

Екатерина Оганесян

УМНЫЙ ПОЕЗД

часть вторая

Это вторая часть статьи, начало которой напечатано в прошлом номере журнала. Мы уже рассказали, что есть такой частный поезд — ГрандЭкспресс — и описали два типа пассажирских вагонов в нем (1 класса и Премиум). Рассказали и о штабном вагоне, в котором сосредоточено управление сервисами состава. Давайте продолжим разбираться в устройстве умного поезда: сначала поговорим об остальных типах вагонов, а затем скажем несколько слов о других составах. Повествование по-прежнему ведется от лица двух человек: пассажира и инженера.

ГРАНДЭКСПРЕСС

ВАГОНЫ ГРАНД

Пассажир

В таком вагоне всего 6 купе (на 12 пассажиров, не считая маленьких детей, которые отдельного места не занимают), и каждое купе по площади в полтора раза больше обычного. Но увеличение ширины касается не жилой части купе, а дополнительного отсека, в котором размещены индивидуальный умывальник с душем (без отдельной душевой кабины), а также туалет, отделенный от них ширмой. В сущности, это обычный совмещенный санузел; его компоновка типична для гостиниц и гостевых коттеджей, разница лишь в том, что в поезде все компактнее и располагается на меньшей площади. Кстати, халат и тапочки дают далеко не во всех гостиницах.

Компоновка купе такая же, как в вагонах Премиум: полки с одной стороны, а с другой небольшое кресло и шкаф для

одежды. Разница в том, что в купе Гранд в той же стене расположен проход в туалетный отсек. Нижняя полка — трансформер, но в сравнении с купе Премиум она шире, хотя и не намного — 1,2 м. Верхняя — по-прежнему 90 см.

В каждом купе установлен кондиционер с индивидуальным управлением с пульта, ЖК-телевизор и отдельный DVD-проигрыватель. Проводник уверенно говорил, что в вагоне есть Wi-Fi, но проверить это мне так и не довелось.

Инженер

Идея обеспечить каждое купе отдельным санузлом не нова. Лет тридцать назад в нашей стране на некоторых дальних маршрутах еще использовались немецкие «пультмановские» вагоны, в которых туалетный отсек обслуживал два купе: он

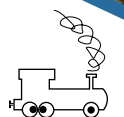
располагался между ними, и дверей в него было две, по одной с каждой стороны. Даже до второй мировой войны были вагоны с такой компоновкой, в том числе и в США, где железные дороги не так развиты и популярны, как в Европе.

Вывести все сливные трубы от умывальников и душей в единый бак (или два бака под концами вагона) несложно, а вот туалетные коммуникации требуют обязательного использования вакуумных технологий. Гравитационные агрегаты в таком случае непригодны. Вакуумное оборудование дороже и требует более аккуратного обращения, но проводники говорят, что пассажиры относятся к этому с пониманием. Возможно, потому, что используемые технологии развились из оборудования, созданного для коттеджного строительства. Пассажиры вагонов Гранд и Гранд де Люкс заведомо от-

носятся к очень обеспеченным слоям населения, так что им эти технологии не в новинку.

Разумеется, баки с запасом воды в вагоне не безразмерны, поэтому подачу воды ограничивает специальная система — через определенное время вода в душе автоматически отключается. Но запас ее вполне достаточен, чтобы принять нормальный душ. Кстати, европейцы давно привыкли к тому, что ограничители стоят

Фото: Антон Алесин





и в душевых кабинах в бассейнах, и в спортивных клубах, и в гостиницах, и даже в частных домах. Если человек привык не расходовать воду зря, то емкости бака в вагоне ему хватит за глаза.

Беспроводный доступ в интернет тоже особых трудностей не представляет. Эту технологию сейчас предлагает каждое второе кафе в городе, даже в Макдональдсе она уже есть. Почему бы и поезд не оснастить таким доступом? В каждом вагоне размещена точка доступа; работа ведется через сотовых операторов, которые практически полностью перекрывают весь путь следования поезда. Есть несколько зон с не очень устойчивым приемом, но поезд проходит их буквально за минуту-полторы, и на работе сервиса это практически не сказывается. Поскольку в вагонах Гранд и Гранд де Люкс пассажиров мало, то и проблем с трафиком не возникает, пропускная способность вполне достаточна.

