

«Господи, войска-то понагнали - прям как в войну...» - шамкает древняя бабулька, озирая из-под ладони движущуюся по улочкам патриархального Зубцова военную технику. Между тем тут сейчас ох как не до шуток. Маленький Зубцов, все больше двух-, трехэтажный, раскинулся по пологим холмам, где Волга принимает в себя Вазузу. Над этой точкой России 15 июня сошлись злые звезды.

Сегодня нет смысла описывать, как произошла авария, сколько именно вылилось мазута, и искать ответ на извечное «кто виноват?». Об этом есть кому заботиться и спорить. А вот понять, почему в очередной раз оказались не готовы в общем-то к прогнозируемой нештатной ситуации и что сделать, чтобы свести к минимуму ущерб от подобных инцидентов, - необходимо.

Ассоциации почему-то возникают военные. Может быть, потому, что именно здесь, подо Ржевом, Зубцовом, Нелидовом, происходила одна из самых кровавых битв Великой Отечественной. В недавнюю июньскую ночь реакция на аварию перед мостом через Вазузу в деревне Зуево напоминала контрмеры на внезапный прорыв фронта, когда дыру затыкают всем, что попадает под руку: саперными ротами, обозными командами, школами поваров. Окрестности Зубцова и сам город быстро и, казалось, хаотично заполнились всевозможной спецтехникой не только с тверскими, но и нижегородскими, ярославскими, костромскими номерами. И первое время никто толком не представлял, что кому надлежит делать. Эмчээсовцы, например, с интересом наблюдали, как переполненная бригада железнодорожников лихорадочно шлепала прямо в мазутные лужи новые шпалы. Оно и понятно: железнодорожникам требовалось в кратчайшие сроки возобновить движение. Иначе прямые убытки за сорванные графики грузоперевозок. Тут уж, извините, экология не на первом плане.

Вот еще одна картинка. Одиннадцать утра, уже в субботу, 26 июня. Возле моста через Вазузу лениво покачивает стрелой одинокий экскаватор, вдоль берега бредет под солнышком цепочка солдат, прибрежная лугovina - в черных пятнах мешков, в какие в московских парках по осени собирают пожелтую листву. На гребне холма почти вертикально замер заглохший КраЗ, набитый срезанными пластинами земли. Официально - везут на асфальтовый завод: делать якобы асфальт из пропитанной мазутом земли. Бред, конечно. Груз направляется скорее всего на свалку куда-нибудь подальше...

В общем, никакого героического натиска на стихию не наблюдается. И хорошо. Потому что «экологической катастрофы национального масштаба», которую горячо провозгласил заместитель руководителя Росприродконтроля Олег Митволь, не случилось. Как и «аварии, последствия которой будут ликвидированы за пять дней», по оценке Сергея Шойгу.

Случилось нечто среднее. Окажись в цистернах не мазут марки М-100, относящийся к тяжелым фракциям, а, например, дизтопливо, не говоря уже о бензине или авиакеросине, то я не представляю, что могло бы спасти Волжско-Вазузский водозабор, один из важнейших для Москвы, - комментирует член правления Общественного института экологической экспертизы доктор технических наук Сергей Книна. - Стекший в реку плотный мазут по большей части опустился на дно. Но это мина замедленного действия. Стоит воде начать нагреваться, как дно тут же выбросит на поверхность легкие фракции. Точное количество попавшего в Вазузу мазута до сих пор неизвестно, а поэтому сказать, как долго придется ловить внезапно появляющиеся нефтяные пятна, точно нельзя.

Увы, драгоценные часы и дни были потрачены на межведомственную перепалку, посыпание железнодорожного полотна невнятным твердым реагентом и вычерпывание мазута ведрами. Отсутствие осмысленного



ФОТО ИТАР-ТАСС

ВАЗУЗСКИЙ РУБЕЖ

Что вскрыла недавняя авария на водных подступах к Москве?

взаимодействия обернулось полной беспомощностью.

А ведь с незапамятных времен существует практика иметь в соответствующих структурах так называемые пакеты на «день X». В случае наступления заранее спрогнозированной нештатной ситуации поступает немедленный приказ о вскрытии пакета, скажем, номер пять. А там уже все четко разложено по полочкам: кто, с кем, какими силами взаимодействует, какие предпринимает конкретные меры, в какой последовательности.

...Железнодорожная магистраль проходит через Зубцов и Зуево не первый год, как не первый год по ней регулярно перевозятся опасные грузы. Прогнозируемых аварийных ситуаций по нефтеналивным составам всего две: пожар и крушение. Что мешало иметь заранее тщательно продуманные, до мелочей взвешенные и, главное, всесторонне согласованные планы действий? Что мешало разбить магистраль на аварийные участки и иметь на них, в том же самом Зубцове, соответствующие средства и технику? Может быть, нет у нас такой техники и средств? Перенесемся с замазученных берегов Вазузы в Москву.

