

Андрей Мемезов

Москов телепортейшин



**СТРАНУ ИНДУСТРИИ,
ДЕРЖАВУ НАУКИ
ПОСТРОИЛИ НАШИ
РАБОЧІЕ РУКИ.**

Андрей Чемезов

Москов телепортейшин

«Издательские решения»

Чемезов А.

Москов телепортейшин / А. Чемезов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-903430-4

Луна. Новости разведки и контрразведки. #МосковТелепортейшин содержит подробное описание ряда многоцелевых технологий, необходимых для процветания городов России на Луне. Не рекомендуется для чтения шпионам и иностранным агентам.

ISBN 978-5-44-903430-4

© Чемезов А.
© Издательские решения

Содержание

Москов телепортейшин	6
1 (17)	7
2 (16)	8
3 (15)	9
4 (14)	13
5 (13)	15
6 (12)	16
7 (11)	18
Конец ознакомительного фрагмента.	19

Москов телепортейшин

Андрей Чемезов

© Андрей Чемезов, 2019

ISBN 978-5-4490-3430-4

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



Москов телепортейшин

1 (17)

Двери квантового лифта распахнулись, и мы оказались в будущем. Первый этаж гостиницы «Внеземная цивилизация». Прозрачный холл. За окнами – великолепные огни. Луна. Стройки. Небоскрёбы!

Лунный пейзаж оказался не хуже, чем то, на что мы рассчитывали, рассматривая картины художника Соколова и космонавта Леонова. Вот только вместо «СССР» повсюду было написано «Россия», а на верхних этажах небоскрёбов Луны, которые продолжали возводить строители – «Слава труду!», и рядом с краткими, но красноречивыми лозунгами, ослепительно сияли названия крупнейших лунных строительных трестов, как символы трудовых побед российского народа: «Чеченспецстрой», «Москов Телепортейшин»...

– Так вот ты какая, труженица-Луна!.. – воскликнули мы.

2 (16)

– Вы хотите узнать об истории отеля? – спросил нас агент Удальцов, косивший под служащего гостиницы.

Слова, которые мы услышали от него, выйдя из лифта и направившись к автомобилю, были тем самым паролем, о котором мы договаривались с кем-то другим при нашей встрече с... Но мы напрочь забыли все явки-пароли!

– Нет, нас интересуют только технические подробности! Именно за этим мы сюда и приехали! – честно ответили мы.

– Пароль ответа! – потребовал Удальцов.

– Пароль?.. Мы его... не знаем!

– А кто будет знать? Я?.. Вспоминайте!

Удальцов усмехнулся, но затем, осмотревшись по сторонам и убедившись в том, что поблизости никого нет, смягчился:

– Ладно, ребята. Хотите узнать – узнаете! Нет ничего проще! Шагайте за мной...

Мы прошли и сели в машину ВАЗ-21015.

Удальцов включил зажигание, покатал нас по лунному городу кругами и остановил машину в лунном парке, напротив того самого места, с которого мы отъехали...

По шоссе не спеша прошла «Волга» ГАЗ-21 с включенными фарами, с золотой фигуркой оленя на капоте. Мы прильнули к окошкам наших «Жигулей».

– А у нас, на Луне, всё начальство на «оленях» ездит, – сказал Удальцов между прочим.

За время пребывания на Луне Удальцов успел ознакомиться с местными обычаями, раскрепостился, старался держать себя уверенно и естественно. Ему удавалось даже легко растворяться в толпе луножан... Удальцов всё делал так, как учили в школе разведки: жил как все, передвигался как все, одевался как все... Работал он, одним словом, на отлично!

Народ гулял по Луне в светоизлучающих комбинезонах. Произвольно или в зависимости от заданного программой сюжета одежда луножан меняла окраску и цвет. Перекаты морских волн, картинки детского калейдоскопа, прыгающие дельфины, аквариумные рыбки и много-много чего ещё можно было увидеть на однотипных одеяниях горожан... Дело в том, что ткань светокомбинезона – тонкая материя, обладающая свойствами передавать изображение. Мы разглядывали, разглядывали её и заметили: светокомбинезон «умел», вдобавок ко всему, полностью сливаться с окружающей обстановкой!

