



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС» • Газета выходит с мая 1945 г.

ИТОГИ ТРЕТЬЕГО КВАРТАЛА

Третий квартал 2006 года для эксплуатационников 7-го трамвайного парка начался не совсем удачно. План выручки от реализации билетной продукции в июле не выполнили всего на 0,2 процента, или на 12 600 рублей. Сумма не значительная, если исходить из месячного плана в 7 900 тысяч. Здесь "не хватило" даже не дня, а два-три часа напряженной работы. Обидно, но факт нельзя опровергнуть. Однако, пережив неудачу, эксплуатационники парка ввели в действие новые резервы. В результате план августа, который был выше июльского почти на полмиллиона, перевыполнили на 2,9 процента, или на 245,8 тысяч рублей. В сентябре, последнем месяце третьего квартала, перевыполнение составило еще 236 тысяч 572 рубля. Таким образом, можно сказать, что июльское отставание преодолено, и план третьего квартала в целом перевыполнен.

В июле, по сравнению с июньским, план был несколько скорректирован, так как были закрытия на магистралях на Лиговском проспекте, на Володарском мосту. Пришлось менять некоторые маршруты, например 10-й, 44-й. В августе с начала месяца по 14-е число также был закрыт Володарский мост, Дальневосточный проспект, где ходят трамваи 7-го парка: маршруты 7 и 24. В августе расчет был на последнюю декаду месяца - что массовый возврат школьников и студентов из отпусков резко увеличит пассажиропоток и с ним выручку. Выручка "пошла" в последнюю пятитдневку месяца. И это дало возможность завершить месяц успешно.

В сентябре большой пассажиропоток конца августа продолжался вплоть до десятого числа первого осеннего месяца. Ведь значительной оказалась та часть потенциальных пассажиров, которые "запоздали" к началу учебы и продолжали прибывать в сентябре. Поэтому сентябрь начался успешно. По итогам первых шести дней месяца парк выполнял план по выручке на 106,8 процента. Уже в первый день месяца "собрали выручку с

плюсом" к плану на 75 964 рубля. При плане за день 332 тысячи выручили 407,9 тысяч. Удачный старт обязывал удержать подобный результат до конца месяца. И за весь сентябрь только четыре дня закончились "с минусом" это 6-е, 7-е и выходные 9-е и 10-е сентября. Остальные 26 дней месяца выручка ежедневно "приходила с плюсом".

Есть и еще один объективный и приятный для эксплуатационников 7-го трамвайного парка показатель: по результатам, подведенным в Управлении СПб ГУП "Горэлектротранс" в августе, самый высокий почасовой сбор среди всех парков показал 7-й трамвайный парк.

В октябре план по выручке больше сентябрьского на 94 тысячи. За три первых дня месяца коллектив идет "с плюсом". Но, как показывает опыт предыдущих лет, октябрь бывает очень нелегким для выполнения плана. Тем настойчивей придется работать.

За все это время хорошо показал себя участок в Рыбацком. Там не было никаких закрытий, и вся выручка парка "шла оттуда". Работает на выручку и то, что пока закрыта на ремонт станция метро "Пролетарская". Но ее обещают открыть в декабре, и она отберет значительную часть пассажиров у трамвайщиков. А с ними и выручку.

План удавалось выполнить еще и потому, что ни в августе, ни в сентябре не было возвратов по бригадам, несмотря на недокомплект водителей и кондукторов, причем весьма значительный.

Что касается приборов для учета электронных проездных карт - валидаторов, то они вполне прижились. Теперь со стороны кондукторов для их применения не только нет никаких препятствий, но, напротив, отправляясь на смену, каждый кондуктор требует себе такой прибор. Однако не все могут их получить. Приборы ломаются, их приходится ремонтировать, и часть кондукторов выезжают на смену без валидаторов. Из 179 дневных

смен без приборов выезжают не менее 20. Это в будние дни. А в выходные прибором хватает всем, так как меньше смен. Ремонт приборов налажен и осуществляется своевременно. Одна из причин популярности прибора, безусловно, - прибавка к зарплате кондукторам, их использующих.

В отделе эксплуатации привели интересные цифры использования валидаторов. В сентябре, например, рекордное число льготных пассажиров проверила прибором кондуктор Т. Е. Заболотских - 15 229 человек. И, разумеется, за это получила существенную прибавку к своей зарплате. М.А. Михайлова за месяц проверила прибором 12 113 льготных карт и т.д.

