

ЛЕДОВЫЙ ЭКСТРИМ

В выходные на площадке за дворцом «Арена-Металург» состоялись автогонки

ОРГАНИЗАТОРОМ соревнований на льду выступил автоцентр «Субару», поддержку оказал Ледовый дворец.

Соревнования собрали свыше восьмидесяти участников и более трех тысяч зрителей. На относительно небольшой площадке яблоку негде было упасть: взрослые пришли с детьми, но больше всего было подростков. Подъехать к месту соревнований невозможно: все вокруг заняли автомобили зрителей. Со слов организаторов, они и не рассчитывали на такое количество участников и зрителей.

Шел небольшой снег, столбик термометра показывал минус два. Трассу организаторы подготовили заранее: во избежание несчастных случаев гонки решили устроить не на льду заводского пруда, а на асфальтированной площадке. Проложили трассу по залитому льду, но теплая погода превратила его в рыхлую кашу. Такая трасса сложная, но и интереснее для зрителей.

Первыми стартовали заезды в категории «спорт»: выступали автомобили, специально подготовленные для гонок, в основном – вазовские «восмерки». От организаторов в заезде участвовал серийный полноприводный «субару». Практически у всех – форсированные двигатели, усиленная подвеска, у многих – усиленный корпус, специально шипованная резина. Участники выходили на трассу поочередно: первый круг – прогревочный, два последующих – зачетные. В категории «спорт» заявились пятнадцать участников, причем выступали не только магнитогорцы, но и спортсмены Челябинска и Екатеринбурга. Для многих трасса оказалась коварной: трудно было удержать автомобиль от заноса в поворотах и застревания в рыхлых сугробах. Однако большинство участников успешно преодолели шестисотметровое испытание. А вот «субару», на удивление зрителей, застряла в сугробе на втором круге. По правилам соревнований в подобной ситуации участника снимают по техническим причинам. Таким же образом покинули трассу еще несколько автомобилей. Победителем стал спортсмен из Екатеринбурга Андрей Мальков на автомобиле «ВАЗ-2108», преодолевший трассу за минуту сорок пять секунд.

После перерыва соревнования в самой многочисленной категории («монопривод») – серийные автомобили отечественного и зарубежного производства на шипованной резине, но специально не подготовленные, без «наворотов». Здесь ставка больше делается не на техническое состояние автомобиля,



Такими мероприятиями Магнитка не избалована



ФОТО АНДРЕЯ СЕРГЕЕВОВА



а на мастерство водителя. Участвовало свыше сорока семи автомобилей. Как и раньше, не все смогли успешно добраться до финиша – слишком коварными для многих оказались снежные виражи.

— Для любителя на такой трассе главное – чувствовать автомобиль, предугадывать его поведение на рыхлом снегу и скользком льду, – подчеркнул капитан ГИБДД Магнитки Федор Сумароковский, обеспечивавший безо-

пасность соревнований. — Конечно, стремление пройти трассу быстрее закономерно, но главное – избегать водительских ошибок, заносов, неверных маневров. А уж если застрял в сугробе – уволь, выбываешь.

Победителем в категории «монопривод» стал челябинец А. Белоусов на автомобиле «ВАЗ-2108». Казалось, магнитогорцам ничего в этих соревнованиях не светит. Но заезды в следующем классе развеяли опасения. Здесь соревновались на полноприводных автомобилях отечественного и зарубежного производства. Круг прогрева, а затем один зачетный круг. Полноприводным было тяжелее: трассу изрядно потрепали, а на одном из участков образовалась большая колдобина, весьма ощутимая для подвески любого автомобиля. В этих заездах участвовали интересные экземпляры, не совсем, правда, серийные вездеходы, усовершенствованные руками владельцев. Тем не менее заезд выиграл Константин Пономаренко на «субару».

Победителей отметили кубками, натурными часами и денежными призами: призовой фонд составил сто тысяч рублей. Кроме того, параллельно заездам на отдельной площадке прошли конкурсы среди зрителей, наградив победителей. Организаторы соревнований убеждены, что автогонки востребованы в нашем городе, давно лишенном возможности наблюдать их.