В режиме «невидимка» светокомбинезон каждым своим пикселем излучал свет точно в тех самых пропорциях, которые от внешних источников света или от отражённых лучей попадали на него с противоположной стороны. Внутри каждого стежка светокомбинезона находилась однопиксельная камера, она транслировала изображение на противоположную сторону светокомбинезона.

Таковыми вещами можно было поугасть в темноте нас, пришельцев из прошлого, но даже если бы Удальцов попытался это сделать, мы бы всё равно не испугались, честное слово!

– А ты часто прогуливаешься по Луне в светоизлучающем одеянии? – спросили мы, разглядывая буро-красные, цвета рубина, таинственно мерцающие, лиловые и изумрудные всполохи на его одежде... В какой-то момент нам даже стало казаться, что его одежда реагирует на наши мысли! Наверное, так и было.

– В этом?.. Нет, я надеваю его только когда выхожу из ванной!

– Брось шутить!

– Это вы... перестаньте пялиться на меня! Здесь все ходят в таких костюмах!

Тут уж мы вспомнили, кто мы такие – пришельцы из прошлого! И зашагали за ним по Луне...

3 (15)

Мы шли вперёд, стараясь смотреть себе под ноги, и неожиданно вышли на стенд, на котором красовалась схема перемещения людей и грузов под лунной поверхностью.

– Вы можете сфотографировать этот стенд, пока нас никто здесь не видит, – тихо сказал Удальцов и пояснил: – *Это структура самой безопасной в мире транспортной системы!* На Земле эту технологию отработывали в течении нескольких десятилетий, прежде, чем она появилась тут, на Луне!

Мы защёлкали фотоаппаратами.

– О-па, о-па, глядите-ка, там кто-то стоит!.. Бежим отсюда поскорее, ребята!..

Мы сорвались и побежали, вслед за Удальцовым. Он пробежал метров сто, свернул за угол, открыл своей кредиткой на безымянном пальце небольшие полукруглые двери... За ними оказался узкий салон на 6 мест, по 3 кресла располагалось в нём слева и справа. Салон был выполнен в форме цилиндра, диаметром метра полтора. Чтобы войти в него, нам пришлось пригнуться.

– Тесновато, – сказали мы. – А ты не преувеличиваешь насчёт безопасности этой системы?

– В тесноте – да не в обиде! На Луне просторное редко что делают, так что привыкайте! В ширину пространство ограничено здесь размерами туннеля, а в длину места вполне достаточно, есть даже места для сумок – между сиденьями. Располагайтесь! Кстати, сиденья складываются, так что можно поставить сюда дополнительный багаж, но у вас его нет, к счастью. Насчёт безопасности: это абсолютно безопасный транспорт! Сейчас всё узнаете, усаживайтесь поскорее!

Мы уселись.

– Эта машина похожа на лифт...

– А она и есть лифт.

После нажатия кнопки «пуск» двери закрылись и кабинка понесла нас с ускорением по траектории, напоминая американские горки, только под землёй. Через минуту движение прекратилось.

– Всё, – сказал Удальцов. – Мы приехали! Выход с противоположного торца на перрон, сейчас двери откроются автоматически.

И точно: двери открылись автоматически. Мы очутились в небольшом округлом зале... По всему его периметру находились двери других кабинок – я их насчитал 9!

– Сейчас выберем следующую кабинуку – и продолжим путь. По ходу движения ориентируемся сами, нажимаем кнопки вызова самостоятельно, точно так же, как при управлении городским лифтом.

– Но здесь можно запутаться!

– Э, нет, девять кабинок – это, на самом деле, не так уж много, ребята, бывают залы с тридцатью кабинками – вот там да, запутаться можно... но даже в таких залах путаницы нет.

– Почему нет?

– Обратите внимание: здесь все двери кабинок выкрашены в секторальные цвета, они имеют номера в виде цифр и букв. Чтобы не запутаться, вспомните, как выглядит шахматная доска: 64 квадрата от А1 до Н8. Если я говорю Н1, то сразу понятно, что я говорю о конкретном месте в правом нижнем углу городского плана! Цифры на кабинке – это вертикаль, а буквы – горизонталь городского плана. Ориентир задаётся коротким шифром из цифр и букв. Когда вы садитесь в нужную кабинку – вы приезжаете в нужный зал!..

– То есть вся транспортная сеть разлинована, как шахматная доска?

