



**АНДРЕЙ
МОСКАЛЕНКО**

Род своей деятельности генеральный директор московской компании «Альпинисты» Роман Татарников называет коротко — «промальп». Себя, сотрудников, конкурентов — «промальпами», а отрасль в целом — «хорошо висящей», что в переводе с профессионального сленга означает: «Работы хватает». Рынок промышленного альпинизма в России — довольно молодой и не до конца сформировавшийся. Само понятие «промальп» появилось лишь в начале 1990-х годов: в стране стали строить высотные здания нового типа, появились новые — большие и сложные в обслуживании — рекламные поверхности на фасадах домов. Это требовало все больше «работ на высоте». Официально признанной профессией промышленный альпинизм стал относительно недавно: в российский классификатор рабочих специальностей его включили только в 2001 году. «Промышленный альпинизм — не профессия, а способ добраться до места работы, — шутит Роман Татарников. — Нам платят не за то, что мы висим на веревках. Одних навыков обращения с альпснаряжением недостаточно. Нужно быть специалистом широкого профиля, мастером на все руки. Квалифицированный промальп умеет выполнять на высоте любую работу — от малярно-штукатурной до реставрационной. Он и монтажник, и электрик, и стекольщик — в одном лице». Случается, промальпам достаются

Автопроизводители любят подчеркивать универсальность своих легких коммерческих автомобилей уже в самом названии. Вот и Citroën своим обновленным фургоном Jumper с салоном Rivera Universal Transformer намекает на большие конструктивные возможности модели для внутреннего переоборудования. «Бизнес-журнал» протестировал новый Jumper, а заодно бизнес компании, специализирующейся на предоставлении услуг промышленного альпинизма. Подходят ли они друг другу?

и необычные заказы — например, преподнести букет цветов чьей-то даме сердца через окно или выступить в роли Деда Мороза, спускающегося на веревке с крыши.

Заказов у промальпинистов хватает и летом, и зимой. Сезонными считаются только строительные работы: зимой, например, нельзя штукатурить стены. Зато на крышах много снега, который нужно счищать. А пик запросов на монтаж на-



Фото: Андрей Москаленко



ружной рекламы приходится на предновогодние дни. Самые низкооплачиваемые работы в промальпинизме — помыть окна в многоэтажке, заделать щели в стенах, выполнить мелкий ремонт фасада, поднять груз на высоту или спилить потенциально опасное дерево. «Мы в последнее время, — говорит Татарников, — стараемся делать упор на более дорогие и технически сложные виды высотных работ — например, сварка на высоте, ремонт промышленного оборудования, установка систем кондиционирования».

Крупных заказчиков — промышленные предприятия, эксплуатационные службы высотных зданий — промальпы очень ценят. Такой заказчик — это хорошая загрузка круглый год.

Назвать хотя бы примерное количество компаний, специализирующихся на промальпинизме, предприниматель затрудняется: ни одно маркетинговое агентство этот рынок не исследовало и не измеряло. В столице, например, этот сектор представлен примерно сотней организаций. Из них «достойных», по мнению Татарникова, не более 10%. При этом настоящей конкуренции между профессиональными промальпами нет. Альпинист альпинисту скорее друг, чем соперник. За плечами у многих «конкурентов» может быть не одно покорение вершин в одной связке. Из горного туризма в этот бизнес пришел и Роман Татарников. Типичная в промальпинизме история — когда компанию создают «пары» и «тройки»,



ЛИЛИЯ МОКРОУСОВА

СПЕЦИАЛИСТ ПО СВЯЗЯМ
С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ
КОМПАНИИ CITROËN
РОССИЯ

В линейке коммерческого транспорта Citroën фургон Jumper — самый популярный автомобиль. На сегодня его доля в общем объеме продаж марки составляет 13%. На корпоративные продажи приходится 30%. Среди основных клиентов — транспортные и FMCG-компании. Отсюда и наиболее востребованные модификации. На базе Jumper производятся автобусы с количеством мест от 8 до 22 (маршрутные такси), автобусы для междугородних и пригородных сообщений, различные специализированные автомобили, в том числе грузопассажирские версии, школьные автобусы и автомобили для людей с ограниченными возможностями. На базе Jumper Chassis мы предлагаем авторефрижераторы, бортовые платформы с тентом и задними распашными дверями, специализированные передвижные лаборатории, изотермические и промтоварные фургоны. Шасси с кабиной предлагается в трех вариантах длины (L2S, L3, L4), а цельнометаллический фургон — с четырьмя вариантами длины и с тремя — высоты (H1, H2, H3). В общей сложности модельный ряд цельнометаллического фургона Citroën Jumper насчитывает семь типов кузовов полезным объемом от 8 до 17 куб. метров, что позволяет адаптировать автомобиль под любые потребности.



