

ИНФОРМ  
БЮРО

ВНУКОВО  
МЕНЯЕТ ХОЗЯИНА

По распоряжению мэра столицы в среду, 10 декабря, создан координационный совет для решения вопросов, связанных с развитием аэропорта Внуково после выхода распоряжения Минимущества РФ о передаче в собственность Москве 60,88 процента акций соответствующего ОАО. Об этом сообщил пресс-центр мэрии и правительства Москвы.

Этот совет будет разрабатывать мероприятия, необходимые для реконструкции и модернизации аэропорта, включая аэровокзальный комплекс «Внуково-2» по обслуживанию высших должностных лиц государства. Совет возглавил мэр Москвы Юрий Лужков. Для разработки концепции развития аэропорта и ее практической реализации создана рабочая группа под руководством первого заместителя мэра в правительстве Москвы, руководителя комплекса городского хозяйства Петра Аксенова. Департаменту имущества Москвы поручено обеспечить внесение столицы в реестр акционеров ОАО «Аэропорт Внуково» и создать инвентаризационную комиссию по учету его активов. Предусмотрено проведение внеочередного общего собрания акционеров ОАО «Аэропорт Внуково», на котором предполагается досрочно прекратить полномочия его старого руководства.

СРЕДА, 10.12

ЗАЛЕТНЫЙ ГОСТЬ

Уникальную дику птицу, занесенную в Красную книгу, обнаружили в четверг, 11 декабря, в районе 65-го километра МКАД. Птица хромала и, возможно, из-за ранения лап вела себя крайне агрессивно. При этом она явно нуждалась в помощи. Жители вызвали медиков «Ветарта» - ветеринарной службы спасения. Тем с трудом удалось поймать птицу. Выяснилось, что это чернозобая гагара, которая в Москве не должна появиться в принципе. Чернозобые гагары фактически безвредно живут на крупных озерах и водоемах на территории от тундры до Байкала. Очень короткие крылья и хвост не позволяют им совершать дальние перелеты.

Как такая птица попала в столицу, пока загадка. Скорее всего ее завезли сюда для перепродажи браконьеры. Сейчас она помещена в ванну «Ветарта». Медики надеются ее обследовать и оказать помощь. Это довольно молодая особь, у нее есть все шансы на выздоровление. Правда, у ветеринаров она долго находиться не может, поскольку в ванне дикая птица не ест. В природе она питается только в чистой воде мелкими ракообразными и рыбешками. Решается вопрос о передаче ее либо в Московский зоопарк, либо в центр реабилитации диких животных в Чашникове.

ЧЕТВЕРГ, 11.12

КОМУ ДОВЕРЯЕМ  
ОРУЖИЕ?

На западе Москвы в ночь на пятницу, 12 декабря, охранник одного из ресторанов потерял... снаряженный боевой пистолет. Об этом сообщили в Управлении информации и общественных связей ГУВД Москвы.

Дело было так. Днем в пятницу в УВД «Можайский» обратился 33-летний охранник ЧОП «Центр безопасности и защиты «XXI век», проживающий в городе Троицке Московской области. Он заявил, что минувшей ночью в туалете ресторана «Макдоналдс», расположенного в доме 41 по Можайскому шоссе, потерял табельное оружие - пистолет Иж-71 с двумя магазинами и 16 патронами. Ведется поиск оружия, который пока результатов не дал.

«МС» - Интерфакс

ПЯТНИЦА, 12.12

# ЧУТЬ ПОМЕДЛЕННЕЕ, САША!

## МОНОРЕЛЬС - ЭТО ТОТ ВИД ТРАНСПОРТА, КОТОРОМУ С ЗЕМЛИ МАШУТ РУКАМИ

- Я - первый! - говорит в миниатюрную рацию Сергей Гольцов, начальник испытаний монорельсовой дороги. - Выводи состав на круг.

- Я - шестой! - слышу громкий ответ инженера-испытателя Александра Бугорского. - Начинаю движение...

Изящный бело-синий поезд плавно и бесшумно поплыл со стоянки на огромный поворотный круг, расположенный в депо имени Баумана, что на улице Сергея Эйзенштейна. Вот состав остановился, и круг начал поворачиваться к выездным воротам. А над нами сиял огнями огромный стеклянный купол. Красота!

В новое здание депо я пришел, чтобы написать о первом испытании первого монорельсового поезда. Сами подумайте, ведь не было еще в России такого транспорта. Значит, тот, кто сегодня сидит в кабине и водит состав, настоящий первопроходец. А у нас уже с 1961 года повелось - если кто первый, то как Гагарин. И вот мы с инженером-испытателем Александром Бугорским уже ждем друг друга.

