

**М ИНФОРМ
БЮРО**

**КУТУЗОВСКИЙ
ПРОСПЕКТ
ПРЕОБРАЖАЕТСЯ**

В среду, 17 ноября, начался второй этап реконструкции Кутузовского проспекта. На этом этапе предстоит обустроить проспект на всем его протяжении по четной стороне от дома 18, по нечетной - от дома 23 до Киевской улицы, расположенной между площадью одноименного вокзала и набережной Тараса Шевченко.

Напомним: на первом этапе реконструкции, завершившемся к 7 ноября, была обустроена территория от улицы Тараса Шевченко до дома 18 по Кутузовскому проспекту.

Проект реконструкции проспекта включает полную замену асфальта на тротуарах на брусчатку. Будут также произведены посадка новых деревьев и кустарников, прокладка водопровода для полива саженцев, установка новых фонарей и осветительных столбов. Все работы предполагается завершить к 9 мая 2005 года.

СРЕДА, 17.11

**БЕЗ ТРУДА
НЕ ВЫЧИСТИШЬ
ПРУДА**

В четверг, 18 ноября, начался второй - основной - этап капитального ремонта знаменитого пруда в Останкинском парке. На первом этапе, проходившем в течение октября-ноября, водоем был полностью осушен и подготовлен к новой жизни.

Содержание второго этапа - реконструкция его ванны. За долгие годы дно пруда покрылось илом и заросло водорослями, забетонированные берега потрескались, что стало угрожать затоплением подвалов поблизости расположенного Останкинского дворца-музея.

К весне коммунальщики полностью вычистят дно пруда, углубят его на полметра, в ванне установят глиняный экран, который не позволит водоему высохнуть. А для удобства москвичей приведут в порядок пристань и дорожку вокруг пруда.

ЧЕТВЕРГ, 18.11

**АВИАЛАЙНЕР
ПОШЕЛ
НАЛЕВО**

В пятницу, 19 ноября, в аэропорту Шереметьево случилось ЧП: самолет Ту-134 авиакомпании ГТК «Россия», совершавший рейс по маршруту Волгоград - Москва, при посадке выкатился за взлетно-посадочную полосу. Подобного случая не припоминают даже старожилы аэропорта.

Чрезвычайное происшествие произошло около 9 утра. Коснувшись полосы, авиалайнер выкатился левой основной стойкой шасси за ее пределы. На борту находились 45 пассажиров и 7 членов экипажа. Впрочем, авиалайнер практически не пострадал. Незначительные повреждения получила только стойка его шасси. Не пострадали и находившиеся на борту пассажиры. После их аварийной выгрузки самолет был отбуксирован на авиастоянку.

Для расследования инцидента создана специальная комиссия. Как сообщил представитель аэропорта, причиной инцидента стала мокрая взлетно-посадочная полоса. Ответственность возложена на аэродромные службы, отвечающие за ее содержание в сложных погодных условиях.

«МС» - Интерфакс

ПЯТНИЦА, 19.11

**ЛЕГКИЙ ИСПУГ
ВЗАМЕН ЛЕТАЛЬНОГО ИСХОДА**

На Дмитровском автополигоне прошли первые в России испытания демпфирующей системы, направленной на минимализацию последствий ДТП, происходящих в местах разделения транспортных потоков и на концевых участках осевых барьерных ограждений.

Больше всех, пожалуй, волновался Майк Дрез-нес из Чикаго, представитель американской компании «Кихот», занимающейся изготовлением подобных систем безопасности с 1969 года. Дороги нескольких десятков государств оборудованы такими системами. Из этих стран в адрес компании регулярно поступают благодарные письма. «Спасибо! Если бы не вы, то прямо не знаем...»

- О'кей! Поехали, - говорит Майк по-русски, смотрит за чем-то в небо и дает отмашку.

С дальнего конца полигона по прямой начинает свое движение на трассе автомобиль «волга», приводимый в движение мощным ракетным тягачом. Скорость стремительно растет. Участники испытаний замирают. Машина мчится со скоростью 80 километров в час.

Бац!!!