В сентябре продолжалась подготовка к зимнему сезону. Экзамены сдали большинство водителей и кондукторов. Остались еще отпускники и те, кто на больничном.

В сентябре "отличились" и некоторые кондукторы. Среди лучших по выполнению плана по выручке назвали Т.Н. Арсеньеву - на 116 процентов. Сверх плана выручила 9 000 рублей. Е.Е. Кудашкина выполнила на 117 процентов, притом демонстрировала высокую почасовую выручку. Л.В. Костоусова справилась с планом на 118 процентов.

Валерий МЕЖОННЫЙ



ОБНОВЛЯЕМСЯ

Производится ремонт Кузнечного переулка. Здесь сняты трамвайные пути - от улицы Марата до Лиговского проспекта. На этом же участке ведутся дорожные работы, снимается старый, потрескавшийся во многих местах асфальт, насыпается новая "подушка" из щебня - основа для укладки нового асфальта.

Здесь же интенсивно ведется ремонт канализации. На участке разнообразная дорожная техника, большими гудами насыпан щебень, с обеих сторон ремонтируемого участка стоят запрещающие проезд транспорта знаки. По краям переулка пробираются только отдельные пешеходы. После ремонта дорожного покрытия здесь уложат и новые рельсы.

Закрыт для проезда и параллельный Кузнечному Свечной переулок. Дорожные работы здесь уже почти закончены. Ведется укладка новых трамвайных путей. Работы ведет фирма ООО "НИК", которая специализируется, в частности, на ремонте трамвайных путей, делает такую работу уже несколько лет в нашем городе. От улицы Марата до ул. Коломенской рельсы уже проложены полностью. А от Коломенской до Лиговского проспекта - частично.

На снимках: ремонт Кузнечного и Свечного переулков

Валерий МЕЖОННЫЙ
ФОТО Марины ВЛАСОВОЙ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В Доме офицеров 30 сентября состоялся авторский вечер композитора В.И. Панченко, посвященный его 80-летию и 60-летию творческой деятельности.

Юбилера тепло поздравил от имени многотысячного коллектива городского электротранспорта заместитель директора СПб ГУП Горэлектротранс В.И. Алексеев.

Виктор Иванович Панченко - частый гость в трудовых коллективах нашего предприятия. Газета рассказывала о творчестве этого интересного человека, композитора, певца, исполнителя своих произведений и произведений русских и зарубежных классиков.

Рады поздравить Виктора Ивановича с его юбилеями и пожелать еще много интересных творческих работ.



СЕКРЕТ ДОЛГОЛЕТИЯ ПРОСТ: СЛУЖЕНИЕ РУССКОМУ ИСКУССТВУ, РУССКОЙ МУЗЫКЕ

К 80-летию замечательного русского композитора В. И. Панченко

Встречи и беседы с близкими сердцу юбилярами выявили одну удивительную закономерность: и академик Ф.Г. Углов, и старец А.И. Синников, проповедник трезвости Н.П. Фомичёв, все они - люди удивительно цельной судьбы и беззаветной и бескорыстной преданности однажды посланному Богом пути. Их становление, формирование как личностей пришлось на годы смуты и лихолетья, на время суровых испытаний и потрясающих взлётов, пережитых нашим Отечеством. И каждый из них, так или иначе, был причастен ко всему этому, лично причастен. И при этом все они, по милости Божьей ныне здравствующие, сумели сохранить в чистоте свою душу. И ещё, их объединяет не просто работа, преданность своему делу, а именно служение.

Таков и наш августовский юбиляр - Виктор Иванович Панченко, музыкант, композитор и исполнитель. Когда смотришь в его юные искрящиеся энергией глаза, трудно поверить, что ему 80! Наш разговор происходил в его скромной квартирке на восьмом этаже дома, именуемого горожанами "корабликом". В этой штурманской рубке, комнате, в которой и его рабочий кабинет, и домашняя церковь, и студия звукозаписи, прозвучал наш первый вопрос:

- Виктор Иванович, что в Вашем понимании здоровый, трезвый образ жизни? Что вы можете по этому поводу сказать с высоты прожитых лет?