- Где бы нам пристроиться, чтобы поговорить спокойно? - спрашивает сам себя Саша.

- А пойдемте в поезд, заодно и место ваше рабочее посмотрю.

Поднимаемся в миниатюрный вагон. Их в составе шесть.

- Вот мое место, - говорит Александр. - Вот ручка управления, вот бортовой компьютер, здесь панель переключения режимов движения, ну и прочее...

Александр 27 лет. Крепко сложенный, симпатичный парень. Оказалось, мы - соседи, оба живем в Отрадном.

- Окончил 698-ю школу, - рассказывает Саша. - Она при Авиационно-технологическом институте. Поэтому в 99-м в МАТИ и защитил диплом. Пошел работать в Московский институт теплотехники (МИТ), кстати, тоже у нас в Отрадном. Занимался разработкой монорельсовых вагонов. Видел, как строилась экспериментальная 600-метровая трасса монорельса на территории института...



В вагонах пока не пассажиры, а умная электроника.

Тогда привезли монорельсовый поезд из Швейцарии. Предложили Бугорскому заняться испытанием. Но импортные вагоны для России не годились. Когда на ходовой балке, по которой движется состав, появляется наледь, поезд начинает скользить. Проще говоря, буксовать, как автомобиль на льду.

- А наши как?

- Наши - другое дело. Им наледь нипочем. И снег с дождем тоже.

- А как первый выезд? Волновались?

- Жутко! - вздыхает Саша. - Сами подумайте - никто до меня этого не делал. Ответственность какая - и за состав,

и за испытателей, которые в поезде. И никто не скажет, как надо все делать. Был готов только один путь, поэтому выезжал из депо хвостом вперед. Там сидели два человека и по рации подсказывали мне: «Начинается спуск, внимание - поворот»...

Сегодня за плечами испытателя Бугорского десятки выездов, и маршрут он знает назубок.



Инженер-испытатель Александр Бугорский.

Где поворот, где станция. На трассе протяженностью 4,7 километра их шесть. Расстояния между ними небольшие: 900-1000 метров. Расчетная скорость - 60 км в час. Так что весь путь монорельсовый состав будет проходить от «Экспоцентра» до метро «Тимирязевская» за 15-20 минут. В зависимости от режима движения. А испытания, конечно, пока идут на малых скоростях.

- Теперь вы, можно сказать, «летаете» над землей. А как относитесь к обычному городскому транспорту?

- Не очень, - говорит Александр. - Тут поехал домой на 154-м автобусе - не понравилось. Пробки, шум, дышать нечем. А у меня в кабине - тишина. Городского транспорта вообще не слышно. Да и моего поезда внизу не слышно. Едет состав по ходовой балке - люди по улице идут и не замечают. Как-то выехали на испытания, движемся на небольшой скорости, километров 10 в час. А впереди, метрах в пятнадцать, идут рабочие Мостоотряда. Долго они состав не слышали, пока один случайно не обернулся и не увидел.

Как говорит Александр Бугорский, для Москвы монорельс - конечно, не панацея от пробок. Решать эту проблему будут кольцевые магистрали, развязки, подземные переходы и тоннели. Но как альтернативный вид транспорта монорельс - это серьезно. И экологически чистый.

Почти тридцать лет назад я работал в газете «Гудок». Много говорил с инженерами, с конструкторами, с машинистами о линейном двигателе. Теоретически его изобрели еще полтора века назад. Но реализовать идею удалось только сегодня в Институте теплотехники. Нигде в мире ничего подобного нет, хотя монорельсовые дороги есть. Если объяснять популярно, состав тянет себя сам за счет бегущего электромагнитного поля. Так что трасса, построенная в столице, специальное депо - просто уникальны.

Монорельсовую дорогу будет обслуживать специальное подразделение Московского метрополитена. Уже есть



Состав «парит» над улицей Королева.

группа из 20 человек. Все - машинисты 1-2 класса с опытом работы не менее 7 лет. Бугорский их тоже обучал. На стажировке они уже проехали по перегонам, подержались, как говорится, за ручку управления. Со временем, по мере готовности, на трассе будут курсировать 8-10 составов. Сейчас в депо кроме действующего, первого, где мы сидим с Александром, стоят еще два. Механики, техники, испытатели доводят их до готовности. Первые пассажиров трасса примет после Нового года...

Наш разговор прервал начальник испытаний Сергей Гольцов. Оказалось, что через десять минут поезд уйдет на трассу, на очередные испытания. Я, конечно, мог встать даже перед Гольцовым на колени, чтобы взяли меня хоть немножко проехать. Журналисты меня поймут. Понял и Сергей Петрович.