ВАГОНЫ ГРАНД ДЕ ЛЮКС

Пассажир

В одном вагоне таких купе 5, и каждое занимает площадь почти в два раза больше, чем обычное. Во втором вагоне состава всего четыре купе Гранд де Люкс, потому что в нем еще размещается бар. Компановка жилой части купе такая же, как и у Гранда; тоже есть телевизор, DVD-проигрыватель, кондиционер с управлением с пульта. Отличие заключается во втором отсеке. Там установлена полноценная душевая кабина — именно кабина, с прозрачными стенками; пол выложен керамической плиткой и оборудован системой подогрева. Это настоящая ванная комната, которая сделала бы честь даже приличной гостинице.

Инженер

Поставить душевую кабину и сделать пол с подогревом несложно, а все остальные инженерные вопросы были решены еще при создании предыдущих типов купе. Вагонов Гранд и Гранд де Люкс в составе всего по два, поскольку спрос на такой уровень сервиса невелик. Это неудивительно — ведь поездка из Москвы в Питер скорым поездом занимает всего 8 часов. Даже у ГрандЭкспресса, в котором все, включая расписание, рассчитано на повышение уровня комфорта, время в пути составляет 8 часов 55 минут, чтобы пассажиры могли поспать подольше. Поезд стартует раньше «Красной стрелы», а прибывает позже — в середине пути он специально отстаивается и пропускает другие составы. А вот для поездок продолжительностью в несколько суток (и тем более для туристических поездов) купе Гранд, Гранд де Люкс

и даже более просторные не просто пользуются спросом, а становятся обязательным требованием. У компании ГрандСервисЭкспресс уже накоплен большой опыт организации железнодорожных путешествий по России, странам Балтии, СНГ и дальнему зарубежью, и другие перевозчики, частные и государственные, тоже начинают работать на рынке таких услуг. Вот об этом и поговорим.

ЗОЛОТОЙ ОРЁЛ ТРАНССИБИРСКИЙ ЭКСПРЕСС

В этой части статьи слова пассажиру мы не предоставим — вынужденно. Путешествие на Транссибирском Экспрессе пока доступно только иностранцам, хотя очень хочется надеяться, что в будущем ситуация изменится. Так что все, что дальше, написано инженером.

Железнодорожный туризм — идея не новая, но в нашей стране до недавнего времени даже представить себе нельзя было частный поезд, идущий не по регулярному маршруту, а по собственному расписанию, с остановками в городах на сутки-двое, чтобы туристы могли осмотреть все достопримечательности. Нам привычнее автобусный туризм, но здесь есть существенная разница: при путешествии автобусом расстояния не могут быть очень большими, а на ночь путешественников необходимо размещать в гостиницах. Поезд же без труда преодолеет огромное расстояние, одновременно предоставляя постояльцам свои купе вместо номеров отеля.

Именно для выполнения такой задачи создавался «Золотой Орел Транссибирский Экспресс». В нашей стране множество интересных городов и очень красивых мест, и само название поезда говорит о том, что он путешествует через всю Сибирь. По России можно составить самые разные интересные маршруты, один Байкал чего стоит, но продолжительность таких рейсов очень велика. Значит, туристический поезд должен предоставлять очень высокий уровень комфорта.

В «Золотом Орле» применены технологии, прошедшие проверку при создании и эксплуатации ГрандЭкспресса. Если в свое время вагоны будущего ГрандЭкспресса проходили обкатку в составе «Красной стрелы», то вагоны «Золотого Орла» прицепляли к ГрандЭкспрессу.

В составе поезда пассажирские вагоны «Золотого» и «Серебряного» классов, вагон-бар, два вагона-ресторана, целый вагон выделен под кухню, один вагон под склад, один вагон-прачечная, а также сервисный вагон, выполняющий

служебные функции — аналог штабного вагона в ГрандЭкспрессе. Поскольку поезду предстоит путешествовать не только по электрифицированным участкам железных дорог, но и по «диким» местам, приходится выбирать универсальные локомотивы, работающие в том числе и на мазуте, а для запитывания оборудования вагонов предусматривать не только аккумуляторы повышенной емкости, но и мощные дизель-генераторы, которые позволят всем системам работать автономно многие часы.

Купейные вагоны «Золотого Орла» несколько доработаны в сравнении с вагонами ГрандЭкспресса с учетом туристической специфики и продолжительности путешествия. Цветовое оформление иное, но компоновка купе и набор оборудования практически те же. Площадь «Серебряного» купе 5.5 кв. м, «Золотого» — 7 кв.м, нижняя и верхняя полки расположены с одной стороны, а с другой кресло, шкаф для одежды и дверь в ванную с санузлом, умывальником и душем. В каждом купе кондиционер с индивидуальным управлением, ЖК-телевизор, DVD-проигрыватель, холодильник, аудиосистема, выход в интернет...