- Вы считаете, что это высота, но я же не чувствую, внутренне не чувствую этой высоты. Но на этот вопрос я мог бы ответить чётко. Жизнь я прожил, большую по нынешним меркам, но я никогда не курил, не увлекался спиртными напитками, совершенно спокойно относился к этому, хотя мне приходилось разделять компании, где люди пили, но не было такого случая, чтобы я, находясь среди пьющих, позволил себе потерять человеческий облик. Такого не было никогда. А потом я скажу, что вся жизнь моя была посвящена творчеству. С детства я был увлечён музыкой, и



музыка меня всё время сдерживала. Особенно, когда я стал заниматься вокалом, пением. А пением я стал заниматься в 1947 году. Представляете, сколько лет! У меня была очень хорошая преподавательница Ольга Васильевна Панкратова, бывшая солистка Мариинского театра, она преподавала в Ставропольском музыкальном училище, мы все её очень любили, уважали, и, естественно, эти несколько лет учёбы меня сдерживали.

- Виктор Иванович, позвольте чисто журналистский вопрос. Вы считаете себя счастливым человеком?

- Конечно. Ещё бы нет! Я счастлив, что вы пришли ко мне и мы говорим на такую душевную тему. Счастье - только в творчестве. В работе каждодневной. В той работе, которой отдаёшь себя всего и от которой получаешь результат, ответ на свои усилия в творчестве.

- Как бы Вы хотели отметить свой юбилей. Ведь некоторые люди стремятся в это время куда-нибудь уехать, скрыться, чтобы не отмечать юбилейную дату.

- Я считаю, что это неправильно. Потому что необходимо отчитаться

за свою жизнь, что ты сделал доброго, что ты сотворил. И достойно ли это того, что ты сделал. Потому что придут не просто зрители, придут судьи, которые будут судить твоё творчество. А те, кто убегает, значит, у них что-то не так, не всё в порядке. Они это чувствуют, наверное. Я считаю, что я сделал всё, что мог отдать людям. Писал ту музыку, которая волновала меня, которая волнует всех нас, русских людей. Вот в этом моё понимание и отношение к юбилею. Главное, чтобы собралось как можно больше людей разного плана. И не важно, придёт профессор консерватории или рабочий, крестьянин или студент. Может, и президент придёт и займёт местечко где-нибудь в последнем ряду, захочет послушать мою музыку и придёт ...

- Спасибо, Виктор Иванович, за интересный разговор. А президента какой-нибудь фирмы мы Вам обеспечим.

- Спасибо вам.

Беседовал Святослав
НЕПЬЯНОВ Фото из
архива юбиляра.
Газета "Трезвый мир", №5
(печатается в
сокращении)



ИТОГИ СПАРТАКИАДЫ ПРОФСОЮЗА

Положение о Спартакиаде профсоюза было принято на профкоме 26 февраля 2006 года. Сама же Спартакиада, посвященная 70-летию открытия троллейбусного движения в нашем городе, проводилась с марта по сентябрь текущего года. Всего было 7 видов спорта: лыжные гонки, настольный теннис, стрельба, плавание, мини-футбол, шахматы и легкоатлетический кросс.

По итогам Спартакиады общее 1-е место завоевали спортсмены 8-го трамвайного парка с высшим для Спартакиады результатом - 347 очков. Второе место досталось команде, 3-го троллейбусного парка с результатом 317 очков. Третье место - у спортсменов 1-го троллейбусного парка, их общий результат по сумме всех представленных видов спорта 315 очков.

Всего в Спартакиаде приняло участие 274 человека, естественно, все они члены профсоюза. Наибольшее количество участников профсоюзной организации Службы энергетического и компьютерного обеспечения - 27 человек. Профорганизация 3-го трамвайного парка и автобазы выставила 26 спортсменов, столько же было участников соревнований и у 3-го троллейбусного парка. Остальные профорганизации выставили меньшее число спортсменов. За 1-е место по общим итогам всех видов соревнований завоевавшая 1-е место команда 8-го трамвайного парка была награждена кубком, Почетной грамотой и памятным вымпелом. За второе и третье места команды 3-го и 1-го троллейбусных парков соответствен-

но были награждены Почетными грамотами и вымпелами. Призерами Спартакиады стали команды, занявшие по общим итогам соревнований с 4-го по 6-е места. 4-е место у команда Службы энергетического и компьютерного обеспечения, у них 311 очков, 5-е место с 309 очками у команда трамвайного парка № 3. 6-е место у команды Службы пути - 294 очка. Этим командам объявлены благодарности и вручены вымпелы.