– Абсолютно верно, друзья, такая разлиновка помогает пассажиру мини-метро ориентироваться в подземном пространстве не хуже, чем на поверхности Луны! Секторальные номера посадочных залов указаны на всех городских планах и улицах, их пишут на стенах домов, пишут рядом с адресами. Если вы забудете нужный вам секторальный номер, то можете вспомнить его по направлению: север-юг, запад-восток; можно легко определить место прибытия самостоятельно...

– Ну, теперь мы точно не заблудимся!

– Для примера дам вам такую постановку задачи: нужен объект, который находится в северо-восточной части города... Узнаёте ориентир:: G7. Едете и ищите... Зная точный ориентир, вы без труда сможете найти любой объект на городском плане, теряться не стоит, ребята, в крайнем случае вам подскажут дорогу прохожие. Местонахождение ориентира узнаете также.

– А как узнаётся обозначение зала?

– Взгляните на потолок!

Мы подняли головы вверх и увидели под куполом, в красном орнаменте, обозначение зала крупно – «E2». Оно было очень толково написано, читалось отовсюду! Север надписи был на той стороне, где был её верх, на это указывал специальный знак...

– А мы бы не догадались, что номер зала написан на потолке, если бы ты не сказал. Интересно, а что, если город будет расти и начальных букв латиницы окажется недостаточно? Что, если понадобятся обозначения перед секторами «А»?

– Тогда сектора за буквой А будут обозначены буквами греческого алфавита – «альфа», «бета», «гамма»... по буквенной оси *справа налево* и отрицательными числовыми значениями по перпендикулярной оси, *сверху вниз*.

– Значит, дорожную схему можно расширить?

– До бесконечности! При этом обозначения залов сдвигаться, понятное дело, не будут. Пассажиры привыкли к уже имеющейся схеме. Обозначения построенных ранее залов будут сохранены при расширении схемы.

– Так. И куда же мы поедем сейчас? В зал G7?

– Нет, в E4!

– E2 – E4? Неплохой ход.

Когда мы подошли к кабинке «E4», то увидели индикаторы: зелёный, красный, а также две жёлтые стрелки. Удальцов объяснил, что они означают:

– Если горит зелёный индикатор, значит кабинка находится здесь. Если горит красный – на той стороне. Стрелки показывают направление движения кабинки в конкретный момент времени, когда она движется.

– Понятно! Скажи, пожалуйста, а что за симка у тебя на пальце?

– Это карта для оплаты проезда. С неё списывается определённая сумма, когда я прохожу через турникет... В этот раз мы прошли пятером, поэтому с меня была вычтена сумма за проезд пятерых человек – эта информация отражается сейчас на симке. Скажу вам точнее, ребята: сумма вычитается только *на выходе*, на входе карточка лишь фиксируется. После её фиксации я нажал на турникетную клавишу 5, поскольку нас пятеро... Благодаря этому система пропустила вас беспрепятственно! Когда еду с кем-то – всегда так делаю!

– Понятно, щедрая у тебя душа! А почему мы не заметили в холле гостиницы турникета?

– Да что вы вообще замечаете?! – рассердился Удальцов. – Он был на стене, перед входом в кабинку!

– Ладно, ладно, не сердись так, пожалуйста, к тому же сейчас не время. А кольцо, которое ты носишь с симкой, приобретается вместе с ней?

– Нет, это аксессуар. Симка вставляется внутрь колечка – так специально задумано, чтобы она не терялась. А то, бывает, заваливается куда-нибудь за подкладку и носишь потом её... в одной одежде, много лет не снимая!

Удальцов улыбнулся.

Кабинка подъехала, бесшумно открылись двери, мы уселись внутрь и помчались в зал Е4.

– Шахты уходят здесь под землю по траектории дуги, напоминающей коромысло. Точно такие же шахты, – продолжил агент Удальцов обнародовать известную ему информацию, – прокладывают на Земле под руслами крупных рек, в стандартных трубах «Газпрома»... Зачем? Чтобы не строить длинных мостов! Пересекать реки в лифте удобнее и дешевле, чем по мостам, не говоря уже о паромках... Вы только представьте себе: Волга!.. Как попасть с одного берега на другой, из малонаселённого пункта А в крупнонаселённый пункт Б?¹ Первые два-три метра кабинка движется вверх с небольшим уклоном, затем устремляется вниз – начинается траектория крутого спуска, пробег, в конце пути – траектория подъёма и снова небольшой уклон. Уклоны в конце пути служат для предотвращения самопроизвольного отката кабинки во время посадки и высадки пассажиров. Даже если случайно отключатся тормоза, кабинка не покажется вниз. Туннели не пересекаются. Кабинка на путях одна, столкновения исключены. Этим и гарантируется безопасность движения.