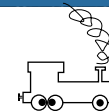
Представляет интерес и конструкция дверей купе. Отечественным пассажирам привычна дверь, которая сдвигается в сторону — так было в вагонах немецкого производства, так делают и на Тверском вагоностроительном заводе, изменился только запорный механизм. Но в улучшенных купе, имеющих большую, чем обычно, площадь и предназначенных для продолжительных путешествий, теперь можно встретить и распашную дверь. В такой конструкции есть и положительные, и отрицательные стороны. Распашная дверь на петлях человеку привычнее, потому что в нашей жизни подавляющее большинство дверей — распашные. Дверь открывается наружу, так что она в сравнении со сдвижной не расходует дополнительного пространства купе и обеспечивает не меньшую безопасность и защиту от проникновения нежелательных посетителей. Но есть и минусы. Дверь открывается в пространство коридора, и если кто-то в этот момент как раз проходит мимо, можно и зашибить кого-то ненароком. Проводники умеют уворачиваться, реагируя на звук открывающейся двери, к тому же в вагоне повышенной комфортности пассажиров меньше — соответственно, меньше и дверей. Но вот когда пассажиры покидают вагон, неся объемистые чемоданы, и тут кто-то открывает дверь своего купе — тогда неудобства очевидны. Причем известны такие ситуации давно — распашные двери используют в вагонах, курсирующих в страны Восточной

Европы, уже несколько десятилетий. Двери — одна из конструкций, которым предстоит совершенствоваться в дальнейшем. Не исключено, что будут созданы конструкции дверей, подобных тем, которыми в настоящее время оснащены пассажирские и туристические автобусы — такие двери сочетают в себе сдвиг в сторону и вращение на определенный угол. Сопутствующий вопрос — обеспечение тишины. Не секрет, что в купе по ходу движения поезда многое скрипит, трещит, стучит и издает другие звуки. Дверь и замок вносят в вагонные шумы немалый вклад.

При создании ГрандЭкспресса и «Золотого Орла» была заодно апробирована технология, позволяющая менять конфигурацию вагона (не купе, а именно вагона в целом) от рейса к рейсу. Например, возможно преобразование купейной компоновки вагона в двухкомнатные апартаменты (назвать это «купе» уже нельзя) или создание салон-вагона и жилого вагона по аналогии с теми, в которых в дореволюционные годы путешествовала царская семья, а в наше время ездит Ким Чен Ир. Такие вагоны могут прицепляться к составу, выполняющему регулярный маршрут, или же появятся частные, можно даже сказать, индивидуальные поезда. Помните, в одном из фильмов Шерлок Холмс пытался скрыться от преследования на регулярном поезде, а профессор Мориарти бросился в погоню, заказав частный поезд? Это может стать еще одной разновидностью туризма, хотя круг клиентов будет довольно специфичен. Возможно, в составе появится платформа с вертолетной площадкой.

Маршрутов у «Золотого Орла» несколько. Популярностью пользуется более чем двухнедельное путешествие из Москвы во Владивосток с остановками в промежуточных пунктах следования. Поезд проходит почти 10 тысяч километров, делая остановки в Екатеринбурге, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, на озере Байкал, в Улан-Удэ, Хабаровске и Владивостоке. Из Владивостока туристы отправляются по домам самолетом, а поезд следует обратным маршрутом уже со следующей группой путешественников.

Одни рейсы проходят по Транссибирской магистрали, другие по БАМу. Международные туры проходят еще и по территории Монголии и Китая, с остановками в Улан-Баторе и Пекине. Некоторые рейсы задействуют не один поезд, а два: например, в путешествии по Великому шелковому пути туристов кроме «Золотого Орла» обслуживает и другой туристический поезд, «Шангри-Ла». Маршрут идет через Казахстан с остановкой на Байконуре, через Узбекистан, Туркменистан, пус-





тыню Гоби... Какая еще экскурсия способна дать столько впечатлений разом?