Следует обратить внимание на то, что команду, занимавшую последующее место, от каждого предыдущего отделяет минимальное количество очков, вплоть до 2. И это говорит о накале соревнований, о бескомпромиссной борьбе спортсменов и также о приближенности к одинаковой их подготовке. Тем интереснее были эти состязания. Отмечено, что 19 спортсменов приняли участие в соревнованиях от 4 до 6 раз в разных видах спорта. Десятки спортсменов принимали участие в соревнованиях по 3 раза.

По отдельным видам спорта первые места занимали: 8-й трамвайный - по лыжным гонкам и по мини-футболу, Троллейбусный парк № 2 - по настольному теннису, Трамвайный парк № 5 - по стрельбе, Троллейбусный парк № 3 - по плаванию, Троллейбусный парк № 1 - по шахматам, Троллейбусный парк № 3 - по легкоатлетическому кроссу. Вторые места в отдельных видах спорта занимали: дважды 3-й трамвайный парк - по лыжным гонкам и по настольному теннису, Троллейбусный парк № 3 - по стрельбе, Троллейбусный парк № 1 -

по плаванию, Трамвайный парк № 5 по шахматам, Троллейбусный парк № 6 - по мини-футболу, Служба компьютерного и энергетического обеспечения - по легкоатлетическому кроссу. Третьи места в отдельных видах спорта занимали: Троллейбусный парк № 4 - по лыжным гонкам, Троллейбусный парк № 3 - по настольному теннису, Трамвайный парк № 8 - по стрельбе, а также по плаванию, Троллейбусное депо - по шахматам, Служба пути № 3 - по мини-футболу, Трамвайный парк № 3 - по легкоатлетическому кроссу. Итого в призерах по отдельным видам спорта были 11 команд. Не стали призерами команды спортсменов 1-го трамвайного парка, 7-го трамвайного парка, Совмещенного парка и Службы движения.

В октябре состоится Спортивный праздник, на него приглашаются спортсмены, которые принимали участие в данной Спартакиаде по трем и более видам спорта, а также спортсмены, которые стали победителями в отдельных видах спорта. Они будут отмечены профкомом как наиболее активные и результативные участники Спартакиады, которые защищали честь профсоюзной организации.

Заместителю председателя Первичной профсоюзной организации ГУП "Горэлектротранс" И. Н. Резвых была объявлена на очередном заседании профкома благодарность, вручен значок и денежная премия - за организацию работы Спартакиады профсоюза, посвященной 70-летию открытия троллейбусного движения в нашем городе.

Валерий МЕЖОННЫЙ



ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

Ирина Николаевна Комиссарова те высокой квалификации, хорошо работает оператором котельной в знающем свое дело. И.Н. Комиссарова Трамвайном парке № 3. На одном рабочем месте вот уже 32 года. Пришла сюда в 1974 году, начала свою трудовую деятельность в качестве лаборантки химводоочистки. В ее обязанности входил анализ качества воды, а в случае ее чрезмерной жесткости - нормализация воды с помощью химреактивов. Это необходимо было для того, чтобы котел работал нормально, не выходил из строя. Такой анализ и обработку воды лаборантка должна была делать несколько раз за смену. Ирина Николаевна отлично справлялась со своими обязанностями, была старательной и добросовестной.

Позднее Ирина Николаевна освоила специальность оператора котельной. На этой же должности она трудится и теперь. Сегодня в котельной всего один котел, но и с ним забот у оператора хватает. Надо следить за исправностью котла, контролировать режим его работы, выполнять технику безопасности. Вся смена длится по 12 часов, и Ирина Николаевна периодически контролирует приборы, проверяет давление газа, которым отапливается котел, воды и пара, контролирует и температуру воды и пара. За годы работы правильность работы агрегатов она научилась определять и без приборов, просто по звуку. Котел вырабатывает пар, который в свою очередь подогревает воду в бойлере. А вода эта расходуется для бытовых нужд, и ею пользуются работники трамвайного парка и аварийной автобазы.

