

Начало на стр. 1

- Причем вкалываем мы, как правило, по ночам и, как и здесь, тоже на скорость, - заметил Корниец: ведь трамваи отдыхают не более четырех-пяти часов в сутки. Экстренные вызовы? Конечно, случаются. В прошлом году, например, прорвало канализацию на Рошинской улице. В результате вымыло участок пути, они просели, мы срочно выехали на место, все восстановили...

Надо сказать, накануне прошел первый этап соревнований - теоретический, и команда первой дистанции пути на данный момент лидировала.

подразделения: пять дистанций пути и дистанция капитального ремонта. Это шестой по счету конкурс. Проводим мы данные соревнования для привлечения к профессии и поощрения специалистов.

- Тяжелый ручной труд превалирует?

- Я бы так не сказал. Процентом на шестьдесят труд монтеров пути механизирован. На практике применяем и электророкоты, электровилы, пневматический инструмент, экскаваторы и погрузчики.

- А будут ли готовы ваши специалисты к эксплуатации создаваемой в городе сети скоростного трамвая?



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

Болельщиков не смог распугать даже дождь

ПРИШИВАЛИ РЕЛЬСЫ К ШПАЛАМ

- Рассчитываю на первое место, - сказал пробаб. - Имею на то все основания.

- Кто победит - сказать пока не могу, - развел руками главный судья соревнований заместитель директора службы пути Мосгортранса Вячеслав Рыбаков. Прогноз - дело неблагоприятное. Судьи пристынут к своим обязанностям после выполнения командными конкурсными заданиями. Будем мерить ширину колеи, расстояние между осями шпал, проверим, все ли костыли вбиты, насколько выровнены торцы рельсов и т.п. В конкурсе принимают участие все наши

- Мы подразумеваем, что скоростные трамваи станут двигаться не по классическим путям, ремонт которых происходит на данном конкурсе, - вступил в беседу директор службы пути ГУП «Мосгортранс» Анатолий Жуков, - а по конструктивно новым путям. Я имею в виду так называемые бесшумные или бесстыковые пути. Они поглощают шум при движении поездов. Устанавливаются с применением специальных резиновых вкладышей и прокладок. Кстати говоря, мы уже и сейчас укладываем бесшумные конструкции пути - к примеру, в Строгине, на некоторых столичных путепро-

водах, мостах. Впрочем, проект создания новой трамвайной сети покажет, чего от нас потребуют разработчики. В любом случае мы готовы к работе в новых условиях.

- Молодцы! Давай, ребята! Мы лучшие в мире, мы - номер один! - на одном из участков соревновательного полигона все время раздавались задорные кричалки из активной группы поддержки.

- Вы чьи будете, красавицы? - подошел я к местным фанатам.

- Обижаете, товарищ. Известно, откуда, из четвертой дистанции пути. А вы разве не знаете? Мы всех обгоним.

- Точно, обгоним, - подтвердил, усмехнувшись в сморщенную бороду, капитан команды Николай Симаков. - Что, говорите, Петр на первенство претендует? Ну-ну, поглядим. Ну да, после теории он в лидерах. А у нас зато девчача какие. И вообще, мы самые веселые. С таким тылом и не победить - стыдоба.

- Четвертая дистанция закончила соревнования, - провозгласил между тем судья.

- А я что говорил? - подмигнул Симаков и разгладил бороду. Впрочем, судьи только приступили к работе. Они коршунами вились подле «симаковской» бригады, из-

меряли, проверяли, подсчитывали штрафные баллы.

Что вы думаете, в результате команда четвертой дистанции действительно одержала оглушительную победу. «Симаковские» стали первыми в командном зачете. В личном два первых места также за ними: чемпион - Игорь Никитин, второй - Михаил Силаев. Первая дистанция оказалась на втором месте.

- Кто бы сомневался, - улыбаясь во весь рот Николай Алексеевич. Борода его топорщилась от удовольствия.

Браво, Симаков!

Владимир РАТМАНСКИЙ

Война столичного правительства с гаражами-ракушками переходит в решающую стадию. Чиновниками определен перечень из 70 участков, отведенных под строительство модульных гаражей, возводимых в рамках программы «Народный гараж». Это позволит очистить московские дворы от ужасных металлических тентов («ракушек»). И чтобы лучше узнать о новой конструкции, корреспондент «МС» отправился на Тушинский машиностроительный завод, где в скором будущем планируется производство модульных гаражей.

