

Борис Двойников,
журнал «Лифт»

Скупой платит дважды: эксплуатация

В номере 4, 2010 журнала «Лифт» была опубликована статья «Скупой платит дважды?», где речь шла о проблемах, с которыми столкнулись монтажники ООО «Димлэн» при монтаже лифтов производства Могилевского завода лифтового машиностроения.

Лифты из соседней Беларуси, произведенные Могилевским заводом лифтового машиностроения, на российский рынок в последнее время проникают весьма и весьма активно. Эти лифты предлагаются как для установки во вновь построенных домах, так и для замены машин, отработавших установленный срок службы.

В отношении цены могилевские лифты выглядят более привлекательно, чем отечественные. Правда, есть мнение, что достигается это благодаря использованию не совсем корректных, а то и откровенно демпинговых рыночных механизмов. Но, откровенно говоря, заказчику какое дело до этих самых механизмов? Ему главное, чтоб лифт работал. Тем не менее, если еще совсем недавно при выборе лифта основным критерием была цена, то сегодня, в новых условиях, когда заказчиками все чаще становятся товарищества собственников жилья, работающие на условиях софинансирования с жильцами, на первое место выходят критерии качества, надежности и долговечности.

Монтаж, как известно, – второй, после производства, этап жизни лифта. Очевидно, что главное предназначение лифта как средства вертикальной транс-

портировки – это перевозка пассажиров, то есть эксплуатация. О том, каковы в эксплуатации белорусские лифты, журналу «Лифт» рассказал **В.К. Мелиоранский**, генеральный директор ЗАО «Подъем-Север» – организации, которая на лифтовом рынке работает более 10 лет и в подмосковных Мытищах обслуживает более 2 000 лифтов.

– **Виктор Константинович, есть мнение, что могилевские лифты не соответствуют необходимому уровню качества, а заметный уровень продаж этих лифтов объясняется, в первую очередь, ценовой политикой Могилевского завода.**

– О ценовой и маркетинговой политике Могилевского завода я ничего сказать не могу – это не наша сфера деятельности. Наше предприятие занимается исключительно техническим обслуживанием лиф-

тов. Но в нашей практике были два случая, когда общение с продукцией именно этого завода нас не очень порадовало.

Первая ситуация. В 1996 году в Мытищах, по адресам: Новомытищинский проспект, 43 корпуса 3, 4, 5 – были установлены шесть лифтов производства Могилевского завода лифтового машиностроения с экспериментальными станциями управления УПЛ-17М. Меньше, чем через десять лет (а установленный срок эксплуатации лифта, как известно, составляет 25 лет), эти лифты пришлось заменить в связи с отсутствием запчастей, а вместо них установить наши, российские. Соответственно, это повлекло большие незапланированные расходы для города, ведь замена лифта – мероприятие достаточно дорогостоящее.

Вторая ситуация – по «губернаторской» программе замены устаревших лифтов в 2007 году в нашем городе было установлено несколько могилевских лифтов. Причем устанавливалось современное оборудование. И сразу же после монтажа эти лифты начали выходить из строя. Проблемы возникали с теми узлами, где монтажники не могли что-то неправильно сделать. Приняв эти лифты в эксплуатацию, мы не могли добиться от завода-изготовителя выполнения гарантийных обязательств. Более того, ремонт мы не могли произвести даже и за свои деньги, поскольку – такое у нас сложилось мнение – политика Могилев-



Электромеханик Виктор Павлович Шишкин обслуживанием лифтов занимается с 1972 года: «Вот эти контакты на дверях кабины, которые может разомкнуть любой недисциплинированный пассажир. В результате лифт останавливается, и чтоб он заработал – я должен выходить на объект и запускать систему»

ского завода построена таким образом, что это предприятие не заинтересовано в поставках запасных частей. То есть вопрос фактически не решался.

– Пожалуйста, расскажите подробнее, как могилевские лифты показали себя в процессе эксплуатации?