Организация железнодорожных туристических туров связана с большими финансовыми вложениями. «Золотой Орел» создавался в течение семи лет силами нескольких крупных компаний: это совместный проект РЖД, английской туристической компании GW Travel Ltd. и отечественного разработчика ООО НПП «Циркон-Сервис», имя которого вам уже знакомо. На проект затрачено, по самым скромным оценкам, 25 миллионов долларов. Наверное, без участия иностранного капитала такую задачу было бы просто не осилить ни одной отечественной компании. Вложенные средства окупаются далеко не за один год. Но в таких делах главное начать. Со временем появятся и другие туристические поезда и маршруты, и обслуживать они будут уже не только иностранцев, но и внутренних туристов. Вы бы хотели отправиться, например, в трех- или четырехдневное путешествие по Золотому кольцу России не на автобусе, а на поезде? Я — да. Каким бы комфортабельным ни был современный экскурсионный автобус, в поезде уровень комфорта заведомо выше. В Сибири же часто бывает так, что железная дорога есть, а других нет вовсе, и единственная альтернатива ж/д туризму — туризм пеший или на внедорожниках, что, в принципе, можно уже отнести к экстриму.

Подводя итог туристической теме, можно сказать так: спрос есть, технические вопросы решаемы, значит, будет и предложение. Пока — для очень обеспеченных туристов, но затем будут охвачены и средние слои населения. И вместо полета на чартере в Турцию или Египет многие будут путешествовать поездом по Карелии, Сибири, Азии, да и по Европе тоже. Несмотря на то, что европейские железные дороги — узкоколейные, проблема эта решена давным-давно: во всех пограничных пунктах вагоны за несколько часов «переобувают», подводя под них другие колесные пары. Минус в том, что сами вагоны должны быть ниже и уже привычных нам, потому что европейские габариты не в состоянии принять наши большие и высокие вагоны. Но если мы в состоянии улучшить комфортность своих вагонов, то почему бы не сделать то же самое с европейскими? И если сейчас поезда регулярно ходят только в Прагу, Братиславу, Вену и другие восточно-европейские города, то почему бы не наладить регулярное железнодорожное сообщение с Францией, Португалией, Испанией, Швейцарией, Бельгией? Сейчас железной дорогой, например, до Мадрида напрямик добраться нельзя — только на перекладных, с двумя или тремя пересадками с поезда

на поезд. В сумме дорога занимает несколько суток. В европейские туристические столицы сейчас в основном летают, а бедные студенты по двое суток едут на автобусах. Но кто сказал, что не будет пользоваться спросом железнодорожный тур по Европе? Например, недельное путешествие по основным европейским городам с остановкой на день в каждом из них. Или тур по красивым местам Чехии — Чешской Швейцарии...

ДРУГИЕ ПОЕЗДА

В заключение скажем несколько слов о «Красной стреле» и других поездах, известных и не очень. В последние годы компания РЖД взялась за обновление вагонного парка. Сейчас каждый день в путь отправляется знаменитая «Красная стрела» — поезд №1. Оба ее состава новые, изготовлены на Тверском вагоностроительном заводе. В вагонах СВ не по 18 мест (9 купе), а по 16. За счет уменьшения количества купе ширина каждого увеличена примерно на 25 см, что позволило отказаться от обычной конструкции полка и поставить трансформеры с более широкими матрасами. В собранном состоянии это диван с удобным подголовником, в разложенном — полноценное спальное место. Конечно, не 1.2 м, как в ГрандЭкспрессе, но все-таки шире и удобнее, чем старые полки — вполне комфортная односпальная кровать.

В европейских вагонах полки может поднимать и опускать только проводник — для этого нужен специальный железнодорожный ключ (только не трех-, как у нас, а четырехгранный). В отечественных же вагонах раскладка и уборка трансформера вполне по силам самому пассажиру. Большая кнопка в стене, нажали — и матрас в вашем распоряжении. Подняли полку и прижали к стене — она защелкнулась сама.

В вагонах с четырехместными купе тоже есть изменения. Мест не 36, а 32, то есть все купе тоже расширены. Нижние полки — трансформеры, верхние нет, но матрасы на них тоже новые, улучшенные. Вместо маленькой откидной лесенки на стене, как в старых немецких вагонах — устойчивая приставная лестница с фиксаторами в верхней части.

В новом составе туалеты вынесены в один конец вагона — две кабинки находятся рядом. Кто часто путешествует поездом, всегда при заказе билетов уточняет, что купе предпочтительнее в середине вагона. Соседство с туалетной комнатой мало кому понравится, но если раньше следовало избегать первого и последнего купе, то теперь —

только последнего. Агрегаты используются вакуумные, доступ в течение всей поездки не ограничивается.

