

...Проехав через мост – единственный путь, ведущий на этот маленький островок, со всех сторон окруженный Москвой-рекой, - я как будто очутился в другом мире, где-то очень далеко от города. Вместо высотных бетонных зданий – аккуратные двухэтажные домики, прекрасные зеленые аллеи и рожицы. Всего двадцать минут на троллейбусе от метро «Полежаевская» - и я оказался у самых ворот пляжа.

Первое, что бросилось в глаза, – это отсутствие парковки. Машины длинной вереницей тянутся вдоль улицы – и это в будний день! Представляю, что творится здесь в выходные, когда приток отдыхающих особенно велик. Поэтому администрация пляжа и советует добираться сюда на общественном транспорте.

При входе мне устроили настоящий досмотр, словно я попал не на пляж, а на футбольный матч.

– Просто у нас запрещено проносить на территорию напитки в стеклянных бутылках, – пояснил охранник. – Не дай бог, бутылка разобьется и кто-нибудь из посетителей порежется.

По площади пляж небольшой, зато территория его выглядит весьма ухоженной. На травянистом берегу, несмотря на ветреную погоду, лежат отдыхающие.

– Я приезжала в Серебряный Бор еще во времена своей молодости, – рассказывает Роза Александровна Солодыхина, пенсионерка. – С тех пор здесь все очень изменилось, стало гораздо комфортабельней.

ЧАСТИЧКА ЮГА НА СЕВЕРЕ МОСКВЫ

В самый разгар лета каждому хочется понежиться на солнышке, лежать на берегу моря. Но для тех, кто только мечтает об отпуске, и в Москве существуют места, где можно отдохнуть, искупаться и позагорать. Одним из таких уголков природы является зона отдыха «Серебряный Бор». Здешние пляжи одни из самых посещаемых в Москве.

Сейчас я приезжаю сюда со своими внуками, им тоже есть чем заняться здесь, – она указала на специально засыпанный песком участок земли, где резвились дети.

Для них здесь оборудована площадка с качелями, песочницей и маленькой каруселью, как в любом дворе. А рядом, но только за дополнительную плату, находится целый детский городок.

Прямо посреди пляжа, разделяя его на две части, красуется вышка. Но предназначена она не для прыгунов в воду, а для спасателей. Правда, как говорят они сами, работы у них совсем немного. В этом году на пляже не произошло ни одного происшествия.

В отдалении от уреза воды, в тени деревьев, утомленная солнцем сидит медсестра. У нее работы немногим больше, чем

у спасателей. В основном это солнечные удары, но в будние дни и те редкость. А в выходные на пляже на всякий случай дежурит еще и машина «скорой помощи».

Пройдя подальше, я увидел небольшой домик. Он полностью забит разнообразными предметами пляжного обихода. Зонтики, шезлонги, мячи, надувные матрацы, спасательные круги – словом, все, что только может понадобиться на отдыхе, лежит здесь в полной готовности к использованию.

Рядом с домом стоял мужчина и давал какие-то указания одному из работников проката. Оказалось, что это администратор пляжа Василий Ткачук. У него я и поинтересовался тем, как на пляже поддерживается порядок.

– Главная работа была проделана в ап-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

реле и мае, еще до начала купального сезона, – рассказывает Василий Александрович. – Мы полностью убрали территорию пляжа и вызвали специальные службы МЧС России, которые провели капитальную очистку дна. В течение лета такая же операция проводится каждый месяц. Что же касается берега, наши сотрудники с утра и в течение всего дня убирают всевозможный мелкий мусор, которого, кстати, не так уж много.

– Наверное, это потому, что урны у вас

почти на каждом шагу? – предположил я.

– Это, конечно, тоже влияет, но главное то, что люди, которые часто приезжают к нам, постепенно меняются. Они уже не бросят окурок на пляж, а донесут его до урны. Даже если та будет переполнена, положат его в пакетики рядом. Как мы относимся к людям и к доверенному нам уголку городской природы, так и отдыхающие относятся к нам и к месту проведения своего досуга...

Сергей НАСТИН

КАПИТАН, СВОБОДЕН?

Скоро с таким вопросом мы будем ловить такси на... воде. Ведь управляют водными такси именно капитаны. С одним из них нам удалось поговорить во время рейса.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Но сначала – небольшая предыстория. В навигацию 2006 года катера водного такси курсировали по акватории Серебряного Бора и Строгинской бухты, а также участвовали в ряде городских мероприятий. В прошлом году были разработаны «пляжные» маршруты в акваториях Серебряного Бора, Строгина, Щукина, доставлявшие москвичей к местам отдыха. В центре столицы стал популярным туристический маршрут, проходящий от Парка культуры и отдыха им. Горького через центр, что называется, с видом на Кремль, по Водоотводному каналу с заходом в Яузу. Сейчас парк водного такси состоит из восьми 20-местных катеров, одного 40-местного и трех катеров на 6-8 человек.

