛИВАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯ К КВАЛИФИКАЦИИ РАБОТНИКОВ ЛИФТОВОЙ ОТРАСЛИ. ВЫПУСК 1. (НОВИНКА)	600,00
3	Методическое пособие для руководителей и специалистов строительных и управляющих организаций, товариществ собственников жилья, жилищных и иных специализированных потребительских кооперативов - «ЛИФТЫ: Особенности управления инженерным оборудованием многоквартирного дома».	500,00
4	Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 011/2011 «Безопасность лифтов».	100,00
5	ИСТОРИЯ РОССИЙСКОГО ЛИФТОСТРОЕНИЯ. Ю.С. Газарин.	300,00
6	Особенности договорной работы лифтового предприятия.	500,00

МЕТОДИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ

1	Методические рекомендации по определению обоснованности тарифов и цен на техническое обслуживание лифтов и экспертное обследование лифтов, отработавших нормативный срок службы, обеспечивающих соблюдение требований Промышленной безопасности.	310,00
2	Методика определения стоимости строительной продукции на территории РФ. МДС 81-35.2004.	480,00
3	Методические рекомендации по формированию цен на услуги по техническому обслуживанию (текущему ремонту) лифтового хозяйства.	330,00
4	Методические указания по определению величины сметной прибыли в строительстве. МДС 81-25.2001.	350,00
5	Методические указания по определению величины накладных расходов в строительстве. МДС 81-33.2004.	150,00

НОРМАТИВНАЯ ЛИТЕРАТУРА

1	Доврачебная помощь в чрезвычайных ситуациях. Памятка спасателя.	70,00
2	Гидравлические лифты. Архангельский Г.Г.	350,00

Цены даны по состоянию на 15 мая 2015 г.
Стоимость почтовых услуг не входит в стоимость НТЛ. Возможен самовывоз.
Адрес: г. Москва, ул. 15-я Парковая, д. 10-А.
Тел./факс для заказа: (499) 753-00-92, e-mail: business@lift.ru.

РЕКЛАМА





НАЧАЛАСЬ ПОДПИСКА НА 2 ПОЛУГОДИЕ 2015 ГОДА!

Продлить подписку можно: в любом почтовом отделении России — подписные индексы:

36218 — годовой; **82609** — полугодовой; через редакцию по тел.: (499) 753-00-89/90;

по e-mail: liftinform@lift.ru, сделав заявку;

через банк, заполнив и оплатив квитанцию (образец квитанции прилагается).

Не забудьте указать фамилию, имя, отчество, почтовый адрес с индексом, контактный телефон, количество комплектов журнала, период подписки. Копию оплаченной квитанции отправьте в редакцию по факсу: (499) 753-00-89/90 или почтой: 105203, г. Москва, ул. 15-я Парковая, д. 10 «А», оф. 12, журнал «ЛИФТИНФОРМ».

Извещение	ООО «Журнал «Лифтинформ», ИНН/КПП 7719683856/771901001, р/с 40702810738290030337
	БИК 044525225, к/с 30101810400000000225
	ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «ЛИФТИНФОРМ»
	Ф.И.О. _____
	Компания _____
	Индекс _____ Город _____
	Ул. _____
	Дом _____ Корп. _____ Кв.(офис) _____
	Телефон _____ Факс _____ E-mail _____
Кассир	Сумма платежа _____ руб. _____ коп. на _____ полугодие 20__ г.
	« ____ » _____ 20__ г. Плательщик (подпись) _____
Кассир	ООО «Журнал «Лифтинформ», ИНН/КПП 7719683856/771901001, р/с 40702810738290030337
Квитанция	БИК 044525225, к/с 30101810400000000225
	ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «ЛИФТИНФОРМ»
	Ф.И.О. _____
	Компания _____
	Индекс _____ Город _____
	Ул. _____
	Дом _____ Корп. _____ Кв.(офис) _____
	Телефон _____ Факс _____ E-mail _____
	Сумма платежа _____ руб. _____ коп. на _____ полугодие 200__ г.
	« ____ » _____ 20__ г. Плательщик (подпись) _____

Внимание! Теперь вы можете регулярно получать электронную версию журнала!

По всем вопросам звоните по телефонам: (499) 753-00-89/90.



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 3. Процесс, предназначенный для отображения (в масштабе реального времени) работы оборудования лифта, а также накопления данных с целью их дальнейшего анализа и/или обработки. 10. Какой древнегреческий бог соответствует римскому Марсу? 11. «Бесполое» местоимение. 12. Товарищ по работе или учёбе. 13. Банк, член фондовой биржи, занимающийся куплей-продажей ценных бумаг, валюты, драгоценных металлов и действующий от своего имени и за свой счёт. 14. Льюис, отправивший Апису в Страну чудес и Зазеркалье. 15. Часть Вия, которая сама не поднималась. 16. Кто вызволил Маугли из обезьяньего плена? 17. Каждая участница самого шумного в мире базара. 19. Фильм «... Поттер и принц-полукровка». 21. «Утяжелённый» музыкальный стиль. 23. Крупная ящерица, способная изменять окраску тела. 24. Гора древнегреческих богов. 25. Предшественник труда и мая. 28. Сергей Кожугович среди наших министров. 30. Стихия тех, кто не любит обороняться. 32. Нечто непонятное в небе. 33. Первого января его мало кто видит. 34. Жизненные обстоятельства, доля, судьба. 35. Изогнутая полукругом металлическая полоса, служащая рукояткой у дверей, сундуков. 36. Один из видов рукоделия. 37. Торжественное послание. 38. Чёрная карточная масть. 39. Способность лифта выполнять требуемые функции в заданных условиях в течение заданного периода времени.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. График работы биологического «мотора». 2. Поэтическое творение, в котором рифма даже не ночевала. 4. Мероприятие по отлову животных или преступников. 5. Собака, способная найти преступника, который наследил. 6. Белая глина для посуды. 7. Физическое явление, загружающее тормоза работой. 8. Материальная компенсация за творчество. 9. Помещение, на которое выходят двери лифта. 12. Рисунок «на скорую руку». 18. Часть жизненного цикла лифта, на протяжении которого он используется по назначению. 20. Металлический каркас, составляющий единое целое со стенами лифтовой кабины. 22. Первое слово в телефонном разговоре. 26. Самый «голодный» месяц для мусульман. 27. Внебрачный сын короля. 28. Место, где гуляет одна любительница сушек. 29. Мила, американская актриса, родившаяся на Украине. 31. Прозрачная хрупкая составляющая окна. 32. Боксёрское состояние, которое можно сосчитать на пальцах. 34. Механическое устройство для удержания кабины лифта в стационарном положении. 36. Жених после процедуры окольцовывания.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД № 5-2015

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Налогоплательщик. 7. Офис. 9. Арап. 10. Стоп. 12. Еда. 13. Акт. 14. Пассажир. 15. Адам. 17. Уокер. 19. Кит. 21. Ага. 23. Досье. 24. Езда. 28. Агрессор. 30. Ось. 31. Икс. 32. Азот. 33. Буер. 34. Икра. 35. Грузоподъёмность.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Лафет. 3. Плакса. 4. Типаж. 5. Литера. 6. Кройка. 8. Сапёр. 10. Сафари. 11. Зануление. 16. Монорельс. 18. Каша. 20. Трос. 22. Графит. 23. Дерби. 25. Зигзаг. 26. Кастро. 27. Остриё. 29. Ребро. 30. Опрос.

Составила Оксана Максимова