- Это не совсем гараж, а автоматизированная парковка, - поясняет заместитель технического директора ОАО «ТМЗ» Андрей Колесниченко, - которая позволяет на площади двух автомобилей разместить до двенадцати. Сначала рассматривали этот проект как средство разгрузки от машин центра города, а идея замены «ракушек» родилась уже позже. Чтобы реализовать этот проект, потребуются дополнительные доработки - нужно будет сделать крышу, поставить замки и так далее. Это будет гараж на восемь автомобилей как минимум.

Преимущества такой парковки налицо. Во-первых, это дешевле, чем подземные гаражи. Яму копать не нужно, строительные работы не потребуются. Тут все просто. Парковка собирается и разбирается. Смонтировать ее можно за двое суток, а если в этом процессе будет участвовать больше людей, то и за меньшее время вполне по силам ее собрать. А во-вторых, как уже говорилось, экономия места.

- Вот представьте, - говорит А. Колесниченко, - примерно двадцать метров занимают восемь ракушек в длину и пять метров в ширину. Это получается сто квадратных метров. А наша автоматизированная стоянка поместится всего лишь на тридцати квадратных метрах.

«ЧЕРТОВО» КОЛЕСО ДЛЯ ЛЕГКОВУШЕК



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

Единственный минус, наверное, это то, что такие парковки не приспособлены для джипов и грузовиков. Хотя о последних можно не волноваться. Много ли «здоровяков» паркуются в центре Москвы?

Стоит одно такое сооружение порядка семи тысяч долларов. Цена, конечно, немаленькая, но если взять разумную оплату, определенный экономический эффект налицо.

Пока автоматизированные парковки привозят из-за границы, например, из Кореи. А в России их дорабатывают.

- Потому что зима, тающий

снег, - рассказывает Андрей Колесниченко, - да и капает с машины на машину. Это у них автомобили всегда в идеальном состоянии, а у нас этим похвастаться нельзя. Например, свеху поставят старый «москвич», у которого постоянно то масло протекает, то тосол, а внизу новенький «мерседес» или BMW, в результате - одни убытки. Кроме того, надо периодически проверять парковку, обслуживать ее, прочищать механизм от пыли, осадков, листьев.

Но не стоит сразу волноваться по этому поводу. Хотя она и автоматизирована, никакой

сложной техники там нет. Все просто - конструкция приводится в движение одним электродвигателем мощностью 7,5 киловатта. Машина заезжает в люльку, нажимается кнопка, и начинается вращение. Система такая же, как и на колесах обозрения. Парковка оборудована так, что автомобиль просто невозможно будет угнать. Техника безопасности тоже на высоком уровне. Специальные датчики движения оповещают, что открыта дверь или машина полностью не заехала в люльку.

К сожалению, приобрести автоматизированные парковки пока трудно. Завод совместно с компанией ООО «Парковки-XXI век», которая является эксклюзивным представителем южно-корейской компании «DongYang» в России, только начинает запускать в производство эту продукцию.

Опытный образец автоматизированной парковки в течение полутора месяцев можно посмотреть на территории техноцентра «Кунцево», где проходит презентация парковочной системы «Smart Parking». Кстати, именно с нее началась борьба с «ракушками». Мэр Москвы Юрий Лужков, посмотрев такую SMART-парковку в действии, сказал:

- Мы приняли решение ставить их около глухих торцевых стен домов, убирать «ракушки» и, образно говоря, развить вверх по размещению автомобилей.

Георгий ПАНИН

Свет и тени

ПО ВОДЕ АКИ ПОСУХУ

Одним из основных путей разрешения сложной транспортной ситуации в Москве столичное правительство считает появление в городе различных скоростных внеуличных транспортных систем. К примеру, активно разрабатывается проект использования для пассажирских перевозок Малого железнодорожного кольца МЖД. Другой не менее перспективный проект - создание в городе сети скоростного трамвая. В настоящее время высокими темпами идет работа и над проектом обустройства в столице водной пассажирской транспортной системы.

Даже в советское время, когда Белокаменная не ведала сегодняшних дорожных пробок, Москва-река использовалась значительно интенсивнее, нежели теперь.

- Сегодня эксплуатация естественных водных артерий для организации регулярных массовых пассажирских перевозок в мегаполисах - явление достаточно распространенное, - говорит директор АОЗТ «Нептун - судомонтаж» Михаил Францев.

Компания, созданная Францевым, в свое время была дочерним предприятием известного ЦКБ «Нептун», а сам Михаил Эрнстович, профессиональный инженер-кораблестроитель, работал в этом известном конструкторском бюро заместителем начальника опытного производства. Теперь фирма специализируется в области малотоннажного судостроения. Именно Францев обратился год назад к столичным властям с проектом организации в столице регулярного пассажирского движения по Москве-реке. Разработал он и проект водного автобуса - катамарана, который возьмет на себя обязанности речного извозчика.