– Начну по порядку – с лифтов, которые были установлены в 1996 году. Там были экспериментальные станции управления, назывались они УПЛ-17М. Первая проблема при обслуживании этих станций – на них практически не было технической документации, не было нормальных подробных схем. Нашим специалистам приходилось ремонтировать их вслепую, как говорится, на ощупь. К этим станциям не было стендов. Обычно для облегчения ремонта неисправная плата подключается к специальному стенду, стенд тут же проводит диагностику и выдает неисправность. В результате ремонт делается быстро, и лифт запускается в работу в короткие сроки. На могилевских же лифтах ремонт осложнялся не только отсутствием средств диагностики и подробной технической документации, но и устаревшей элементной базой, применяемой на таких лифтах. Наши мучения начались именно с ремонта этих станций. А поскольку в подъезде установлено по два лифта, и они работали в паре, особенно острой здесь была проблема согласования парной работы лифтов.

Сначала нам удалось в одном доме поменять целиком обе станции на современные, и вопрос частично был снят, лифт стал работать относительно нормально. Остались еще недостатки по механической части, но о них я скажу позже. Таким образом, у нас появилась одна «лишняя» станция, то есть ту станцию, которую мы заменили, пустили, что называется, на запчасти – брали оттуда целые блоки и в случае поломки на других аналогичных станциях быстро их меняли. Таким оригинальным способом удалось получить оригинальные запасные части к станциям управления могилевских лифтов.

Мы обращались к владельцу лифта – администрации города – с просьбой решить вопрос о замене этих неудачных станций управления, но спустя некоторое время предложили поменять белорусские лифты полностью, потому что возникли проблемы еще и с механической частью.

Казалось бы, простой вопрос – вкладыши башмаков кабины и противовеса там стояли оригинальные, не такие, какие установлены на лифтах производства Карачаровского или Щербинского заводов. Пришлось заказывать их изготовление на предприятиях,

где имелся соответствующий станочный парк. Там из капрона или из пластика вытачивали эти самые вкладыши для могилевских лифтов. Разумеется, из-за этого увеличивался срок самого банального ремонта, что естественно, вызывало большое недовольство со стороны жителей.

Далее возникли проблемы с приводами дверей кабины, сначала на грузовых, а потом и на пассажирских лифтах. Были проблемы с заменой канатоведущих шкивов, с ремонтом лебедок главного привода. К редукторам этих лебедок мы не могли найти ремонтного комплекта – нигде не было червячных пар, которые подлежат замене. Итог: лифты отработали 10 лет, подошел срок замены основных узлов. И этих основных узлов мы достать не смогли. Естественно, обратились на завод-изготовитель с просьбой поставить эти узлы, названия которых мы выписали из паспорта, все как положено. Вот в этой папке подшита вся наша переписка...

– Простите, Вы говорите «переписка». А где письма из Могилева, что ответили изготовители?

– А их нет. Письменного ответа мы так и не получили. Был телефонный звонок с завода: нам предложили это старое оборудование поменять на новое. Вместо того, чтобы отремонтировать лебедку, нам предложили купить новую. Это касалось и других узлов. По сути, нам предложили не отремонтировать, а модернизировать лифты, но опять же с могилевским оборудованием. Естественно, от такого предложения мы отказались. Зачем за полную стоимость получать старые проблемы? Результат – как я уже говорил, через 10 вместо положенных 25 лет белорусские лифты заменили на российские.

– И с ними проблем нет?

– А почему они должны быть? И Щербинский, и Карачаровский заводы обеспечивают нас всеми запчастями, гарантийные обязательства выполняют. Может быть, есть какие-то свои трудности, но они все решаются в рабочем порядке.

– С экспериментальными лифтами понятно – неудачный эксперимент получился. А как показали себя штатные могилевские лифты?

– По «губернаторской» программе в 2007 году в Мытищах произведена замена большого количества лифтов. В том числе в город поставили восемь лифтов Могилевского завода лифтового машиностроения. Тип лифта – ЛП–063Б. Как мы слышали от монтажников, с определенными проблемами они сталкивались уже при монтаже. И у нас сложности возникли бук-



Виктор Мелиоранский – генеральный директор ЗАО «Подзем-Север»