С веток срываются перепуганные воробьи и синицы. Но не слышно звона бьющихся стекол, скрежета сминаемого ударом железа. Бросаемся осматривать автомобиль: «волга» отделалась легким испугом. Помят передний бампер, капот в целостности и сохранности, двери открываются и закрываются без проблем, стекла все на месте, двигатель, что немаловажно, остался в прежнем положении, словом, машина пострадала совсем немного.

- Да-а! - слышны восхищенные возгласы. - Это вещь!



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

«Вещь» не представляет собой ничего архисложного. От удара она складывается примерно так же, как мы складываем, перед тем как положить в карман, ручку-указку: одно колено уходит в другое. При столкновении система принимает на себя удар потерявших по тем или иным причинам управление автомобиля массой более двух тонн, несущихся на скорости 110 километров в час. От лобового столкновения на такой скорости с машиной и с пассажирами чаще всего происходит непоправимое, в нашем же случае они остались бы целыми и невредимыми, даже если бы не пристегнулись ремнями безопасности.

Безопасность столкновения автомобиля с демпфирующей системой обеспечивают энергопоглощающие картриджи, наполненные специальным со-

ставом, напоминающим пенопласт, а также металлические диафрагмы и боковые панели, изготовленные по специальной технологии. После любого столкновения система самовосстанавливается более чем на 70 процентов от ее изначального состояния, что резко сокращает расходы на ее сервисное обслуживание.

Действительно, от удара претерпели только картриджи, сильно помявшись, но, как говорится, не в лепешку. Металлическая часть системы не пострадала ни на йоту. С помощью автомобиля ее «растаскивают», возвращая в рабочее положение, остается заменить лишь картриджи, что не представляет ни малейшего труда.

- И почему такая вещь? - интересуется народ у американского гостя.

Гость улыбается и говорит, что не дорого.

- Сколько? - не отстают россияне.

- Семнадцать тысяч долларов, - сообщает переводчик.

- Цена для нас не самое главное, - сказал председатель Мосгордумы Владимир Платонов, - тем более решение о закупках этой системы еще не принято. Должна пройти целая серия испытаний. Но в любом случае цена человеческой жизни неизмеримо выше, вы согласны?

Согласны. Согласны мы и с тем, что столичные и вообще российские дороги нуждаются в подобных системах. По зарубежной статистике, они сократили процент ДТП с летальным исходом с 60 до 12 процентов. В ближайшее время на третьем транспортном кольце будут установлены две аналогичные системы.

Первое испытание длилось несколько секунд. А вот о его результатах мы будем говорить еще очень долго, выясняя положительные и отрицательные моменты. Вы спросите, что за отрицательный момент в столь благородном деле? По мнению автора, это цена в семнадцать тысяч долларов. Не нужно быть большим специалистом, чтобы не понять, глянув на систему даже одним глазом, что спроектировать и изготовить ее могут и отечественные заводы. Ну нет в ней ничего такого заманчивого, хотя американец и напирал на то, что все детали изготавливаются по специальной американской технологии.

Впрочем, может быть, наших спещов смущает слово «картриджи»?

Игорь ЯСЮКОВ

На прошлой неделе в стенах управления Московской железной дороги состоялась пресс-конференция, на которой освещались основные экономические показатели за год работы в качестве филиала ОАО «РЖД». Говорилось также о развитии пассажирского комплекса МЖД, перспективах, реализованных инвестиционных проектах, планах на будущее.

**...ЕСЛИ БЫ ПОЕЗДУ -
КРЫЛЬЯ**

Напомним, что созданием ОАО «РЖД» завершился первый этап реформирования железнодорожного транспорта. По словам руководства РЖД, удалось избежать ошибок при его создании, с первых дней работы производственные и финансовые показатели неизменно стремились вверх: рост грузооборота составил 8 процентов, пассажирооборота - более 6 процентов. Впрочем, что тут говорить, если даже привлекательные международные рейтинговые агентства установили компании высокий уровень кредитоспособности.