В навигацию-2007 ООО «Водное такси» участвует в реализации городской программы по созданию нового вида такси в Московском регионе. Предусмотрено три экспериментальных маршрута – по Химкинскому водохранилищу, на акватории Серебряного Бора и в центре города. «Водное такси» сейчас единственная организация, использующая малые суда для перевозки пассажиров.

– Мы впервые представляем широкой публике водное такси, – сообщил корреспонденту «МС» заместитель руководителя Департамента транспорта и связи г. Москвы Александр Кисько. – Этот вид транспорта прошел всю необходимую сертификацию. По решению столичных властей в эту навигацию водное такси во время празднования Дня Москвы-реки бесплатно катало всех своих пассажиров.

...С Пушкинской набережной водное такси казалось обычной лодкой с синими шашечками на борту. По мере приближения лодка выросла до размера морской маломерной посудины. Наличие мотора превращает ее в катер, а мягкие сиденья под кожу напоминают чем-то земную маршрутку. На борту вижу два спасательных круга и оранжевые спецжилеты.

Наш капитан Николай Селезнев рассказывает, что работает он не как водитель маршрутки, а как водитель такси. Да к тому же, как его коллеги на суше, круглые сутки. Помехой для заказа этого вида транспорта может стать только дождь и холодная погода: ведь у судна с синими шашечками нет защитного тента. В любом случае капитан советует делать заказы по телефону. Цена – тысяча рублей в час. На вопрос, не рискованны ли такие поездки, Николай отвечает, что залог безопасности в соблюдении правил движения плавсредств. Тогда и волна от быстро идущих судов не помещает движению малых собратьев.

Капитану Селезневу нравится его работа.

– Разве ее можно сравнить с сидением в душном офисе? Здесь всегда ветер в лицо! Да и с воды Москва смотрится совсем по-другому. Особенно красива она ночью...

...Про «мерседес» часто говорят: ход такой мягкий, словно по воде плывет. В этом смысле водное такси переделало престижную иномарку.

Елена ВОЛКОВА

Если перефразировать Льва Толстого, каждая станция из семьи Московского метрополитена особенна по-своему. Имеется в виду то, что проблемы, возникающие при неизбежном плановом ремонте системы доставки пассажиров из подземных вокзалов на поверхность, как и в сложных психологических случаях, не решаются стандартно.

Об этом рассказал на днях московским журналистам главный инженер управления «Метрополитен реконструкция» Василий Серегин. Это управление ведет работы по плановой замене эскалаторов, реставрации и ремонту верхнего вестибюля станции метро «Добрынинская». Спроектированная архитекторами М. Зелениным, Л. Павловым и М. Ильиным станция кольцевой линии, получившая тогда имя «Серпуховская», была открыта в первый день 1950 года. Воспоминания о войне были еще свежи, и не случайно в верхнем павильоне появились смальтовые панно художников Г. Рублева и Б. Иорданского «Парад войск на Красной площади» и «Парад советских спортсменов», а в арках – 16 барельефов на тему «Народы СССР» (скульптор Е. Янсон-Ма-

нисер). 6 июня 1961 года станция получила нынешнее имя, а на торцевой стене художник С. Павловский выложил мозаичное панно «Утро космической эры».

Сегодня мозаики заботливо укрыты, ведь вестибюль – строительная площадка, на которой в три смены ведутся работы по установке нового подъемного оборудования.

«ДОБРЫНИНСКОЙ» НАДРАЮТ ОРДЕНА

Имея опыт общения со специалистами, менявшими эскалаторы на других станциях московской подземки, интересуюсь, не было ли здесь традиционной нынче для перекопанной вдоль и поперек столицы просадки грунта.

– Нет, – отвечает В. Серегин, – этого, к счастью, не было, хотя других трудностей хватало.

В первую очередь проблема в том, что станция расположена на одном из оживленнейших московских перекрестков, и раз-

вернуться строителям практически негде. С ужасом представляю, как подобную проблему придется решать, например, на станции «Автозаводская», где перед старым вестибюлем лишь полоска тротуара.

Как и на других станциях, машины, приводящие в движение эскалаторы, будут устанавливаться вручную. Василий Васильевич ведет меня по пути, к которому тридцатитонная махи-

на пройдет до подготовленного ей места. Оказывается, после выгрузки на площадке перед вестибюлем электромеханическое устройство подцепит специальный порталый кран, который по проложенному пути рабочие затолкают во входную арку. Затем самое сложное: поворот всей системы на 90 градусов, снова движение по рельсам, и машина повиснет над подготовленным уже сегодня фундаментом. Останется ее «только» опустить в нужную точку. И так три раза, по числу

эскалаторов. Конечно, хотелось бы больше их установить, сетует Серегин, да тогда пришлось бы переделывать весь наклонный тоннель. Вместо старых, отработавших почти шестьдесят лет подъемников здесь займут место новые машины типа E-55.