Руководство отдела главного механика, мастер этого отдела А.С. Логина отзываются о И.Н. Комиссаровой как о старательной работнице, дисциплинированной и ответственной, специали-

В отделе главного механика, к которому относится и котельная, коллектив дружный, многие работники здесь трудятся десятки лет, хорошо знают не только свою профессию, но и другие, вполне могут заменять друг друга на разных работах. Это особенно актуально сейчас, когда полным ходом идет подготовка зданий и помещений парка и автобазы к работе в зимних условиях. Дел много, и помогает с ними справиться разносторонняя подготовка рабочих.

Таков, например, В.М. Калмыков, он трудится здесь больше 30 лет. По профессии электромонтер, но знает и слесарное дело. Под стать ему Ю.М. Калашников. Хорошо трудятся слесари-ремонтники Д.Н. Рыбин и Д.В. Жаров. Взаимозаменяемость, взаимовыручка - главное в их работе. Подготовка к зиме идет планово, по составленному графику, нет запарки, спешки, авралов в этом деле. Но нет и неадекватной растраты рабочего времени. Многие операции отлажены годами, они и повторяются каждый год. Много забот в начале осени у главного механика Н.Л. Самойленко и мастера А.С. Логиной. Одних только ворот депо в парке около трех десятков. И всех их надо как следует утеплить. Для чего необходимо получить нужные материалы, да и рабочих распределить правильно, дать каждому задание, проверить исполнение. Каждые ворота надо обить резиной, деревянными планками, и это выполняет столяр, одновременно трудится здесь слесарь, налаживает механическую часть, редукторы.

Есть дело и для электромонтера. Его задача - подогнать как следует концевики, чтобы ворота плотно закрывались автоматически. Только потом принимает работу мастер или сам главный механик. В октябре труженики отдела главного механика занимаются ремонтом кровли на здании отдела эксплуатации.

Только что, в самом конце сентября, закончили установку освещения депо, теперь на очереди уличное освещение территории парка. Зимой оно должно быть более интенсивным, чем летом. Ведь световой день зимой короче. Подготавливают к зиме и котельную. Да не одну. Есть еще котельная на Второй площадке 3-го трамвайного парка, в бывшем парке им. Леонова. Но самое основное, о чем "болит душа" у главного механика, это зимнее отопление всех зданий и помещений парка. Раньше отопление и горячее водоснабжение подавались сюда из котельной, что по набережной реки Карповки, 14. Но летом парк от этой котельной "отрезали". И теперь "город" ставит модульную котельную на улице Мира, 33. Отсюда планируется "пустить" в парк не 2 трубы, как это было прежде, а 4. Причем 2 из них подключит город, а 2 других придется в парк вести самим, своими силами. Новая котельная должна отапливать не только весь парк, но и жилой дом рядом с ним. Для отопления предстоит сделать еще некоторые подготовительные работы, например переделать элеваторные узлы.

Времени буквально в обрез, 2 ноября будет приемка парка к зиме. И надо все успеть сделать, не упустить даже детали. От этого зависит работа парка в ближайшее полгода.

Валерий МЕЖОННЫЙ

ЛУЧШИЙ СВАРЩИК И КУЗОВЩИК

Именно так рекомендуют Бориса Владимировича Ломать в Тrolleyбусном депо - в том коллективе, где очень много специалистов самой высокой квалификации. Но и этой завидной для многих емкой формулировкой не определяются сполна его разносторонние способности и умение. Он считается мастером на все руки и своей работой ежедневно это подтверждает. Трудился Борис Владимирович и в других обособленных структурных подразделениях нашего предприятия, например во 2-м троллейбусном парке. Не менее четырех десятилетий он занимался сваркой, даже обучал этому нелегкому делу молодежь. Занимался он также авторемонтном.

В Троллейбусное депо перешел относительно недавно, с вполне определенной целью - заниматься реставрацией старых троллейбусов. Борис Владимировичу уже пришлось принимать участие в реставрации троллейбуса ЗИУ-5г. Он занялся этим после того, как по состоянию здоровья с

этой работы был вынужден уйти еще один наш известный реставратор ретро-троллейбусов Н.Д. Кудренко.