— Это был пробный шар, – сообщил представитель автоцентра «Субару». — В будущем рассчитываем проводить заезды на высоком уровне, сделать их зрелищнее, добавить интриги. Скорее всего, и место проведения изменится. Изначально планировали трассу на льду заводского пруда, но поскольку на плотине начался сброс воды, вывести машины на лед опасно. Но первый блин, как все убедились, комом не вышел – к нам приехали гости из Челябинска и Екатеринбурга. Спортсмены там сильнее, поскольку имеют возможность регулярно тренироваться, этого магнитогорцы лишены. Спорт интересный, привлекательный для молодежи, поэтому от желающих участвовать не было отбоя. Думаю, наши участники потренируются и в следующий раз выступят достойнее.

— Можем только приветствовать организацию подобных соревнований, – подытожил Федор Сумароковский. — Автогонки – спорт, адреналин, азарт. Пусть молодые гонщики оттачивают мастерство на специальной трассе, а не на дорогах города. Кроме того, молодым полезно обрести навыки экстремальной езды: ведь этому в рядовых автошколах не учат.

Главное теперь, чтобы пыл организаторов не утих, а гонщиков поддерживали, дали возможность проявить себя.

МИХАИЛ СКУРИДИН.

Маршрутки под прицелом

АКЦИЯ

В ТЕЧЕНИЕ ДЕСЯТИ ДНЕЙ – с седьмого по семнадцатое марта – сотрудники Госавтоинспекции Магнитогорска совместно с государственным автодорожным надзором проводят очередное профилактическое мероприятие «Маршрутки».

Особо внимательно проверяют предрейсовое прохождение водителями медосмотра, техническое состояние транспортных средств, наличие талона техосмотра и конструктивные особенности транспорта. Старший государственный инспектор ГИБДД Орджоникидзевского района Александр Шербаченко пояснил, что с начала года в его подведомственном районе водители автобусов стали участниками трех десятков ДТП. В половине виновны водители, а двое горожан в результате аварий травмированы. Жители Орджоникидзевского района могут принять активное участие в профилактическом мероприятии, сообщая о замеченных нарушениях ПДД водителями пассажирского транспорта по телефону: 31-34-57.

Очаги аварийности

БЕЗОПАСНОСТЬ

В ПРОШЛОМ ГОДУ на территории Магнитогорска зарегистрировано сто восемь очагов аварийности: только в Орджоникидзевском районе выявлено тридцать четыре места концентрации ДТП с пострадавшими.

В таких очагах аварийности, как перекресток проспекта Пушкина – улицы Маяковского, совершено 26 ДТП, в которых двое погибли и четверо ранены. На перекрестке проспекта Ленина – улицы Бориса Ручьева совершено 12 ДТП: четверо травмировано. На пересечении улицы Кирова и проспекта Пушкина совершено 21 ДТП с четверыми пострадавшими.

Анализ показал, что основной причиной ДТП явились грубые нарушения правил водителями. К примеру, девятого февраля прошлого года в районе проходной № 3 ОАО «ММК» водитель на автомобиле «ВАЗ-21102» выехал на полосу встречного движения, столкнулся с автобусом «ЛИАЗ», движущимся навстречу. Водитель легковой автомашины погиб, пассажир находившейся в машине, получил травму. Спустя несколько дней в этом же месте произошло аналогичное ДТП: травмировано четверо человек.

ОГИБДД Орджоникидзевского района обращается к участникам дорожного движения: будьте предельно внимательны на дорогах. Как правило, автовладельцам известны очаги возможных ДТП: зная о них, можно предвидеть развитие событий.

КОНСТАНТИН ЖУРАВЛЕВ,
старший инспектор дорожного надзора ГИБДД
Орджоникидзевского района.

Предпочтение – иностранцам

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ

К 2015 ГОДУ в России ежегодно будут продавать три миллиона автомобилей.

Такую оценку будущему российскому авторынку дал генеральный директор российского ООО «Фольксвагенгрупп Рус» Оскар Ахмедов на XV международной бизнес-конференции «Россия–Европа: бизнес, инвестиции, партнерство», сообщает РБК. По словам гендиректора «Фольксвагенгрупп Рус», оборот, который может быть достигнут во всех отраслях, включая смежные, связанных с продажей автомобилей, составит порядка 120 миллиардов долларов. Это продажа автомобилей, страхование, лизинг, автосредствование, продажа поддерживаемых автомобилей, экспертные услуги, логистика и прочее.