«Добрынинскую» закрыли для пассажиров в декабре 2006 года. Открыться она должна через год. В. Серегин считает, что работы ведутся в строгом соответствии с планами и, хотя достаточно напряженно, завершатся в срок.

Помимо установки новых эскалаторов здесь произведут ремонт вестибюля, в том числе дверных проемов, заменят все электротехническое оборудование, подстанцию, систему воздухопроводов, кабели. На станции внедрят систему пожарной безопасности и сигнализации. А потом реставраторы приведут в порядок огромные уникальные люстры, «оживят» мозаичные смальтовые панно, на которых снова засияют ордена победителей – участников парада на Красной площади.

Словом, станция, достигшая пенсионного возраста, возродится заново.

Владимир ПОТРЕСОВ

ЛИФТ-КРЕПОСТЬ ВАРВАРАМ НЕ ВЗЯТЬ

Не так давно инспекторы Ростехнадзора остановили эксплуатацию сразу 80 лифтов в многоэтажных домах САО. На очереди – проверки и в других административных округах, сообщили «МС» в Ростехнадзоре. Технические контролеры всемерно обеспокоены состоянием лифтового хозяйства столицы.

Для беспокоества есть все основания. Каждый день снуют вверх-вниз в жилых домах столицы более 115 тысяч лифтов. Однако многие из них служат уже не один десяток лет и выработали свой ресурс. Около 20 тысяч лифтов работают более 25 лет, то есть пребывают в возрасте, когда пора бы и на покой. Особую же озабоченность вызывает самый большой сектор – почти три тысячи полностью устаревших лифтов.

Впрочем, не один только Ростехнадзор бьет тревогу. Столичные власти также серьезно недовольны состоянием лифтового хозяйства. Более того, принимают конкретные меры для исправления ситуации.

Во всяком случае эксплуатирующие организации намерены освободиться от «старичков». Так, уже в нынешнем году около тысячи подъемных механизмов в домах и социальных учреждениях модернизируют или заменят на новые. Эту программу наме-

рено реализовать, в частности, МГУП «Мослифт».

Программа довольно дорогостоящая. Установить один новый лифт взамен «ветерана» стоит более 1,7 миллиона рублей. Умножим на тысячу – сумма серьезная! Тем не менее крупнейшее специализированное хозяйство Европы решило начать обновление парка своих лифтов.

Основное внимание – безопасности. Обеспечить ее позволит появившаяся в каждом доме своя – улучшенная – система контроля за подъемными механизмами.

– Это позволит свести практически к нулю несчастные случаи, которые, увы, случаются в наших лифтах. В том числе несчастные случаи с детьми, шалости которых оканчивались иногда весьма трагически, – убежден генеральный директор МГУП «Мослифт» Анатолий Золкин.

Иное дело, как быть с теми, кто лифтами пользуется. Пользуются же – не секрет – нередко вандали. Так вот, оказывается, в новых лифтах они теперь вряд ли разгуляются.

Новые лифты, презентация которых состоялась на недавней международной выставке «Лифт Экспо Россия-2007» и вызвала немалый интерес ее участников и гостей, – совместная разработка МГУП «Мослифт»

и завода МЭЛ, одного из немногих предприятий в столице, которые производят подъемные механизмы и лифтовое оборудование. Испытания новые лифты проходят тут же, в цехах завода.

– Испытываем в самых жестких условиях, – рассказывает заместитель гендиректора завода по новым видам продукции и технологиям Вячеслав Комов. – Электроника, например, перед тем как ее установят в кабину, подвергается высокой температурной нагрузке. И только после этого лифт собирают полностью.

Его кабина – особая гордость конструкторов Мослифта и завода МЭЛ. В ней, как убеждали корреспонденты «МС», комфорт полнейший. Причем комфорт в сочетании с максимальной безопасностью. В эту просторную кабину людей поместится много. А вот вандалам разгуляться будет негде. В этом лифте не будет ни разбитых лампочек, ни сгоревших кнопок. Почему?

– Да потому что их просто невозможно ни разбить, ни поджечь, – отвечает на вопрос В. Комов. – Для отделки применяются такие особо прочные материалы, как, например, поликарбонат, которые практически не бьются и не горят.

Кабина такого лифта и его кнопочная панель полностью из металла. Лампы – из прочного стекла. Специалисты утверждают: новые материалы прослужат не один год. Отделанные этими материалами подъемные механизмы, если верить сотрудникам МГУП «Мослифт», уже доказали свою полную надежность.

Геннадий АЛЕКСАНДРОВ