В Восточно-европейском центре инновационных технологий разработка и создание аппаратуры и сорбентов по очистке воды от нефтепродуктов - одно из основных направлений. Руководитель лаборатории экологической безопасности Татьяна Лакина демонстрирует в действии одну из разработок цен-

тра - гравитационно-коалесцентный сепаратор. Внешне он выглядит, как небольшой металлический цилиндр с заливочной горловиной и двумя краниками в верхней части. Татьяна Алексеевна до половины наполняет обычную пластиковую бутылку из-под минералки чистой водой. Оставшийся объем доливается смесью моторного масла и мазута. Бутылку тщательно встряхивается, образовавшаяся вязкая черно-рыжая смесь заливается в сепаратор. Оба краника уже через секунду «оживают», причем из одного течет густая черная струйка, а из другого... кристально-прозрачная вода!

- А теперь просто увеличьте в масштабе этот сепаратор до размеров небольшой цистерны, - говорит Татьяна Алексеевна, - и соедините ее с компрессором для нагнетания загрязненной воды. Получается готовая весьма компактная установка, которая по желанию легко монтируется и на железнодорожной платформе, и на автомобильном шасси. По эффективности и качеству очистки аналогов она не имеет.

В качестве фильтрующей загрузки в сепараторе используется разработанный здесь же нефтесорбент «Мегасорб-Ф».

А вот «Мегасорб-А» - сорбент для сбора нефти и нефтепродуктов с поверхности воды при аварийных разливах. То есть именно то, что сейчас нужно на Вазузе и Волге. Внешне ни дать ни взять обычный туристический поролоновый коврик толщиной два

половиной сантиметра и весом один килограмм. А вот собрать нефти с поверхности реки такой «коврик» может... до двенадцати тонн! Выдерживает сорбент до 500 отжимов против всего нескольких у зарубежных аналогов, причем до 70 процентов отжатой таким образом нефти можно по новой заливать в цистерны и везти дальше по назначению. По международному признанию, этот сорбент по параметру «цена - качество» превосходит все зарубежные аналоги.

Московский институт эколого-технологических проблем разработал и создал в опытных экземплярах транспортируемую модульную установку очистки грунта от нефтепродуктов, действующую по принципу виброкавитационной экстракции загрязнений. Технология экологически безопасна. Аналогов этой установки просто не существует.

Получается, что у нас все есть. Причем лучшее - и существующее не на уровне замыслов и идей, а, как говорят технари, «в железе», то есть действующее и даже уже получившее международное признание. Но в опытных, выставочных экземплярах, в считанных метрах «чудо-ковриков». Почему?

- Причина проста до банальности, - отвечает заместитель директора Центра инновационных технологий по науке профессор Владимир Дегтярев. - Нет денег! И никому, получается, все это не нужно.

Возможно, чиновникам гораздо привлекательнее закупать готовую продукцию на Западе. Это сулит и увлекательные поездки на «обучение» и «ознакомление», и отдых где-нибудь в Ницце со всем семейством за счет благодарного партнера, и много чего еще. А с «убогих» россиян что взять? Нет, многие финансовые структуры готовы дать деньги, но... только под американцев или немцев. Те, в свою очередь, изучив отечественные разработки, тоже охотно соглашаются участвовать в серийном производстве и продвижении на рынок. Но... только при условии, что «технологии и патенты были ваши - станут наши». Кстати, скупка по дешевке, а чаще - тривиальное воровство российских наукоемких технологий иностранными фирмами уже давно поставлены на поток.

...Сколько же было криков в последнее время о том, что угробили самую успешную российскую компанию! Это я про ЮКОС. Но вот только одна цифра. Лишь семь процентов из ныне действующих в стране трубопроводов моложе десяти лет. То есть главный принцип «успешности» - побольше и побыстрее продать все выкачанное, выкопанное и поданное на-гора. А все остальное - чистота, экологическая безопасность давшей все это богатство земли, здоровье нынешних и будущих поколений - втискивается в эти жалкие семь процентов. В принципе, понять некоторых сильных мира сего можно - в их планы не входит проживание собственного потомства в «этой стране».

Но мы-то живем и будем жить у себя, в России, в Москве. Нас многие миллионы. И не где-то «у дяди», а у нас, в Москве, живут и работают талантливые ученые, технологи, инженеры, готовые и, самое главное, знающие, как защитить крупнейший мегаполис мира от возможных катаклизмов. Нужно только дать им средства для внедрения в серийное производство того, что уже разработано и даже создано в опытных образцах. Для собственной же безопасности!