участвовавшие в совместном восхождении. И к работам привлекают таких же альпинистов. Большую долю рынка в промальпе традиционно держат так называемые шабашники. Они работают нерегулярно, только в «высокий» сезон, на полугалейной основе, за небольшие деньги. Бригады сколачивают, как правило, из людей с низким уровнем профподготовки либо вовсе без опыта. А ведь чтобы стать сертифицированным «верхолазом», нужно пройти подготовку на лицензированных курсах. Мест, где можно получить свидетельство и удостоверение «промальпа», без которых ни одна организация не должна принимать такого специалиста на работу или пользоваться его услугами, не так уж и много. В Москве из самых известных — учебный центр «Профессионал» и «Центр спортивного и промышленного альпинизма Федерации альпинизма и скалолазания Москвы». Готовят «промальпов» и в подмосковном Ногинске — в Российском центре подготовки МЧС РФ. Именно на этом полигоне спасателей мы решили устроить проверку на профпригодность и нашему Citroen Jumper.

ПОПАСТЬ В ПЕРЕДЕЛКУ

Универсальность — дело хорошее, и в компании Citroen это поняли давно. Французы изначально заложили в свою коммерческую модель Jumper с цельнометаллическим кузовом множество различных заводских конфигураций внутренней компоновки и оснащения. Только в заводском исполнении Citroen Jumper предлагается в пяти «весовых категориях»: допустимая полная масса — от 2 495 до 4 000 кг. Добавьте к этому три модификации колесной базы — от 3 000 до 4 035 мм. В зависимости от длины автомобиля и высоты крыши (четыре и три варианта соответственно) полезный объем грузового отделения может достигать 17 куб. метров. Все вместе это дает минимум сотню всевозможных комбинаций, и какая-нибудь из них непременно найдет своего покупателя. По «спецзаказу» силами уже локальных кастомайзеров автомобиль может быть превращен в грузовой фургон, комфортабельный микроавтобус или грузопассажирский комби-трансформер. Результат одной из таких переделок — Citroen Jumper Rivera Universal Transformer — и попал к нам на бизнес-тест-драйв. Представленная версия, разработанная и выпущенная нижегородской компанией «Ривьера», — это обновленный вариант фургона Citroen Jumper, который и сам-то появился на российском рынке лишь в прошлом году. Причем сделал это одновременно со своими «собратьями» — Peugeot Boxer и Fiat Ducato. Стоит сразу отметить, что модели очень близки друг к другу конструктивно, поскольку европейские автогиганты выпускают их в партнерстве уже 35 лет. Да и собираются они на одном конвейере в итальянском городе Валь-ди-Сангро.

Но вот автомобиль-трансформер — явление все же уникальное. Его отличительная особенность — проложенные по полу салона направляющие, на которые устанавливаются два ряда сидений и оригинальная перегородка, отделяющая грузовую отсек. Последняя, кстати, позволяет менять не только объем, но и само назначение кузова. Предположим, вам надо перевезти максимальное количество груза. Демонтируете оба трехместных пассажирских дивана и сдвигаете стенку вплотную к переднему ряду. И вместо девятиместного микроавтобуса, оборудованного складывающимися при помощи газовых пружин сиденьями с полагающимися для этого случая подголовниками и трехточечными ремнями безопасности, получаете полноценный

грузовой фургон, готовый принять на борт почти две тонны груза. Необходимо вывезти на крупный объект бригаду из шести промальпинистов? Пожалуйста: сбрасываете один ряд сидений, а второй вместе со стенкой «гоняете» по салону на свое усмотрение с шагом в 190 мм, вплоть до арок задних колес. Для всех этих манипуляций достаточно усилий одного человека.

Сам грузовой отсек — один из самых широких в своем классе (общая ширина — 2 050 мм, межарочная — 1 870). Его легко адаптировать под нужды любого бизнеса, установив полки и стеллажи. Запроектированная система креплений включает множество стандартных и дополнительных приспособлений: проушины, сетки, ремни. Погрузку-разгрузку можно быстро и без особого труда проводить через большие задние распашные двери с углом раскрытия створок до 270 градусов. Есть еще и опциональная правая боковая сдвижная дверь — также во всю высоту фургона и шириной 1 250 мм.

К достоинствам Jumper в целом можно отнести и малую погрузочную высоту — 535–560 мм (в зависимости от исполнения), которая достигается за счет того, что автомобиль переднеприводной (а значит, обходится без карданного вала под днищем) и имеет компактную заднюю зависимую подвеску на малолитровых рессорах (спереди — традиционные стойки MacPherson с поперечными рычагами).

ПРАКТИЧНОСТЬ ПЛЮС ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ

Бегло заглядываем под капот. Обнаруживаем там новое поколение дизельного двигателя объемом 2,2 л на 130



**РОМАН
ТАТАРНИКОВ**
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ДИРЕКТОР КОМПАНИИ
«АЛЬПИНИСТЫ»

К габаритам этой довольно большой машины привыкаешь быстро. На мой взгляд, этому способствуют комфортность и управляемость — на уровне хорошего легкового автомобиля. Шестиметровый Citroen Jumper вполне уверенно чувствует себя на городских улицах — главное, чтобы хватило места для поворота. Маневрированию в стесненных условиях помогают великолепная обзорность за счет высокой «автобусной посадки» и огромные боковые зеркала со встроенными в них дополнительные блоками контроля «слепых зон». Вот только выбирать кого-то одного из обновленных представителей целого семейства итало-французских «братьев-близнецов», мне кажется, будет очень сложно. Потому что стоят Citroen Jumper, Peugeot Boxer и Fiat Ducato примерно одинаково, при этом обладают практически идентичными техническими характеристиками и разнятся по большому счету лишь шильдиками на «физиономии».

