

Андрей Чемезов
Лунный мир



Тебе, Человечество!

Андрей Чемезов

Лунный мир. Тебе, Человечество!

«Издательские решения»

Чемезов А.

Лунный мир. Тебе, Человечество! / А. Чемезов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-903225-6

В книге описываются технологии освоения Луны в форме вольнодумных рассказов и повествований, способные оживить естественный спутник Земли в короткий срок. Рассказы — все, за исключением «Торпедо», — непосредственным образом вытекают из проекта «Освоение Луны в XXI веке», как из Начала.

ISBN 978-5-44-903225-6

© Чемезов А.
© Издательские решения

Содержание

МОСКОВ ТЕЛЕПОРТЕЙШИН	6
1 (17)	7
2 (16)	8
3 (15)	9
4 (14)	13
Конец ознакомительного фрагмента.	15

Лунный мир Тебе, Человечество!

Андрей Чемезов

© Андрей Чемезов, 2018

ISBN 978-5-4490-3225-6

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, покатав 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 поугадать 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, напоминавшей 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 кабинку – 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 избегать 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 разгоняться – 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*

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.