– А если застрянем, сидеть здесь долго будем?

– Если произойдёт остановка по ходу движения, например по причине отсутствия электрического тока в сети, то выбраться из шахты можно будет пешком, ничего страшного. Внутри шахты на спуске и на подъёме сделаны удобные ступеньки, по которым можно, приноровившись, даже бегом подняться! Диаметр шахты чуть более полутора метров; на уклоне голова не упрётся в потолок, а на прямом пути нужно податься своим корпусом чуть-чуть вперёд и бежать к выходу.

– Зачем бежать?

– Ну, знаете... Вдруг пожар? Вам известно наверняка, что в любых лифтах запрещена перевозка огнеопасных предметов, горючих веществ и тому подобного, но не все пассажиры помнят об этом, из-за этого случаются иногда пожары. В случае пожара следует покинуть шахту лифта как можно скорее! Пожарники придут, убедятся, что люди покинули шахту, задраят все выходы из неё, отключат вентиляцию, и пожар прекратится сам собой спустя какое-то время, вследствие полного выгорания кислорода. Для быстрой эвакуации пассажиров из шахты предусмотрено экстренное открытие обеих дверей кабинки. Это вам не вертикаль-

¹ Есть ещё один вариант решения этой задачи: создание подречного перехода, без электрификации (не считая освещения), чтобы по нему можно было передвигаться пешком. Странно, почему люди используют только мосты и паромные переправы? Ведь пересекать реку можно и по дну, внутри трубы диаметром от 2 метров. Кстати, *Евротуннель* под Ла-маншем некоторые штурмуют пешком, и ничего!.. Чтобы подречный переход для пешеходов, построенный вблизи малонаселённого пункта, не затопляло после дождей и снеготаяния, его концы необходимо поднять на 1 метр выше максимального уровня паводковых вод в районе; входы сделать со ступеньками. При строительстве нужно учесть эрозию берегов. Самый малозатратный вариант – без использования проходческих машин: уложить вдоль берега реки трубы и герметично соединить их или использовать одну, цельную трубу н:н первый конец её приподнять и поставить на вращающуюся опору, высота которой должна быть выше максимального уровня паводковых вод н:н после проверки креплений второй конец закупоривается и в герметичном состоянии сплавляется в реку н:н течением трубу должно развернуть поперёк н:н второй конец должен быть выгашен на берег н:н если течение слабое, то можно вытаскивать второй конец тягачом, лебёдкой, автокраном. **Осторожно!** Труба не должна сорваться н:н перед сплавом второй конец можно обвязать брёвнами для лучшей плавучести, соединить тросом с противоположным берегом н:н контролировать разворот трубы н:н подтягивать, когда она приблизится к берегу н:н второй конец можно выволочить и по брёвнам, уложив их под трубу поперёк н:н можно использовать речной буксир. **Внимание!** На судоходной реке **труба должна лежать ниже уровня дна.** Нужно вырыть соответствующей глубины траншею и столкнуть трубу в неё н:н уровень воды в реках периодически падает, иногда на несколько метров, не дай Бог трубу зацепит проходящее по реке судно: *труба должна лежать ниже уровня дна!* **Разрушение трубы чревато жертвами,** если кто-нибудь будет проходить в ней в этот момент н:н льдины могут зацепиться за трубу и сломать её или могут создать ледовый затор, если будут цепляться за трубу н:н отделка внутри трубы: удобные ступеньки, перила, деревянные шпалы или трап – в зависимости от того, что будет удобно пешеходам н:н страховочный трос: его концы следует привязать к выходам н:н если дно трубы будет скользким, то страховочный трос поможет выбраться из «западни»: человек возьмётся обеими руками за трос и вытащит себя сам н:н выходы из подречного перехода следует сделать такими, чтобы трубу не заливало дождём н:н регулярное освидетельствование технического состояния подречного перехода должно быть обязательной процедурой н:н не освидетельствованный переход (то есть не проверенный) должен быть закрыт!