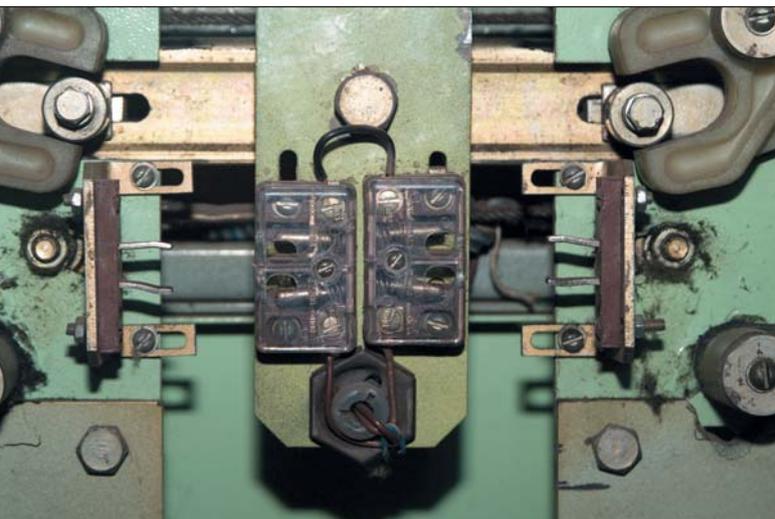
вально сразу после начала эксплуатации.

В первые же недели эксплуатации появились проблемы с двигателем привода дверей. На белорусских лифтах поочередно стали ломаться валы самого двигателя. Мы пытались приобрести эти двигатели, чтобы оперативно их поменять. Дело в том, что лифты стояли в домах, где уже жили люди, которым пришлось один-два месяца дожидаться, пока лифты смонтируют, а получив новые лифты, жители столкнулись с проблемой длительных простоев. В конце концов, мы решили вопрос своими силами – приспособили двигатели, которые стоят на российских лифтах. Для этого переделали площадку крепления двигателя и установили двигатели привода двери с параметрами, аналогичными тем, которые используются на щербинских лифтах.

Сама система привода дверей кабины могилевских лифтов конструктивно совсем другая, чем на большинстве тех лифтов, которые мы обслуживаем. На могилевских лифтах стоит безредукторный привод, двигатель передает свое вращательное усилие на створки при помощи ременной передачи. Там нет привычного для нас надежного редуктора, установлен достаточно сложный и, по нашему мнению, очень ненадежный механизм. Во-первых, эти ремни через какое-то время начали выходить из строя, и то не-



Замок дверей шахты. Если на контакты попадет пыль – а она туда попадет обязательно – контакты греются и выходят из строя



Контакты дверей кабины



Редукторный привод дверей кабины, в котором часто выходит из строя ремень

большое их количество, которое было в ЗИПе, быстро закончилось. Но мы оперативно нашли изготовителя из Сергиева Посада, который по нашему запросу наладил выпуск ремней. Эту задачу мы решили, проблему сняли. Но нам просто повезло, что удалось отыскать производителя нужных нам ремней.

Следующий вопрос опять-таки касается привода. Само его расположение и габаритные размеры очень неудобны для электромеханика при обслуживании лифта в шахте. Механик не может стоять на кабине в том месте, где этот привод расположен. Там фактически нет площадки для нахождения персонала. Очень неудобно работать на кабине.

Чтобы выполнить, к примеру, какие-либо работы на дверях шахты лифта, механику нужно встать на то место, где он может стоять только на одной ноге. Такая вот производственная акробатика получается. Еще одно неудобство связано с расположением этого привода. Клеммная коробка, со всеми подключениями, обычно располагается на кабине. Здесь же она перенесена в саму кабину и находится за щитом кнопочного приказного аппарата. Снять этот щит можно только двум электромеханикам одновременно – один механик должен находиться на кабине, второй – в кабине. А чтобы поставить его на место, проблем еще больше. И наши механики каждый раз поминают нехорошим словом того, кто придумал такую конструкцию.

Может, это и мелкие претензии, но то, что могилевские лифты не продуманы в плане удобства для тех, кто их должен обслуживать, – это факт.

Есть претензии к освещению кабины. В могилевских лифтах стоят лампы дневного света. Понятно, что это современный осветительный прибор, позволяющий экономить электрическую энергию. Но схема запуска этой лампы – электронная. Не с привычными нам дросселями, пускателями, которые легко можно поменять. Установленные практически на всех могилевских лифтах электронные системы включения ламп дневного освещения уже вышли из строя. Мы снимали эти устройства, отдавали в нашу лабораторию, нашим электронщикам, чтобы они нашли возможность заменить какие-то элементы, чтобы опять система работала. Но у них ничего не получилось. Опять нет схемы, нет комплектующих. Собственно, все устройство неремонтопригодно. Поэтому мы просто вынуждены были вернуться к лампам накаливания. Ставим в плафон обычные лампы накаливания, как в обычных лифтах, и, таким образом, закрываем проблему с освещением кабины.