Многие уже привыкли к тому, что на Октябрьской железной дороге (да и на других направлениях уже тоже), пассажирам выдают комплект питания в коробке — этакий сухой паек. Командированным это особенно нравится потому, что такую коробочку можно взять с собой и перекусить уже позже, по приезде. При таком коротком по времени путешествии, как из Питера в Москву или наоборот, в вагон-ресторан идут в основном те, кто едет компанией и хочет пообщаться. В купе они возвращаются только к утру. Но в последнее время появилась альтернатива и «коробочному» питанию, и вагону-ресторану. Пассажир по меню с вечера заказывает горячий завтрак в купе, и утром вежливый проводник доставит, например, стакан сока, свежий круассан к чаю и какое-нибудь горячее блюдо. Сейчас пассажир уже при заказе билета может выбрать вагон с тем или иным вариантом питания.

Вслед за «Красной стрелой» будут обновлены и другие поезда, в первую очередь фирменные, потом дело дойдет и до остальных. Появляются и новые составы. Так, в последние годы был запущен новый фирменный поезд Москва-Петербург под названием «Две столицы». Судьба этого поезда не так успешна, как у его предшественников. Еще в 2005 году один из инвесторов, ООО «Две столицы», разработал концепцию фирменного поезда, получил одобрение РЖД и даже заказал на заводе одноименный состав. Поезд должен был быть частным, как, например, ГрандЭкспресс, который в то время уже курсировал между Москвой и Питером. Однако затем инвестор столкнулся с непреодолимыми финансовыми проблемами, и проект застопорился. Поезд выкупили Российские железные дороги, оставив название, придуманное первым владельцем. Теперь это еще один фирменный поезд на Октябрьском направлении. Вагоны построены на Тверском заводе, в составе есть как 4-местные купе, так и люксы.

Внешне поезд «Две столицы» очень похож на еще один фирменный поезд, «Мегаполис», который был заказан частным владельцем и оказался более удачным проектом. И тот, и другой состав окрашены в сине-желто-оранжевые цвета и похожи как близнецы-братья.

Тем не менее, поезда разные, и хозяева у них тоже разные — «Мегаполисом» владеет ООО «Тверской экспресс». К тому же поезд «Две столицы» идет без промежуточных остановок, а «Мегаполис» должен останавливаться в своем родном городе — Твери.

В свое время ГрандЭкспресс задумывался как отель на колесах, его целью было занять верхнюю нишу регулярных пассажирских перевозок. «Мегаполис» же призван занять среднюю нишу, предоставить хорошие условия для путешествия менее обеспеченным пассажирам за приемлемую для них плату. По внутреннему оформлению «Мегаполис» больше напоминает купейные вагоны старого типа, сделанные еще в Германии. Это заметно и по вагонам СВ, и по четырехместным купе, хотя на самом деле все его вагоны новые и изготовлены в Твери.

Отличия от немецкой продукции тоже есть — розетки в купе, например — но основные усовершенствования все-таки сосредоточены в вагонах повышенной комфортности. Здесь, по образу и подобию ГрандЭкспресса и «Золотого Орла», есть аудио- и видеосистемы, в вагонах класса люкс установлены душевые кабины...

При создании в этом поезде задумывалась своя изюминка: предполагалось запустить в его составе платформу для перевозки автомобилей, чтобы автолюбители могли путешествовать вместе со своим четырехколесным другом. Это не обычная грузовая платформа-сетка, которая ходит в составе товарных поездов, а специальная платформа, на которую машины загоняют сами владельцы перед отправлением поезда, и которая допускается к движению вместе с пассажирскими вагонами. В каждый такой вагон-платформу входит 8 машин, их погрузка занимает примерно час.

Поскольку пока мне не довелось попутешествовать «Мегаполисом», не могу сказать, участвует грузовая платформа в рейсах или нет. Сложно сказать, будет ли



пользоваться спросом такая услуга — в конце концов, заядлые автолюбители скорее махнут в Питер на своем железном коне по знаменитой трассе E95.

Но радует уже сам факт того, что новые услуги продумывают и предлагают. Приятно, что инженерная мысль находит отклик у инвесторов, появляются новые составы и маршруты, а старые поезда модернизируются и становятся более комфортными. Помните старый лозунг «Летайте самолетами Аэрофлота»? Не следуйте ему. Лучше путешествуйте российскими железными дорогами.