ный лифт, из которого выбраться порой невозможно, здесь все продуманно для самостоятельной и безопасной эвакуации – вот, смотрите!

Удальцов нажал кнопку «стоп», кабинка быстро остановилась.

– Вообще-то этого делать нельзя, но мы попробуем для эксперимента...

Все с пониманием кивнули головами. Удальцов продолжил.

– Двери лифта сейчас открываются плавно, вручную либо при помощи автоматического выключателя – так, открылись! В шахте лифта загорается аварийное освещение... Ага, загорелось! Если теперь мы сделаем хотя бы шаг в направлении выхода, то диспетчеру (службы спасения) в автоматическом режиме будет передан сигнал «SOS!», а у выхода, то есть в посадочном зале, нас встретят пожарники, спасатели и собака с милицией!

Мы закричали:

– Нет, нет, только не собака с милицией! Закрой, пожалуйста, эту дверь!

Удальцов закрыл её немедленно и покрутил нам у виска:

– Сам знаю, что не надо, дикари!

Мы продолжили движение дальше.

– А расскажи ещё, пожалуйста, пока едем, про структуру путей этой загадочной транспортной системы. Только бу-бу... Будь добр, помедленней. Мы записываем!

– Я знаю, что вы записываете, только... сколько же можно эксплуатировать допотопные батарейки диктофона, ё-моё! Вот вам, ловите!

Он кинул нам «умные» ультра-батарейки, способные самостоятельно подстраивать своё напряжение под любой прибор... На этих батарейках написано было, что произведены они... спустя 200 лет после нашего рождения, да не где-нибудь, а на Марсе! Мы с удовольствием приняли этот подарок от Удальцова, вставили батарейки в свой диктофон и записывали дальше бесконечно!

4 (14)

– Залы, в которых осуществляются посадки и пересадки, расположены несимметрично – город всё-таки, у пассажиров должны быть удобные места для выхода в город. Соединительных путей в системе много, они все расположены под землёй, а залы стоят на поверхности – либо отдельно, либо включены в архитектурные ансамбли зданий. Где можно найти станции мини-метро? Где угодно: в крупных торговых центрах, в общественных зданиях, в жилых домах, в гостиницах, и даже в... частном секторе. Юркие кабинки обычно находятся в холле первого этажа или в полуподвальных помещениях, в которые уводят лестницы с первого этажа. По уровню шума и вибрации кабинки не отличаются от вертикальных лифтов. Конечная станция мини-метро – это не разъезд, не депо, как в традиционном метро, а небольшое помещение, право доступа в которое имеет технический специалист. Схема конечных и пересадочных пунктов вывешена в каждой кабинке и в каждом зале. Её рисунок, кстати, напоминает звёзды Страны Советов! Некоторые линии нарушают симметрию этого рисунка, но в целом угадываются звёзды Страны Советов!

– Забавно! Значит, метрополитен носит имя...

– Нет, не Ленина, а Путина. Пассажир добирается до цели, делая – в большинстве случаев – лишь одну пересадку. Только 5% пассажиров делают по две пересадки и больше. О чём это говорит? О том, что в системе функционирует множество прямых линий, по которым пассажиры добираются до цели значительно короче и быстрее, чем в традиционном метро. Движение по прямой делает езду безопаснее (главным образом за счёт того, что короче дистанция) и выгоднее. В часы пик мини-метро функционирует прекрасно – работают все линии, поездки совершаются буквально за считанные секунды, давки нет, очередей в посадочных залах тоже нет. Удивительно, но эта система приносит прибыль своим создателям даже при весьма скудном потоке пассажиров! Если в традиционном метро вагоны в будние дни гоняются порожняком, то здесь экономится электроэнергия: лифты порожняком ведь не ходят! Кабинки мини-метро таким образом не только комфортные, бесшумные, но и экономные!

– Может быть, они конкурируют с городским такси?

– Да, представьте себе! По уровню комфорта и скорости доставки пассажиров, по крайней мере.

– А как развивается транспортная сеть в городе?

