

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 электрокостылезабивщики, пневматический инструмент, экскаваторы и погрузчики.

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



ФОТО ЭДУАРДА ЛАПОВКА

Болезньчиков 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 командами конкурсного задания. 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 здравицы ну очень 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 смоланую 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, сверху 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 колесе 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, развиваться вверх по размещению автомобилей.

Георгий ПАНИН

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 замначальника 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 потребуются 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