Борис Владимирович внес свой вклад и в реставрацию самого первого троллейбуса, отреставрированного нашими энтузиастами, ЯТБ-1. А теперь он занят вместе со своими коллегами-реставраторами восстановлением очередного троллейбуса - изготовления 1947 года - МТБ-82Д. Эти уникальнейшие машины буквально возвращаются из небытия такими умелыми реставраторами, как Б.В. Ломать. Их находят разрушенными до предела, порой от них остается только каркас, который тоже надо восстанавливать. Беспощадному времени, превращающему их в груды ржавого металла, реставраторы-энтузиасты противопоставляют свой кропотливый труд, свое мастерство, и через месяцы, а иногда и годы на улицы нашего города выезжает очередной ретро-троллейбус как новенький, будто вновь сделанный на заводе по старым чертежам. И пожилые горо-

жане с радостью "узнают" его, вспоминают, как он бегал полвека назад, а то и больше по улицам Ленин града. Но кроме радости, доставляемой горожанам, есть и другой, реальный результат от работы реставраторов: как некое чудо - "живой" предстает машина, которая давно и безвозвратно была уже всеми "списана" внебытие. Она, как прежде, бежит по городу и везет пассажиров. Вдумайтесь, ведь это почти фантастическая картина! И есть ли где-нибудь еще такое?

Борис Владимирович Ломать в этом сложном деле проявляет поистине ювелирное мастерство, большое терпение. Но и без творчества здесь не обойтись. Часто приходится придумывать новые приспособления, которые позволяют восстановить тот или иной узел старой машины. Поддерживает его то, что и другие реставраторы такие же "фанаты" этого дела, как и он сам.

*Валерий МЕЖОННЫЙ фото
Марины ВЛАСОВОЙ*



Вот с чего начинается восстановление троллейбуса МТБ-82Д. С ним работает реставратор А. Гонгарев

Оксана БЕЛОЗЁРОВА

Осенью часто, странное дело,

Так меняется настроенье
и такое же непостоянное,
как небеса необъятные:
то ни облачка, лишь,
голубой небосвод
согревает, ласкает,
грустить не даёт;
то одно за другим
облака наплывут,
ветром сильным гонимые
тьень наведут.

А не то соберутся вдруг
в черную тучу,
громом, молнией
всех испугая в сердцах.
И прольется из тучи
все то "наболевшее",
обретая весь смысл
в негожих словах.

Ну, а хуже всего,
когда небо затянуто
непроглядной, тягучей
хмельной пеленой.
И не видно конца
и начала истории,
и не можешь понять:
что случилось с тобой?
И ворчать начинаешь
как старенький дедушка,
жалуясь: Ах, давленые,
болит голова ...
И пытаешься снять
это все настроенье доброй
чашей хмельного лихого
вина ...

Но есть выход другой:
взять перо и бумагу
или, может, мольберт
и к нему - чистый холст, и
создать солнце ясное,
счастье, веселье,
цельный Мир, что так добр,
прекрасен и прост ...

Поздравляем!

Татьяна Измайловна Захлюпа в системе СПб ГУП "Горэлектротранс" работает с 1979 года. В настоящее время трудится преподавателем ПДД в Учебно-курсовом комбинате. 15 лет **Татьяна** Измайловна избирается членом профкома Учебно-курсового комбината. Она проявила себя знающим специалистом, активным и добросовестным профсоюзным работником. Т.И. Захлюпа ветеран СПб ГУП «Горэлектротранс», она также награждена грамотой Межрегионального комитета профсоюза медалью "100 лет профсоюзам России".

В октябре 2006 года Т.И. Захлюпа отметит свой юбилей.

Мы желаем ей крепкого здоровья, личного счастья, дальнейших успехов в работе!

Профком Учебно-курсового комбината



ПЕРВЫЙ "ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ БЛИН"