Между тем, по прогнозу компании «Автомобильная статистика», отметку в три миллиона авторынком Россия преодолет гораздо раньше – уже в 2010 году. Согласно данным маркетингового отчета «Автомобильный рынок России – перспективы и прогноз развития до 2010 года», на долю иномарок будет приходиться почти 80 процентов рынка продаж. Среди массовых отечественных моделей на рынке останутся только автомобили LADA и УАЗ, который сохранит за собой достаточно узкую нишу недорогих внедорожников. Лидирующие позиции в сегменте иномарок сохранят Ford, Chevrolet, Toyota и Hyundai. За счет местной сборки к ним также подтянутся Renault и Kia. Все эти бренды к 2010 году преодолеют 200-тысячный рубеж, а особо успешные выйдут на уровень продаж в 300 тысяч автомобилей в год.

ПОДГОТОВИЛ МИХАИЛ СКУРИДИН.

ЛЮБОПЫТНО

Робот за баранкой

ИНЖЕНЕРЫ СТЭНФОРДСКОГО университета объявили, что готовы меньше чем через год представить автомобиль, способный передвигаться в городских условиях.

Junior, созданный на основе Volkswagen Passat, в ноябре примет участие в соревнованиях автомобилей, «ориентирующихся» в пространстве мегаполиса. Машина должна преодолеть 60 миль за шесть часов на специальном полигоне, имитирующем городские улицы. Если в предыдущем конкурсе от робокоров требовалось только «чувствовать» статические объекты и объезжать их, то автомобили нового поколения должны распознавать движущиеся машины и передвигаться в транспортном потоке по правилам дорожного движения.

Современные беспилотные автомобили способны самостоятельно проехать до 160 километров. К 2010 году это расстояние увеличится в десять раз, а еще через десять лет возрастет до астрономической цифры. По прогнозам, к 2015 году эту технологию возьмет на вооружение армия, а еще спустя 15 лет робокоры станут доступными простым смертным. Надо думать, особенно обрадуются новинке поклонники телесериала «Рыцарь дорог», который и принес идею робокоров в массы.

Разработчики робокоров отмечают, что научить их ориентированию не составило труда: на 99 процентов вождение состоит из простых операций. Зато на оставшийся процент приходится самая сложная задача: способность предугадывать, как поведут себя другие участники дорожного движения.

Туалетный атлас

КОРПОРАЦИЯ «МАКДОНАЛДС» добавила на свой сайт информацию для путешественников, которым иногда надо «облегчиться».

Если вы решили проехать по американским хайвеям, Интернет укажет ближайшие заправки с туалетами. Теперь ни один американец, куда бы он ни ехал, волей-неволей не потеряет из виду сеть ресторанов с туалетами.

Потенциальные клиенты клезенотного сервиса разного мнения о нововведении. Вот некоторые отзывы:

— Все, что я могу сказать, – спасибо! Моя мечта исполнилась, и теперь, отправляясь в отпуск, я никогда не останусь поспать в местных заправках. Только «Макдональдс»!

— После 11 сентября 2001, когда все самолеты были еще на земле, я застрял на четыре дня в автобусе по дороге из Атланти в Сан-Франциско, и местами редких остановок были «Макдональдсы». Это был последний случай, когда я ел там. Даже когда я проезжаю мимо ресторанов этой системы, вспоминаю тот ужас. Сдалась мне эта карта!

— Всегда охота знать, где по пути есть «Макдональдсы», – там чистые туалеты!

С учетом последнего комментария новый картографический сервис может стать необходимым и для россиян. Как известно, в крупных российских городах всегда проблемы с общественными туалетами. Особенно бесплатными.

Ничто не обесценивает вашу машину, как новая машина соседа.

НЕИЗВЕСТНЫЙ АВТОР

ОБОЙДЕМСЯ БЕЗ МЕТРО

Чтобы снизить напряжение на городских дорогах, достаточно скоростной магистрали вдоль заводского водохранилища

ПОСЛЕДНИЕ три-четыре года магнитогорские автомобилисты все острее ощущают, что такое пробки на дорогах.

Конечно, до московских многочасовых заторов тысяч машин нам еще далеко. Но все же с грустью смотреть на показывая бортового компьютера, отражающего среднюю скорость движения по городу – 18, 16, 14 километров в час. А в февральские снегопады даже экстремалы-таксисты из южных микрорайонов до вокзала добирались час и более. Бог с ней, со скоростью, но эти дорожные «стрембы», к кому же, ведут к многочисленным авариям, человеческим трагедиям.