– Так же, как линия городской телефонной связи, к примеру. Подключение к транспортной сети мини-метро осуществляется по заявкам предпринимателей и жильцов многоквартирных домов, иногда также по заявкам жильцов частного сектора. Благодаря миниатюрности сеть не причиняет никаких неудобств жильцам после подключения к домам. Конструкторами городских зданий предусмотрены специальные ниши в домах для того, чтобы можно было удобно и быстро подключать мини-метро. Нарботанный опыт эксплуатации транспортной сети мини-метро в городе учитывается при застройке жилых кварталов города.

– На линиях существуют транзитные станции?

– Да, самая длинная из концевых веток тянется от Лунограда на 5 с лишним километров! Она имеет несколько транзитных станций, в них посадочные залы всего с одной кабинкой. Естественно, конструкция кабинок на таких путях другая. Они немного длиннее и вмещают больше пассажиров. Вход и выход осуществляются не с торца, а с боку. Есть и другие отличия.

– Что можно сказать об эргономике сети?

– Транспортная сеть достаточно эргономична.

– А в чём заключается её эргономичность?

– Начнём с того, что каждая шахта имеет форму дуги-коромысла, что позволяет системе *не занимать много подповерхностного городского пространства*. Благодаря крутизне

спуска удаётся избежать опасного пересечения путей, даже если путей в сети много. Каждое пересечение путей на схеме – это спуск и подъём. Подповерхностное городское пространство, обратите внимание, в любом городе используется максимально: под землёй находятся коммуникации, туннели, фундаменты домов и подвалы. Однако транспортная система мини-метро практически не затрагивает подповерхностный уровень, на котором всё это располагается, она залегает несколько глубже. Кабинки в некоторых точках «ныряют» почти вертикально! Ещё одно важное преимущество, обратите внимание: траектория дуги-коромысла позволяет кабинке быстро разогнаться – за счёт силы инерции, и быстро тормозить – тоже за счёт силы инерции! Благодаря инертному разгону и торможению удаётся экономить электричество, сокращать эксплуатационные расходы всей транспортной системы.

– Это здорово! Это замечательно! Будь добр, расскажи, пожалуйста, поподробнее об энергосбережении! Шеф поручил нам... разобраться в этом!

– Да, я в курсе поручений шефа, – сухо ответил Удальцов. – Мотайте на ус, ребята: инерционный разгон и инерционное торможение кабинок осуществляются *силой тяжести*, благодаря чему пассажиры не чувствуют перегрузок, а технические детали кабинок не изнашиваются. Расход электричества благодаря той же *силе тяжести* минимален. Львиную долю работы по разгону и торможению выполняет она, *сила тяжести*! Электродвигатели, конечно, имеются: они подталкивают кабинку во время разгона, а в конце пути возвращают ток в сеть. Тормоза во время движения, если всё работает штатно, не используются вовсе, хотя они, конечно, предусмотрены конструкцией. Во время стоянки используется стояночный тормоз, он фиксирует положение кабинки.

– И выбираться из шахты, как мы заметили, легко, удобно, безопасно. Ну, что ж... будем рады попробовать... А каков, говоришь, расход энергии у этой системы?

– В относительных величинах расход энергии на 70% меньше, чем на традиционном электрическом транспорте.

– Колоссально! А ты не врешь? Мы доложим этот результат шефу!

– Докладывайте. Я ручаюсь за результат! Но не забудьте, ребята, что: перед началом строительства мини-метро необходимо создать его модель и на ней поэкспериментировать.

– Стоп. А это-то зачем?

– Как это зачем? Да мало ли что?.. Следует выяснить все нюансы, которые мне здесь не удалось разузнать!

– А, вот теперь понятно. Обязательно выясним!

5 (13)

После завершения поездки в лунном метро мы направились во Дворец Благородного Собрания – Общественный зал Лунограда, в котором проводились важнейшие городские мероприятия, посвящённые текущим событиям на Луне.

По дороге во Дворец я заметил киоск, на витрине которого красовалась поздравительная открытка. Золотым оттиском на ней было начертано: «Поздравляю со 125-летием!». Я рискнул поинтересоваться у продавца:

– А у вас есть открытка «Поздравляю со 130-летием»?

Продавец кивнул:

– Пожалуйста, сколько угодно!

– А «Поздравляю со 150-летием»?

– Конечно!