Что такое МЖД сегодня? Это прежде всего динамично развивающаяся магистраль. За последние четыре года в ее совершенствование и обновление основных фондов было вложено 49 миллиардов рублей, в ближайшие годы эта сумма достигнет отметки 52 миллиарда рублей. Пассажирский комплекс дороги составляют 3 тысячи вагонов, 400 электровозов, 2352 платформы, 493 вокзала. Но, вероятно, москвичей в большей степени интересуют факты, имеющие непосредственное отношение к городу, в частности, касающиеся пригородных перевозок. В этом отношении особенную гордость МЖД составляет интермодальная транспортная система Павелецкий вокзал - аэропорт Домодедово, объединившая в единый технологиче-

ский комплекс воздушный и железнодорожный транспорт.

- За время эксплуатации эта система показала высокую востребованность, - подчеркнул начальник МЖД Владимир Старостенко. - Услугами экспрессов в текущем году воспользовались 22 миллиона человек, что составляет 22 процента от общего количества авиапассажиров, получено 178 миллионов рублей прибыли, рентабельность перевозок составила 134 процента.

Ускоренными темпами идет реализация аналогичного проекта на направлении Киевский вокзал - аэропорт Внуково, в котором активное участие принимает правительство Москвы и ОАО «Аэропорт Внуково». За рекордно короткий срок - чуть более года - был реализован крупномасштабный, социально значимый проект скоростного движения на участке Москва - Мытищи. Сегодня на участке курсируют 42 пары поездов, в том числе комфортабельные электропоезда «Спутник», которые перевозят за сутки 160 тысяч человек. Теперь жители Мытищ могут добираться до столицы всего за 18 минут.

- В самом скором времени подобная пригородная транспортная система будет создана на участке Москва - Люберцы - Раменское, - сказал Владимир Старостенко.

Игорь ЯСЮКОВ

ПРОВОДКА ПОДВЕЛА

Такова предварительная версия дознавателей о причинах пожара, который фактически уничтожил небольшой театр «Около дома Станиславского».

Как сообщил нашей газете начальник центра противопожарной пропаганды и общественных связей ГУ ГО и ЧС Москвы Евгений Бобылев, основная версия причины возникновения пожара - ошибки в установке электропроводки. Огонь вспыхнул в здании театра в ночь с 17 на 18 ноября. Первый сигнал о ЧП в дежурную часть brandмейстеров поступил в четыре утра. Жильцы соседнего дома сообщили о дыме и огне, вырывающихся из окон здания театра.

Тридцать пожарных расчетов прибыли на место происшествия без опоздания, однако строение в Вознесенском переулке, возведенное более ста лет назад, было обречено. Огонь мгновенно распространился по деревянным перекрытиям старого здания и не оставил шансов на его спасение.

Польхала площадь около 300 квадратных метров. Трудность состояла и в том, что в соседнем доме находилось 12 коммунальных квартир. Была угроза жизни людей... К счастью, обошлось без жертв. Brandмейстеры относительно быстро, учитывая серьезность пожара и узость Вознесенского переулка в центре столицы, справились с огнем и не допустили его дальнейшего распространения.

Сейчас подается сумма ущерба и определяется дальнейшая судьба театра.

Николай МОДЕСТОВ

**КОМСОМОЛЬСКАЯ
СТОЙКОСТЬ ВУЗА**

В ноябре 2004 года Московскому гуманитарному университету исполняется 60 лет. Его история началась с Высшей комсомольской школы, созданной в годы Великой Отечественной войны, первые преподаватели и студенты которой - фронтовики, а первые выпускники - активные участники послевоенного восстановления страны, освоения целинных, прорыва СССР в космос. Международное признание получили научные исследования проблем молодежи, проводившиеся научно-исследовательским центром ВКШ.

Сегодня на восьми факультетах МосГУ обучаются более 10 тысяч студен-

тов из почти 40 стран мира. Здесь работают крупнейшие интеллектуалы страны, ведущие ученые с общероссийской и мировой известностью, действительные члены РАН и других академий. В университете создан русский интеллектуальный клуб, работает исследовательский центр философа и писателя А. Зиновьева, театральная студия народного артиста России В. Золотухина.

Этот вуз не просто сумел выжить в трудных условиях

Вера ЛАЗАРЕВА