«лошадей», с пиком крутящего момента на 1 800 оборотов. По показателю экономичности Citroen Jumper может по праву считаться одним из лучших в сегменте. Во время тест-драйва нам почти удалось достичь заявленного автопроизводителем среднего расхода топлива. В смешанном режиме выходило 8,7 л на «сотню» (по паспорту должно быть 7,3 л).

Перебираемся в салон. По очереди с Романом Татарниковым примеряемся к водителескому месту. Устроиться за рулем сможет водитель любой комплекции: диапазоны регулировок эргономичного сиденья по углу наклона подушки и спинки вполне достаточные. Из приятных опций — откидывающийся подлокотник, настройка поясничного подпора и подогрев. Пассажирская кушетка может быть одинарной или двойной. В последнем варианте в спинке среднего сиденья прячется компактный раскладной столик с подстаканниками. Jumper в целом просто изобилует вещевыми отсеками. Тут вам и «двухэтажные» карманы в боковых дверях, и внушительные боксы под передними сиденьями, и широкая багажная полка над головой водителя и переднего пассажира. Само собой, есть большой бардачок с дополнительным отсеком по центру и встроенная в центральную консоль ниша с подстаканником. Имеется даже особый держатель для смартфонов и планшетов, расположенный по центру передней панели.

В полном соответствии с последними тенденциями Jumper обзавелся еще и целым набором электронных помощников. Даже в базовой комплектации модели есть уже ставшая тра-

диционной система ABS, подушка безопасности водителя, система мониторинга давления в шинах, контроль уровня масла в двигателе. В длинном перечне опционного оборудования представлены гидроусилитель руля с автоматически изменяемой производительностью, системы стабилизации с функцией предотвращения опрокидывания, определения нагрузки и центра тяжести, контроля тяги, «ассистенты» подъема и спуска, кондиционер, климат-контроль, аудио- и навигационная системы, камера заднего вида. В списке элементов роскоши, ранее не полагавшихся «рабочим лошадкам», — пятидюймовый экран бортового компьютера. Управление всеми этими второстепенными функциями интуитивно понятно.

Рычаг переключения коробки передач (шестиступенчатая механика) удобно встроен в переднюю панель и расположен рядом с рулевым колесом. На приборном щитке — глубокие «колодцы» циферблатов с ярко-красной подсветкой. Показания легко читаются даже боковым зрением и при любом освещении. Трогается пустой фургон и со второй передачи. Разгоняется плавно. Разгонная динамика позволяет автомобилю не вываливаться из плотного городского трафика. Достойно ведет себя Jumper и на трассе, на высоких скоростях до 130 км в час. Длинная база обеспечивает хорошую устойчивость по прямой, а комфортная подвеска позволяет поддерживать среднюю, крейсерскую скорость даже на дорогах с плохим асфальтовым покрытием.

БЖ

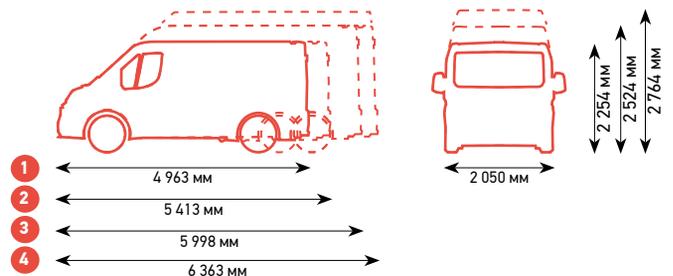
НЕМНОГО ИСТОРИИ

Сотрудничество компаний Citroen, Peugeot и Fiat по разработке и выпуску семейства одноплатформенных цельнометаллических фургонов началось в 1978 году. Первые результаты совместных усилий появились в 1981-м: с конвейера сошли Citroen Jumper, Peugeot Boxer и Fiat Ducato, различавшиеся лишь фирменной символикой и отдельными элементами дизайна. В 1989 году первое поколение троицы пережило рестайлинг. Второе поколение фургонов увидело свет в 1994-м. В 2002 году они претерпели «фейслифтинг». 2006-й стал годом рождения третьего поколения близнецов. Очередную модернизацию нынешняя генерация автомобилей прошла в 2014-м. В Россию новинки приехали в прошлом году.



Citroen Jumper 1981 года выпуска

CITROEN JUMPER



ОБЪЕМ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА, М³



ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ, КГ



МАКСИМАЛЬНАЯ ДЛИНА ЗАГРУЗКИ, ММ



ЦЕНА (ПО СОСТОЯНИЮ НА КОНЕЦ ИЮНЯ), РУБ.

от 1 745 000