– И что, все раскупаются?!

– Все – не все, но берут. Вам какую надо?

– Мне... нет... Спасибо!

– Странный вы человек! Сейчас в зале Дворца Благородного Собрания профессор Минин выступать будет, ему 125 стукнуло сегодня! Берите! У меня сдача припасена, если вам надо с крупных.

– Нет, нет, спасибо!.. Благодарю вас за информацию. Извините, ради Бога! Я спешу!

И побежал вслед за своими товарищами – а они уже ждали меня у входа во Дворец, оглядывались по сторонам и гадали: куда ж это я запропастился?..

6 (12)

«Мы всегда хотели, чтобы Россия была лучше, чем она сейчас! И, когда мы увидели, что Россия становится лучше, мы решили помочь ей! Так сделаем всё для нашей Родины! Сделаем всё для победы!» – сказал пылевой командир бригады Чеченспецстроя, личный состав которой служил здесь, на Луне, и услышал в ответ от собравшихся несмолкаемые аплодисменты!

Подходила к концу лунная планёрка. По словам Удальцова, по-прежнему сопровождавшего нас, лунная планёрка проводилась здесь каждое утро – по лунному календарю, то есть раз в 28 земных дней, ровно в 7 утра по московскому времени она начиналась... После планёрки обычно шли дискуссии собравшихся и делались интересные доклады по развитию текущих лунных проектов. Обсуждались проблемы развития и пути их решения. Затем всё, что касалось критических замечаний и оценок, учитывалось спецкомиссией в президиуме.

А в конце планёрки проводился общий инструктаж по технике безопасности, рассказывались примеры неправильного поведения строителей, последствия нарушений основ безопасной жизнедеятельности на Луне. Луна – это опасное место!

Поутру на планёрку съезжались обычно все строители, все руководители пылевых бригад, занимавшиеся строительством небоскрёбов на Луне, инженерных коммуникаций, эстакад, мостов, автомобильных дорог и многого другого. Луна изобиловала творениями рук человека! Процесс создания новых творений был поставлен уже на поток, так что следовало ожидать здесь новых архитектурных чудес... В общем, то ли ещё будет, ой-ой-ой! Лунные высотки помпезно тянулись ввысь по всему Лунограду, теперь и 100, и 200 и даже 250 этажей – для Луны не предел!.. Но зачем же так много? – спросите вы. А вот зачем. Если на Земле подобная помпезность воспринимается в штыки, поскольку выглядит как гигантомания, то здесь каждое построенное высотное здание имеет научно обоснованный экономический расчёт. И на этой обоснованности, как шутят марксисты, крепится местная идеология! Научный коммунизм, короче!

Обоснованность заключается в следующем. На закладку фундамента, на проведение мероприятий по подготовке грунта, на подготовку к строительству на Луне тратится намного больше денег, чем на строительство самого дома. Прочностные характеристики сооружений выглядят при этом куда более привлекательно, чем на Земле, то есть лунное притяжение позволяет возводить в 6 раз больше этажей при том же количестве строительного материала, при той же прочности несущих конструкций, при той же силе фундамента. Лунная радиация вынуждает делать верхние этажи нежилыми, а нижние – обволакивать противорадиационным утеплителем, состоящим в основном из лунного реголита. В итоге получается, что чем больше этажей в здании, тем больше жилых помещений в нём на нижних этажах. Строительство небоскрёбов таким образом экономит не только время, но и ресурсы!

На верхних этажах небоскрёбов высок был уровень радиации, поэтому там располагались энергетические объекты класса Л, а рядом с ними – хозяйственная нежилая инфраструктура. К энергетическим объектам класса Л относятся электростанции, преобразующие импульсивную энергию космических частиц в электричество, тем самым такие электростанции поглощают космическую радиацию, пытающуюся прорваться в лунный город, особенно интенсивно во время солнечных бурь, гамма-всплесков и иных космических явлений...

Жилым и офисным этажам требовалась комплексная защита от радиации. Поэтому, помимо электростанций, под верхними этажами находилась пассивная противорадиационная защита, установленная на случай неполадок в работе электростанций класса Л. Ниже пассивной противорадиационной защиты находились хозяйственные этажи, на которых уровень

радиации время от времени мог превышать фоновое значение, но в допустимых пределах. Доступ на эти этажи был ограничен.