Нельзя сказать, что автомобильный бум, нававшийся в конце 90 годов, застал Магнитку врасплох, хотя дорожные проблемы обострились до предела. Впрочем, как и в других городах. У нас все-таки реконструировали, расширяли действующие основные магистрали, прокладывали новые. Заметно снизила, к примеру, напряжение третья городская параллель – улица Советская, заметно разгрузившая проспекты Ленина и Маркса. Дала второй выезд на Северный переход прекрасная дорога по улице Московской. Облегчил – и существенно – дорожную ситуацию второй южный переход – Казачья переправа с авто- и трамвайным сообщением по улице Магнитной и выходом на Челябинск по шоссе Космонавтов. Вносит немалый вклад обезданная дорога. Можно привести и другие примеры.

Однако основные резервы уже исчерпаны. Не считая же таковыми идею мостить трамвайные пути, чтобы и по ним направлять транспорт? Уже задыхается в часы пиковых нагрузок или при дорожных авариях район Химчистки, через который идет транспорт на Северный переход и на

Белорецкий выезд, в Абзакво и на Банное. Не менее напряженный и аварийный перекресток проспекта Ленина и улицы Грязнова. Постоянно возникают заторы по проспектам Маркса, Ленина, улице Советской, десятки машин скапливаются на улицах Ленинградской, Гагарина перед тем же проспектом Ленина. А что будет через год, два, пять лет?

Особенность Магнитогорска, сложность организации в нем транспортных потоков – в растущести города, его правобережья с севера на юг и необходимость в левобережную промышленную часть и обратно. Причем – в относительно короткие временные отрезки, что и обуславливает пиковые нагрузки в ряде «узких» мест. Да и кто мог предполагать, что автомобили так заполняют городские дороги? Хрушев в свое время вообще заявлял, что советскому человеку личный автомобиль не нужен, он будет ездить на общественном транспорте. А произошло ведь не только существенное увеличение личного легкового транспорта. Регулярно курсирующие многочисленные автобусы практически уже вытеснены сотнями юрких и, надо сказать, нахальных микроавтобусов-«Газелей». Десятикратно увеличилось количество торговых предприятий с небольшими складскими помещениями или вообще без оных, торгующих буквально «с колес». Соответственно вырос парк автомобилей по доставке товаров. Сотни машин обслуживают многочисленные фирмы и фирмочки. Кто-то недавно подсчитал, что если весь парк магнитогорских автомобилей выстроить впритык, то колонна протянется до Челябинска и обратно. И посмотрите на многочисленные очереди в МРЭО, где ежедневно регистрируют десятки автомобилей.

Специалисты утверждают, что, если уже сегодня не принять кардинальных мер по совершенствованию транспортного движения в городе, в ближайшие годы оно будет парализовано. Но по какому пути идти, если в Магнитогорске даже нет транспортной схемы в составе генерального плана города? Оказывается, она... сгорела во время пожара в Ленинпрогоде в 1997 году, когда там производилась корректировка генплана города. И с тех пор, по мнению Владимира Елшанского – начальника управления архитектуры и градостроительства в 1994–1997 годах, ею никто не занимался. Хотя и то, что сгорело, было в довольно сыром, бесперспективном виде.

— Есть старая как мир идея, – говорит Владимир Михайлович, – которая возникла еще в бытность председателем горисполкома Алексея Панкова и начальником отдела архитектуры Ирины Рожковой: построить еще одну дублирующую магистраль вдоль заводского пруда. Эта задача была поставлена Ленинградскому институту урбанистики в 1985 году при составлении ген-плана города до 2000 года. Но приемлемого решения найдено не было – либо руки не дошли, либо времени не хватило. Хотя работа была проведена немалая, в том числе по изучению транспортных потоков. А потом произошла смена власти, случился пожар в Питере, а люди, которым было доверено определять градостроительную политику, посчитали транспортную проблему третьестепенной, сосредоточили свои усилия на строительстве магазинов, ради чего даже предлагали такую дурость, как вновь заузить основные городские магистрали, в частности, улицу Советскую и проспект Маркса, чтобы удовлетворить непомерные аппетиты коммерсантов с новым капи-

талистическим лицом. Но все же разом возобладал.

