

# ДЕЛО ОСОБОГО ВНИМАНИЯ



– Главное – что за эти годы на заводе не произошло никаких серьезных происшествий в части содержания зданий и сооружений. Небольшие эксцессы были, но без человеческих жертв и влияния на работу завода. При этом предложенное нами всестороннее решение вопросов эксплуатации зданий и сооружений крупных промышленных предприятий не имело аналогов в нашей стране, а может быть, и в мире.

Справедливости ради, отмечу, что работала мы, конечно, не одни – над предложенными нами идеями и задачами думали лучшие головы страны в части эксплуатации строительных конструкций. На этой тематике были защищены десятки кандидатских и несколько докторских диссертаций.

Наша основная заслуга – в создании системы, благодаря которой здания и сооружения АВТОВАЗа (общая площадь застройки 3,085 млн. кв. м) без каких-либо серьезных проблем функционируют уже более 40 лет. Моя личная – проявленное внимание к уровню грунтовых вод. Как известно, в нашем регионе АВТОВАЗ расположен на самой низкой по отношению к уровню Балтийского моря отметке. По сути, завод и Тольятти стоят в бывшем русле Волги, а с пуском в эксплуатацию

Волжской ГЭС уровень воды в ней поднялся на 25 метров. Это привело к повышению уровня грунтовых вод и опасности подтопления АВТОВАЗа. Глубина залегания воды от поверхности в 98-м году составляла от 8 до 10 метров. А глубина некоторых подвалов доходит до 11. Изменение состояния грунта могло вызвать деформацию конструкций и как следствие – просадку и разрушение зданий. Время показало справедливость этих опасений – в 1983 году в результате просадочных явлений серьезно пострадал строящийся завод «Атоммаш» в Волгодонске.

К тому времени на АВТОВАЗе по инициативе УГА уже была создана система водопонижения. Три куста артезианских скважин откачивают до 60 тысяч кубометров воды в сутки. Потом она очищается и поступает в производство.

**– То есть сегодня завод находится в безопасности?**

– Чтобы чувствовать себя в безопасности, этой работой нужно заниматься постоянно и ни в коем случае не ослаблять усилия.

Любую опасность нужно стараться предусмотреть. На заводе 60 км подкрановых балок. По закону их нужно смотреть раз в пять лет, в УГА осматривают их раз в три года. По 20 км в год. По специальной технологии, с использованием лазерной техники и проверки геометрии. При выявлении нарушений следует немедленный ремонт. Если ничего аварийного нет – участок включается в план работ будущего года. Поэтому у нас на подкрановых балках ничего плохого и

не было. А ведь сила торможения 50-тонного крана в прессовом корпусе составляет сотни тонн! Чтобы не было никаких аварий, этим нужно постоянно заниматься...

Принципиальные строительные решения у нас надежны, основная масса несущих конструкций находится в удовлетворительном состоянии благодаря целенаправленной работе эксплуатационных служб. В то же время мировая практика эксплуатации производственных зданий показывает, что через 30–35 лет работы конструкции наступает период перехода значительной части ответственных элементов в аварийное состояние.

**– Получается, что сейчас специалистам УГА следует быть особо бдительными?**

– Безусловно. Кроме 60 км подкрановых балок, завод состоит еще из сотен тысяч тонн металлоконструкций, миллионов кубометров бетона и железобетона. Только общая площадь кровли составляет миллионы квадратных метров! Поэтому не только самим специалистам УГА сегодня следует быть внимательнее. Особое внимание сейчас требуется к повышению эффективности и работоспособности этого подразделения и эксплуатационных служб производств.

Да, благодаря усилиям УГА удалось сохранить здания и сооружения завода в работоспособном состоянии, но напомню лозунг, который висел у меня в кабинете: «Лишь систематическое проведение нормальной диагностики и ремонтных работ может продлить службу зданий на четверть века, и это обойдется владельцу намного дешевле, чем новое строительство или ликвидация аварии!». Средства, которые уже вложили и еще будут вкладывать в восстановление Саяно-Шушенской ГЭС, не окупятся никогда...

**Беседовал Александр ГУБАНОВ**

Есть люди, ставшие символом того или иного предприятия или организации. Один из них – Наум ШТРИХ, имя которого неотделимо от понятия «управление главного архитектора». Он родоначальник и создатель этой службы. Проработал на ВАЗе с 1966 по 2003 год, около двадцати из них – начальником УГА. Сейчас Наум Яковлевич – один из советников мэра Тольятти. Профессионал своего дела, человек талантливый, требовательный, принципиальный. Не встретиться с ним накануне 35-летия управления было никак нельзя.

– Работая в должности главного инженера управления капитального строительства, я, собственно, и готовил приказ о создании УГА. До 12 декабря 1975 года функции капремонта выполнял УКС. Когда в декабре 73-го пришло два утвержденных Госстроем Положения – «О службе технического надзора...» и «О проведении планово-предупредительного ремонта», начальник УКС **Вениамин Александрович Попов** поручил мне разработать соответствующие документы. Когда я пришел к генеральному директору **Анатолию Житкову** подписывать приказ об организации на заводе службы технического надзора за состоянием зданий и сооружений, он подписал, а потом говорит: «Слушай, возглавь это дело...». Так и стал первым начальником управления главного архитектора.

**– Какое, на ваш взгляд, основное достижение работы УГА за эти 35 лет?**