- Ладно. До «Академика Королева» довезем. На станции выйдете на улицу, а мы дальше поедим...

Выезжаем на ходовую балку задним ходом. Что подлаешь - на второй балке еще монтируется оборудование. Сажу в кабине рядом с Бугорским. Саша сосредоточен. На бортовом компьютере скорость ограничена до 5 км в час. Идем в режиме регламента. Так положено двигаться, когда выезжаешь из депо. Больше пяти состав уже не поедет, хоть тресни. Перед нами - лобовое стекло от потолка до пола. Вид потрясающий.

Подъезжаем к первой станции - «Экспоцентр». Действительно, ощущение плавного полета. Внизу мелькают машины, трамваи, троллейбусы. В кабине - тишина. Лишь изредка в рации слышится голос Гольцова или впередсмотрящего, который в хвостовом вагоне.

- Саш, а вы что, все эти спуски, повороты выучили, что ли?

- Конечно. Хоть и задом едем, все помню. Зато домы уже передом двинем, - смеется он.

Свободного времени, по словам Бугорского, у него сейчас практически нет. Допоздна - в депо. И в субботу с воскресеньем тоже.

- Дома меня и не видят. А если появляется время, любимое место отдыха - гараж. Обживаю родительскую «пятерку». Увлекаюсь рукопашным боем. Книжки люблю читать.

Вот и станция «Улица Академика Королева». Прощаемся.

- Хорошая у вас работа, - говорю Александру, - нужная, интересная.

- Согласен, - говорит он. - Монорельс - это сегодня тот вид транспорта, которому с земли машут руками.

Все правильно, думаю я. Только зачем скорость 60 км в час? Чем медленнее, тем больше удовольствия...

Владимир ЧЕБАКОВ

Впрочем, некоторые предприятия нашего города пытаются облегчить нам жизнь. Например, МГП «Мосводоканал». В 1999 году в нем была организована служба по работе с клиентами. Туда может спокойно обратиться любой человек, любое юридическое лицо из Москвы и ближнего Подмосковья. Часть сотрудников службы прошла стажировку за рубежом.

Теперь российского человека обслуживают по-европейски. Как рассказала заместитель начальника службы Светлана Орехова, раньше, когда у потребителя возникали вопросы к Мосводоканалу, ему приходилось идти в основное здание организации. Неохотно было заранее заказать пропуск, затем началась бесконечная беготня по этажам. Теперь его встречает доброжелательный администратор, нет очередей и столпотворения у кабинетов. Работники службы тратят не более по-

Клиент всегда прав! Эта широко известная формула сегодня получает новую жизнь. И неправда ли, многие из нас, клиентов того или иного предприятия, хотели бы строить отношения с ним без потери времени и нервных клеток. Но не так все просто. Бесконечное хождение по инстанциям, собирание бумажек, грубость, которую мы слышим по телефону и в лицо, - вот нередкие ситуации, в которые все наверняка не раз попадали.

# ОЧЕРЕДЬ ВЧЕРАШНЕГО ДНЯ

## СЛУЖБА, КОТОРУЮ СОЗДАЛ МОСВОДОКАНАЛ, ПОМОГАЕТ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ НЕ ВЫХОДЯ ИЗ ДОМУ

лучаса на каждого клиента. Как говорит генеральный директор МГП «Мосводоканал» Станислав Храменков, очередей за справками сегодня не должно быть - это вчерашний день! Информацию клиент должен получать в одном месте, у одного специалиста - по принципу одного окна.

Сервис на высшем уровне организован и для клиентов - юридических лиц - их у Мосводоканала свыше 18 тысяч: строительные ор-

ганизации, предприятия, фирмы и т. д. Сроки подготовки документов минимальные - 10-14 дней. Москва обновляется и благоустраивается, поэтому количество обращений по этому вопросу с каждым годом возрастает. Для оплаты услуг службы весь день работает касса, поэтому клиент может расплатиться не откладывая дело в долгий ящик.

Гордость службы - телефонная справочная. Ежед-

невно здесь раздается около 350 звонков, чаще всего люди пытаются узнать время работы приемной, адрес, тарифы для разных категорий потребителей. И в подавляющем большинстве случаев операторы могут дать квалифицированный ответ без переадресации клиента. Например, расскажут, как правильно составить договор или акт по согласованию технических условий. На прием к специалисту

службы можно записаться в любое удобное время. Как показал ежегодный опрос, проводимый через Всероссийский центр изучения общественного мнения, 80 процентов жителей нашего города предпочитают задавать вопросы по телефону.

Так что запишите и вы на всякий случай: телефон службы по работе с клиентами МВК - 724-96-96 (многоканальный).

Юлия КИОНАЛОВА