Все помещения в небоскрёбе делились по классу радиационной опасности. Уровень радиации измерялся непрерывно в каждом помещении. Доступ в некоторые помещения иногда ограничивала автоматика, например при потоке заряженных частиц, направленных, как правило, с освещённой стороны небоскрёба. Солнце выбрасывало эти частицы, особенно много их было во время солнечных бурь. После окончания солнечных бурь все ограничения на доступ в помещения снимались.

Люди, чувствительные к радиации, чьи данные были занесены в карточки, в которых они характеризовались как *чувствительные к радиации*, должны были носить на среднем пальце перстень-пропуск, который ограничивал их проникновение в помещения небоскрёбов с уровнем класса радиационной опасности выше определённого уровня, в то время как доступ всем остальным в эти же помещения мог быть разрешён.

– Лунное притяжение вытягивает города ввысь, – образно сказал на собрании один из градостроителей.

Действительно, так оно и было. Даже ветровые нагрузки, раскачивающие небоскрёбы на Земле и доставляющие немало хлопот их обитателям, на Луне отсутствуют напрочь.

У градостроителей, выступавших следом, в отчётах назывались поражающие воображение цифры, упрямо свидетельствовавшие о том, что смета стоимости города, растущего ввысь, на Луне всегда ниже сметы стоимости города, растущего вширь!

У художников-фантастов в конце XX века рука не поднималась рисовать небоскрёбы на Луне, а напрасно, как теперь выясняется! Художники-фантасты должны были предвидеть и предугадать то, что на Луне в XXIII веке появятся небоскрёбы! Художникам – двойка! Не допускайте впредь ошибок в работах о будущем!

Уважаемые художники творческого проекта «2061»! Вас это замечание персонально касается!

7 (11)

– Карту гравитационных аномалий Луны приходится регулярно обновлять из-за новых высотных зданий, – отметил в ходе выступления один из докладчиков.

Около 7.40, после выступления пылевого командира «Чеченспецстроя», на трибуне показался занятного вида старичок, профессор. У него на груди светилась красная звезда с надписью «125 и дальше».

Юбиляр, взойдя на трибуну, начал речь:

– Для дальнейшего развития Луны нам нужны не только высокие технологии, но и новые формы их применения. Задача художника – создавать новые формы применения технологий. Чем больше их будет, тем выше будет эффективность применяемых технологий. Без форм применения они вообще мало кому нужны. Художник использует технологии как подготовленное к работе сырьё и создаёт с его помощью своё произведение искусства! Если это произведение людям нравится, то они начинают воплощать его в реальность. Если не нравится, то забывают. Таким образом родились устройства и машины, придуманные Леонардо да Винчи, например, родились многие другие вещи, описанные фантастической литературой раннего времени. Но не родились вещи, описанные той же фантастической литературой, и даже некоторые вещи самого Леонардо не родились – потому, что изначально были малополезными. Да, это был брак художника! Как и всякий первотворец, художник имеет право на брак. Он экспериментирует. Часть его неудачных решений может быть использована в будущем, в более удачных решениях, то есть станет отправной точкой для начала следующих работ. Хорошо, когда дело спорится! Ведь иногда новая форма художественного произведения предполагает наличие несуществующих технологий. Доселе несуществующих, но вполне способных появиться на свет, если описанная художником форма привлечёт к себе внимание. Чтобы вызвать повышенный интерес людей с высшим техническим образованием, вдохновить научные коллективы на конструкторские работы, и тому подобное, первотворец должен выступить в роли заказчика новых технологий. – Профессор поднял руки. – Товарищи! Мы все решаем Общую задачу, – и показал собравшимся на Красную звезду, сиявшую над ним. – Помня о ней, даже самый независимый по натуре художник не должен уклоняться от Общей, стратегической цели! Художники должны идти всегда впереди, освещая нам путь этой алой звездой, потому что мы – я подчёркиваю – мы движемся следом! Художник только в том случае художник и только в том случае получает своё творческое удовлетворение, когда придуманное им дело становится реальностью! Мы получаем удовлетворение вместе с ним, то есть мы зависимы от художника! Миром правят художники, товарищи, которые не отказываются от данной им власти и не злоупотребляют ею! А всё остальное – свинство!.. – заключил он.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.