Да, авария, о которой шла речь, слава богу, на этот раз не привела к катастрофе водоснабжения Москвы. Но это только «на этот раз». А завтра? Думает ли кто-нибудь об этом?

А пока на Вазузе звучит в местной интерпретации известная разухабистая частушка: «По реке плывет мазут из деревни Зуево...» Ну и пусть себе плывет?

Александр ЧУДАКОВ,
специальный корреспондент «МС».
Зубцов - Москва

Вы набираете телефон службы авиатакси, заказываете вертолет, приезжаете на вертодром, еще 15 минут, и вы, скажем, в Шереметьеве. Фантастика? Почему? В США и многих крупных городах Западной Европы воздушное такси действует давно и успешно. Появится ли такая услуга у нас? На днях прошла пресс-конференция на тему «Развитие авиатакси в Москве», и многое прояснилось.

По словам участвовавшего в пресс-конференции заведующего сектором воздушного транспорта Департамента транспорта и связи Москвы Олега Никольского, два года назад начались исследования, которые должны были ответить на вопрос: насколько целесообразно развитие авиатакси в столице? Естественно, что появление в небе Москвы вертолетов с «шашечками» на борту не приведет к уменьшению пробок на автомагистралях столицы. Но авиатакси поможет избежать попадания в эти самые пробки.

На сегодня до 80 процентов потенциальных потребителей подобной службы - частные или государственные фирмы. Но это сегодня. Однако возникает вопрос, есть ли условия для развития службы воздушных извозчиков в городе и какие проблемы надо решить, дабы создать столь сложную систему?

ВЕРТОЛЕТ К ПОДЪЕЗДУ!

- Среди основных проблем - обеспечение безопасности полетов, - отметил Олег Валентинович, - и создание соответствующей инфраструктуры - ведь в городе нет ныне вертолетных площадок. Нет их ни в крупнейших медицинских центрах, ни на крышах зданий. Требуется также организовать беспрецедентное диспетчерское управление полетами над городом. Для этого имеются современные технологии - в первую очередь это системы спутниковой навигации.

В августе прошлого года была начата разработка городской целевой программы развития авиатакси в Москве. Основным разработчиком стала авиакомпания «Атлант - союз» совместно с корпорацией «Ростех». По сообщению принимавшего участие в пресс-конференции генерального директора авиакомпании Владимира Давыдова, программа делится на две части. Во-первых, перевозки горожан вертолетами в воздушном пространстве Москвы и полеты между столичными аэропортами. Вторая часть программы - организация регулярных и

чартерных перевозок пассажиров на расстояние 600 - 700 км в крупные города центральной части России.

- Маршруты региональных перевозок уже намечены, - заявил Владимир Васильевич. - Согласно проекту, первую часть которого можно назвать пилотным, мы готовы уже в конце нынешнего - начале будущего года совершать перевозки в Курск и Ярославль, Кострому и Орел, Иваново, Воронеж, Нижний Новгород, Тверь, Рыбинск. Ведь в советское время так называемое местное авиасообщение было довольно развито. В 90-х годах прошлого века оно прекратилось, но инфраструктура сохранилась, хоть и пришла в упадок. Аэродромы и вертолетные площадки надо восстановить на современном уровне. Мы готовимся к покупке самолетов малой вместимости. На первых порах намечено приобрести шесть самолетов бразильского производства «Эмбрайра-120» и пять американских самолетов «Сесна-208». Они значительно экономичнее отечественных аналогов. Стоимость

перелета мы определили суммой, чуть превышающей цену проезда в этом же направлении в купейном вагоне поезда.

63 процента объема программы - это вертолетные перевозки в городе. Пилотным проектом определены шесть вертолетных площадок. Среди них три уже существующих вертодрома на 65-м и 33-м километрах МКАД и в Тушине. Кроме того, это площадки в Аннине, городской клинической больнице № 15, НИИ им. Склифосовского. Следовать в воздушном пространстве города вертолеты будут над руслами рек, промзонами и автотрассами.

Конечно, авиатакси - удовольствие дорогое. Ведь в любом такси клиент платит за салон независимо от количества мест. Себестоимость летного часа вертолета 600 - 650 долларов. Салон рассчитан на шесть человек. Длительность полета до Шереметьева - 10 минут.

Основную долю средств на реализацию проекта должны предоставить частные инвесторы. В конце августа 2005 года, сказал, завершая пресс-конференцию, О. Никольский, на одном из заседаний московского правительства будет рассмотрен окончательный вариант программы развития авиатакси в столице.

Владимир РАТМАНСКИЙ