Идея строительства троллейбусов для нужд обновления подвижного парка не нова. Таким образом власти пытаются решить одну из серьезнейших проблем, надеясь сделать это не очень обременительным для своего, как правило, не безграничного бюджета. Вот и в Санкт-Петербурге, известном промышленном центре России, подумали - а не выгоднее ли наладить свое производство? Ведь, с одной стороны, получается поддержка городским заказом родного производителя. А с другой - налоги с оживающего предприятия в определенной законом части остаются тут же, у себя. С третьей - решается в какой-то степени проблема занятости населения. А еще - на смену выработавшим ресурсы донельзя и даже свывше того стареньким троллейбусам приходят новые комфортабельные машины. Нельзя сбросить со счетов и большие надежды на финансовый "дождь" заказов со стороны, из других городов региона и даже всей Федерации. Именно поэтому (и "Омнибус" уже не раз рассказывал о таких новациях) выпускать троллейбусы пытались и пытаются повсеместно: на авиационных и даже часовых заводах, на базе ремпредприятий и где угодно. География подобных начинаний не менее впечатляющая: от Крайнего Севера до самого юга, от границы с Белоруссией до Сахалина. Но чаще инициатива так и остается нереализованной (нет средств, не та квалификация у машиностроителей, нет оборудования, комплектующих, запасных частей и т.д.). Однако, в нашем случае, в Петербурге все получилось. И первый троллейбус (тогда он назывался ПТЗ-210 и был построен на бывшем троллейбусно-ремонтном заводе) удался на славу. Теперь его (уже как модель ПТ-5283) способны промышленно производить на стапелях Петербургского трамвайно-механического завода.

- Мы даже не думали, что удастся в столь короткие сроки реализовать эту

идею, - вспоминал в беседе с нашим корреспондентом генеральный директор ОАО "ПТМЗ" Н.А. Белик. - Но все вышло на удивление быстро и удачно ...

И на самом деле, опытный образец петербургского троллейбуса ПТ-5283 уже в 2000 году без особых проблем прошел испытания и был принят межведомственной комиссией в эксплуатацию. А с 2001 года на ОАО "Петербургский трамвайно-механический завод" осуществляет его промышленное производство.

Почему все это задалось в Петербурге, в то время как в других городах подобные идеи захлебывались, несмотря на бравурные старты? Вероятно, из-за того, что немало причин способствовало успеху. Причем известно, что высокий уровень квалификации всех заводчан "ПТМЗ" сыграл важную, но далеко не главную роль. Во-первых, только Петербург с его развитой троллейбусной транспортной сетью и в одиночку может загрузить подобное производство необходимым для его выживания количеством заказов (в других городах, с небольшими троллейбусными парками, такие производства без финансовых инъекций иногородних заказов обречены на провал). Во-вторых, именно северная столица, издавна имеющая мощнейший промышленно-производственный и интеллектуальный потенциал, способна обеспечить такое начинание на всех стадиях его реализации (от кульмана инженера до поставок на "ПТМЗ" всего комплекса необходимых комплектующих и запасных частей и своевременной отгрузки и доставки потребителям в любой точке России и стран СНГ готовой продукции). Недаром троллейбус стал детищем целого ряда известнейших в нашей стране и даже за ее пределами петербургских КБ. В итоге, как подчеркивал гендиректор завода, троллейбус можно выпускать исключительно из российских компонентов (хотя есть и варианты оснастки машины импортными узлами и агрегатами).

Так что же это за троллейбус получился? Без преувеличений можно сказать, что по своей конструкции он превосходит все известные типы троллейбусов, производимые в России и странах СНГ. Его преимущества зиждутся на специально придуманных инженерами более долговечных и прочных несущей раме и, что очень важно, кузове. Более совершенна планировка салона, а количество дверей обеспечивает быстрый пассажирообмен на остановках даже в часы "пик". Расположение электрооборудования на крыше обеспечило минимальную длину высоковольтной проводки, а следовательно, и безопасность. Система управления - на IGBT с процессорным микроконтроллером - обеспечивает высокие динамические характеристики машины, плавность ее хода, снижение динамических нагрузок в тяговой передаче, экономия электроэнергии на тягу и уменьшение эксплуатационной трудоемкости. Уникальна даже система маршрутных указателей на светоизлучающих диодах повышенной яркости. Она обеспечивает одновременную смену номера маршрута на переднем, заднем и боковых указателях. В новом троллейбусе из Петербурга предусмотрена возможность контроля за расходом электроэнергии посредством установки специального регистратора. Подвеска у ПТ-5283 гидропневматическая, обеспечивающая высокую плавность хода. Ряд новых конструктивных и схемных решений заметно снизил вероятность токов утечки, которые регистрирует специальный прибор, и т.п.