Идею детализирует директор ООО «Соцжилстрой», архитектор Правобережного района в 1983–2000 годах Сергей Федоренко:

— Самое перспективное, кардинально решающее проблему на десятилетия вперед – строительство скоростной авто- и трамвайной дороги, соединяющей три мостовых перехода – Центральный, Южный и Казачью переправу вдоль заводского пруда, а в перспективе – и с пятым переходом, на севере – с загородной трассой на Белорецк в районе цемзавода за счет чего, наконец, заработают не нагруженные сейчас «поперечины», такие, как улицы Завенягина, Советской Армии, Грязнова, Гагарина. Причем отсыпая дорогу по кромке водохранилища, а в ряде мест – строительство этой магистрали отлично вписывается в оформление прибрежной линии, проект экологичен – вдали от жилых массивов. Эта магистраль с обычными круговыми развязками обеспечит мгновенный доступ из одного конца города в другой как автотранспортом, так и трамваем, облегчит и ускорит сообщение с левобережной промзоной. Решив вопрос со строительством этой параллели в принципе, необходимо в ближайшее время приступить к строительству первой очереди магистрали – от Южного перехода до улицы Гагарина с круговой развязкой в районе драмтеатра и в южную сторону до улицы Советской Армии. А дальше, по проспекту Ленина, проблем долго не будет, тем более что вплоть до улицы Труда там заложен 20-метровый резерв проезжей части по ширине.

Владимир Елшанский полностью согласен с коллегой, хотя и считает, что необходимо иметь в виду и вариант строительства

«дубля» по левобережной части водохранилища – от будущего пятого перехода, Казачьей переправы, мимо Сосновой горы, вдоль проходных комбината, затем мимо ЦЭС «по воде» на Северный переход и цемзавод. «Нужно изучать, считать», – говорит Владимир Елшанский, – но недопустимо медлить. Нужна «отмашка», команда начинать».

— После Вилия Боггуна и Людмилы Воробьевой развитием города, к сожалению, занимались не архитекторы, а строители, – говорит заведующий кафедрой архитектуры МГТУ профессор Владимир Фелосинкин. – Предлагаемый вариант строительства «четвертой параллели» вдоль водохранилища с началом первой очереди от улицы Грязнова сразу же по прибрежной кромке до центрального перехода обязательно разгрузит городские транспортные потоки. Но нужно продумать, как этот проект «примирить» с набережной, зонами отдыха. И все это можно сделать собственными силами. Не понимаю, зачем решение сугубо городских проблем поручать субтербуржам – они здесь не живут, не чувствуют той надвигающейся беды, которую чувствуем мы. У нас есть мощный Гражданпроект, Гипромез, специалисты. И дорогу нужно делать основательную – широкую, многополосную, со скоростным трамваем, где необходимо – на опорах. Конечно, потребуются немалые деньги. Но разве инвесторы, которым выделяют городскую землю, не должны участвовать в развитии транспортной инфраструктуры? Эта магистраль вполне вписывается в федеральную программу по безопасности движения. Думаю, не останется в стороне и область. Проблема решается – если захотят. Но жизнь все равно заставит, от этого никуда не денешься.

Автодорожная проблема Маг-

нитки отнюдь не замыкается на строительстве еще одной параллели вдоль заводского водохранилища, хотя и является основополагающим, перспективным на десятилетия вперед. Разве допустить, что в таком большом городе нет ни одного подземного пешеходного перехода? Ссылки на то, что земля напичкана коммуникациями – от лукавого, мне привели примеры, когда устройство «подземок» отвергалось сугубо нехотением чиновников. И даже наличие скального грунта, хотя для современной техники это не проблема. А ведь подземный переход – это и безопасность для людей, и возможность организации скоростного движения без светофоров, т. е. повышение пропускной способности дороги. Есть предложение по расширению «проблемных» улиц за счет газонов, которые давно уже и не зеленые, и не газоны. В том числе и улицы Грязнова, по реконструкции которой вроде бы даже есть рабочие чертежи. И «совершенно верную идею», как назвал дорогу вдоль заводского пруда старейший градостроитель Магнитки Владимир Елшанский, нужно решать вместе с развитием дорожной сети всего правобережья, включая «сиоинутные» задачи вроде замощения трамвайных путей.

Есть такое понятие: цена вопроса. И часто называемая или только предполагаемая цифра ставит крест на идее. Но не на проблеме. Известно и другое. Деньги появляются – точнее, их выделяют, находят – когда есть реальный проект, объект финансирования. И четкое обоснование, для чего этот объект необходим. А главное, когда находится ответственный человек, способный на решительную «отмашку» – просто отмахнуться: дескать, после нас хоть потоп, гораздо проще, чем возглавить большую работу.

Новая скоростная магистраль нужна Магнитке не меньше, чем метро Челябинску. А денег на нее потребуется, по сравнению с челябинской «стройкой века», копеечки. Так разма Магнитка не достойна иметь эффективную, современную и, главное, более безопасную транспортную сеть?

ЮРИЙ БАЛАНОВ.