Следующая проблема связана с мелкими запчастями, но это ответственные запчасти, от которых зависят и безопасность работы, и сбойность работы лифта. Контакт дверей кабины не обеспечивает надежного электрического контакта при закрытии дверей кабины. Конструктивное исполнение этого контакта таково, что он не защищен от пыли, при закрытии дверей электрический контакт ненадежен, надежность контакта обеспечивается усилием только самих дверей при закрывании. Во что это выливается в реальной жизни? Допустим, недисциплинированный пассажир, пытаясь раздвинуть створки дверей кабины, разрывает этот контакт, и лифт просто останавливается. Происходит сбой схемы, восстановить который можно только при помощи персонала.

То же самое касается и контактов дверей шахты. Они выполнены в пластмассовых корпусах, не защищены от пыли, и очень часто, если попадет пыль, электрический контакт нарушается, и сам контакт начинает греться. В результате корпус этого контакта плавится или деформируется и, в конце концов, лифт по этой причине останавливается. Какое-то количество контактов было в ЗИПах, но они уже использованы, и сейчас мы пытаемся решить проблему: где доставать такие контакты или чем их заменить?

С тормозными устройствами тоже проблемы. На них очень часто случались поломки штока якоря тормозного устройства. Та же самая ситуация, что была у нас с валом двигателя привода дверей. Они просто лопаются. Мы не знаем, в чем причина – может, металл некачественный, может, это конструктивный недостаток. Нам трудно сказать. Но тоже искали выход – заваривали, подбирали специалиста, который может это точно сделать, зачищали и ставили на место. Тоже проблема, потому что штоков на замену нам получить не удалось.

Я обозначил основные проблемы, но есть еще и различные мелкие неисправности. Например, лебедка отработала полгода, и из сальников потекло масло. К остановке лифта это не приводит: масло доливают, вытекшее вытирается, сальники меняются. Есть и другие мелкие замечания. Сейчас речь идет о том, что нас сильно беспокоит и создает наиболее серьезные проблемы, о том, что приводит к длительным простоям. А каждый простой – это недовольство заказчика и, соответственно, жителей. Нам приходится оправдываться за то, в чем не мы виноваты.

Особенно остро проблемы с могилевскими лифтами стояли в первые месяцы эксплуатации, сейчас



Вот на этом месте механик и должен стоять на одной ноге, чтобы выполнять работы на дверях шахты

мы уже как-то приспособились: где-то узлы и агрегаты заменили на российские, где-то повезло – удалось найти предприятия, которые могут изготавливать вышедшие из строя детали, не требующие сертификации, что-то научились восстанавливать своими силами. Но, конечно, в будущем не хотелось бы сталкиваться с такими сложностями.

Все это усугубляется тем, что на могилевских лифтах оригинальные запчасти, они не взаимозаменяемы с запчастями карачаровских и щербинских лифтов, достать которые можно легко.

И, в целом, политика Могилевского завода вызывает ряд нареканий. На выставке «Лифт Экспо 2009» мы встречались и беседовали с представителем отдела маркетинга завода. Мы обозначили ему следующие группы вопросов:

- 1) отсутствие запчастей,
- 2) конструктивные проблемы лифтов,
- 3) проблема поддержания ранее выпущенного оборудования.

– Вас выслушали?

– Выслушать – выслушал, но на этом диалог прекратился. Дальше – как и в 2006 году: мы пишем письма в Могилев, они остаются без ответа. Глухая стена. Дозвонились до предприятия – нам отвечают, что при заводе в Могилеве есть магазин запчастей – приезжайте и покупайте. Представляете себе ситуацию?

– Безрадостная картина получается. Давайте все же закончим беседу на позитивной ноте.

– На позитивной? Так или иначе, но все проблемы мы решили, лифты работают. Какой ценой – это уже другой вопрос. Но наиболее позитивно то, что после 2007 года могилевских лифтов в нашем городе не устанавливали.