Короче говоря, остается констатировать, что первый "троллейбусный блин" петербургских трамваестроителей получился далеко не комом. И, похоже, коллектив ОАО "ПТМЗ" можно смело поздравлять с очередной и очень показательной победой. Что мы с удовольствием и делаем!

Павел ДЕНИСОВ

МУЗЫКАЛЬНЫЙ СЛЕСАРЬ

Основанный в 1952 году Второй троллейбусный парк отметит свое 55-летие в 2007 году. На данный момент парку принадлежат такие, известные всем горожанам маршруты, как 5-й, 22, 15-й.

Второй троллейбусный парк основательно подготовился к юбилею, отремонтировав фасад здания, проходную и приведя в надлежащий вид систему ограждений. В парке регулярно проводятся субботники, цель которых - благоустройство территории.

Парк поистине гордится выдающимся ветераном троллейбусного движения и Великой Отечественной войны Владимиром Петровичем Шляпниковым, который в свои 82 года имеет допуск к вождению троллейбуса.

Еще одной очень интересной особенностью Второго троллейбусного парка является то, что в его стенах окреп и развился талант Олега Васильевича Петреченко - великолепного музыканта и певца. Ни один праздничный концерт не обходится без прекрасных гитарных партий Олега Васильевича. Он часто привлекает сессионных музыкантов для совместного творчества, которое не может оставить равнодушным зрителей, большинство из них являются работниками троллейбусного парка.

В парке музыкант работает слесарем РПК и в свободное время весь отдается творчеству.

К сожалению, музыкальное оборудование, которое безнадежно устарело, нуждается в замене, а для этого нужны спонсоры и, следовательно, хотя бы небольшие денежные вложения. Ведь так приятно осознавать, что во Втором троллейбусном парке ярко и искромётно горит огонек живого музыкального искусства, грея сердца всех работников этого предприятия.

Денис ЛУСНЯК

ВОЗРАСТ МОЛОДОЙ, А ОПЫТ СОЛИДНЫЙ

К юбилею самый молодой Троллейбусный парк Санкт-Петербурга, основанный в 1985 году под номером 6, проводит капитальные ремонтные работы своих помещений, подготавливает стенды, на которых будут изображены передовики производства и ветераны троллейбусного движения, работающие в парке с момента его основания. Именно труд этих людей является самым ценным для парка, который, как известно, всегда славился своими кадрами.

Парк очень гордится той сильной командой, работав-

шей под руководством Александра Николаевича Александрова, именно в этот период парк начал крепнуть и интенсивно развиваться. Эти традиции Троллейбусный парк № 6 продолжает и по сей день.

На данный момент в распоряжении парка находится 123 троллейбуса, из них пять вспомогательных машин; а остальные пассажирские. По параметрам эксплуатации 60% машин должны быть списаны, но все еще перевозят пассажиров, к счастью без происшествий. Поставка кузовов и новых троллейбусов идет медленно, но никаких претензий к их

эксплуатации пока нет.

Главные проблемы, стоящие перед парком, не отличаются новизной от нужд, которые испытывают другие троллейбусные парки нашего города. Первая и самая болезненная из них - это недостаток кадров. Парку не хватает порядка 45 водителей и столько же кондукторов. Далеко не секрет, что привлечение новых рабочих, водителей и других троллейбусников сталкивается с проблемой низкой заработной платы. Городские власти все чаще закрывают глаза на нужды "Горэлектротранса". А ведь городской автобус за час сжигает 40 литров дизельного топлива, и поскольку КПД его порядка 30%, то все остальное превращается в сажу и серные соединения, которые оседают в наших легких. Автобусов у нас порядка 1500, не считая маршрутного такси.

По соседству с кабинетом директора Троллейбусного парка № 6 находится весьма живописное широкоформатное полотно. Его автор - Марина Первомайская, она занималась оформлением и раскраской троллейбусов, маршрутоуказателей и между делом рисовала эту картину. На картине изображено оживленное городское движение с участием двух троллейбусов. На правой стороне картины мы видим Зимний дворец, а, следовательно, слева расположено Адмиралтейство. Эта художественная композиция наводит нас на размышления о том, что наш троллейбус - уникальный в своем роде, поскольку он Петербургский, а в этом словосочетании заложено многое: и самое главное - это люди, которые своим добросовестным трудом создают добрую славу петербургскому троллейбусу.

Денис ЛУСНЯК