- В Советском Союзе катамараностроение считалось одним из приоритетных направлений в производстве судов, используемых для так называемого внутреннего плавания, - подчеркнул Михаил Эрнстович. - А в наше время - это мировая тенденция. Дело в том, что катамаран, то есть судно с двумя корпусами, экономичен, в эксплуатации неприхотлив. Например, в Стамбуле, разделенном Босфором, катамараны перевозят круглосуточно десятки тысяч человек.

Как власти отнеслись к вашей идее?

- В Департаменте транспорта и связи правительства Москвы, куда мы обратились со своим проектом, предложение встретили очень позитивно. По указанию руководителя Комплекса городского хозяйства П. Аксенова там была сформирована соответствующая рабочая группа. Весьма существенную помощь в работе оказал ГУП «Мосгортранс».

Значит, Мосгортранс - основной оператор наземных перевозок в городе - займется теперь и речными перевозками?

- Транспортную проблему в Москве можно решить только комплексно. Будущая речная пассажирская система перевозок населения должна органично вписаться в общую транспортную схему города. К примеру, если мы имеем удобное место для расположения причала, следует чуть изменить близлежащие автобусные маршруты для подвоза к причалу горожан. Поэтому мы и работаем в тесном сотрудничестве.

Почему вы полагаете, что использование водных автобусов будет эффективным и в Москве?

- Потому что, в первую очередь, как и во многих мегаполисах мира, в нашем городе каждое утро и вечер в центр и из центра направляется огромное количество людей. А столица располагает достаточно развитой системой водных путей.

По словам М. Францева, на северном направлении это сегмент между Ярославским и Дмитровским шоссе - там, где проходит единственное, узкое и крайне загруженное Осташковское шоссе. Так вот, совместно с Мосгортрансом уже разработана первая пассажирская речная трасса. Она пройдет от причала Капустино через районы, прилегающие к Дмитровскому шоссе, минуя Долгопрудный, Химки и выйдет к станции метро «Войковская». Второй маршрут будет обслуживать северо-западное направление. От Павшинской поймы (Красногорск) водный автобус отправится к месту пересечения МКАД с развязкой на Волоколамском шоссе и высадит пассажиров в районе станции метро «Щукинская». Еще один маршрут доставит горожан из делового центра города «Москва-Сити» к Китайгородскому проезду (ст. метро «Китай-город»). Из Китай-города можно будет добраться на речном извозчике также до причала Печатники на юго-востоке Москвы. Наконец, пятый маршрут первой очереди водной пассажирской транспортной сети пройдет от «Москва-Сити» к Киевскому вокзалу с заходом на Смоленскую площадь.

Что собой представляет водный автобус? Это судно с двумя стальными корпусами, объединенными платформой. На платформе располагается пассажирская рубка - салон, рассчитанный на 50 человек. Этот салон, в котором установлены по четыре кресла в ряд, визуально очень напоминает салон близкой нашему сердцу «Ракеты». Максимальная скорость катамарана - 35 км/ч, что сравнимо со средней скоростью передвижения наземного общественного пассажирского транспорта.

- Уже готов технический проект судна, - уточнил создатель катамарана. - По нашим оценкам, стоимость корабля не превысит 5,5 млн. рублей. По сути, это цена хорошего автобуса. Строить суда планируется на Московском судостроительном заводе. По расчетам, для обслуживания первых пяти линий с десятиминутным интервалом потребуется 60-65 катамаранов. Практически эти суда реально построить за пять лет, а при необходимости темпы строительства можно ускорить.

Но ведь для водных автобусов потребуются дополнительные причалы...

- Катамараны - суда малотоннажные (водоизмещение не более 20 тонн), и крупные железобетонные причалы им не требуются. В данном случае было бы эффективно использование сборных модульных причалов, распространенных нынче за границей. Их монтаж не потребует особых затрат и усилий.

В заключение Михаил Францев подметил, что в середине дня, когда наплыв пассажиров спадает, речные автобусы могут перевозить экскурсионные группы. Навигация, по замыслу разработчиков, будет осуществляться с апреля по ноябрь. По предварительным оценкам, цена проезда не превысит 30 рублей.

Итак, уже в 2008-2009 году, если, конечно, проект утвердит правительство Москвы, в городе начнет действовать водная пассажирская транспортная система. А головное (опытное судно), вероятно, выйдет на речные просторы уже в навигацию 2007 года.

Владимир РАТМАНСКИЙ