



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

ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

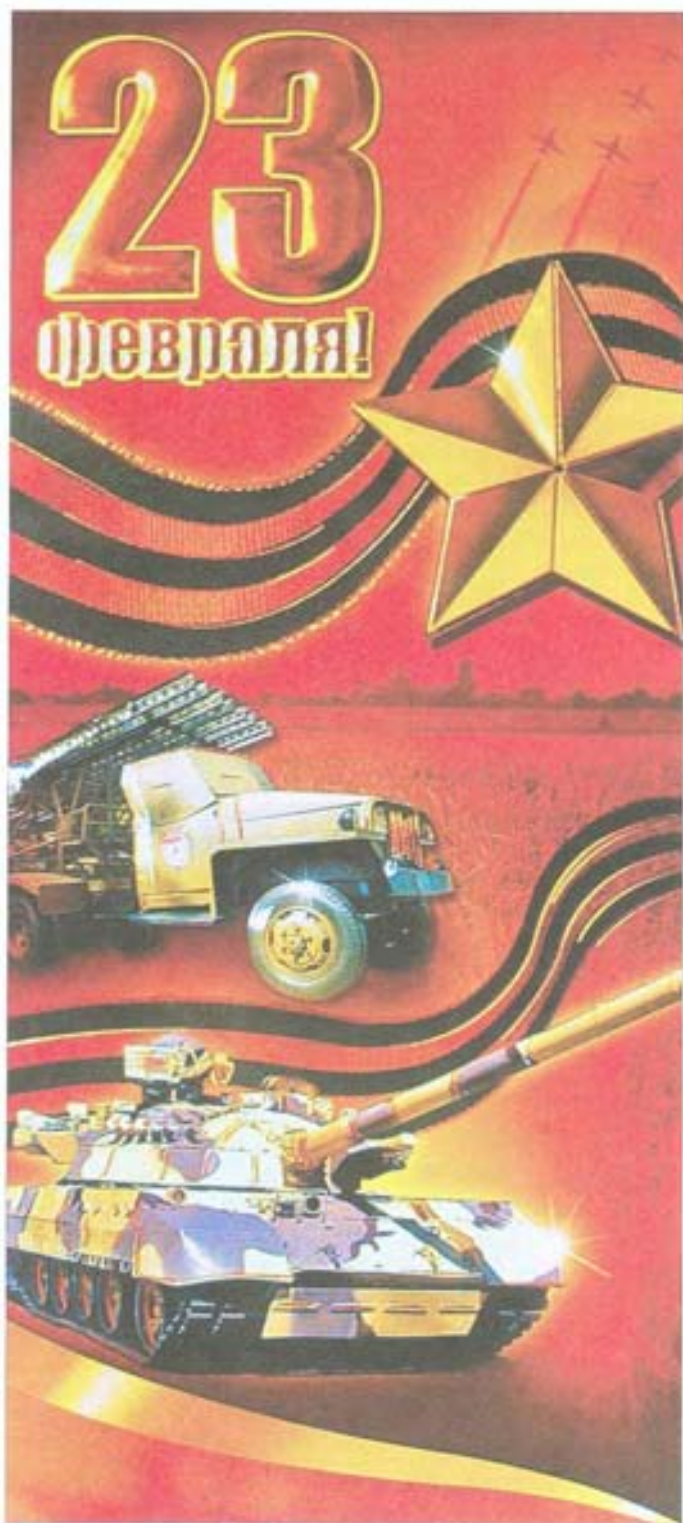
Если вы считаете, что 23 февраля - это праздник военнослужащих, то вы глубоко ошибаетесь! 23 февраля - это День защитника Отечества. И каждый мужчина, будь он морским офицером или программистом, бизнесменом или милиционером, ученым или фермером - Защитник своей страны, своего города или своего «малого» Отечества - семьи и домашнего очага.

День защитника Отечества российский национальный праздник, отмечаемый 23 февраля. Был установлен в 1922 году как «День Рабоче-крестьянской Красной армии» (позже - «День Красной армии»). Считается, что именно в этот день в 1918 году началась массовая мобилизация добровольцев в только начинающую зарождаться Красную армию. В 1946 году праздник переименовали в «День Советской Армии и Военно-Морского флота». С 1995 года день 23 февраля носит нынешнее название, а с 2002 года этот праздничный день стал выходным. Помимо нашей страны, праздник отмечается ещё и в Белоруссии и на Украине. В остальных бывших Союзных республиках этот праздничный день или перенесён на другую дату или отменен вовсе.

Похожие по смыслу праздники есть и в других странах мира. Например, в США в третье воскресенье июня отмечается «День отцов», когда чествуются мужская часть населения, как продолжатели своего рода.

Любопытно, но до перехода на современный Григорианский календарь в 1918 году, в России 23 февраля праздновалось «восьмое марта»! Россия до 1918 года жила по Юлианскому календарю, который отставал от Григорианского календаря, по которому летоисчисление велось и ведётся сейчас в европейских странах, на 13 суток. И между современным 23 февраля и 8 марта - тоже 13 суток (кроме високосных годов). Поэтому нынешнее 8 марта по новому стилю - это 23 февраля по старому стилю. Вот как интересно переплелись в России эти праздники - день мужчин и день женщин.

*Пусть светит солнце в мирном небе
И не зовет труба в поход
Чтоб только на ученьях солдат
В атаку шел вперед
Пусть вместо взрывов гром весенний
Природу будит ото сна
А наша дети спят спокойно
Сегодня, завтра и всегда!
Здоровья крепкого и счастья
Всем тем, кто мир наш отстают.
И кто его сегодня охраняет
И кто сполна долге Родине отдал!*



Профессию водителя трамвая выбрал для себя вчерашний солдат.

Защита диплома в Невском профессионально-техническом лицее у Антона Меренкова была назначена на 27 июня. Повестка из военкомата пришла раньше - 6 июня. Получив её, Антон отправился в военкомат. Там спросили, какой день ему больше подходит для призыва - 30 июня или 1 июля.

- Чем раньше, тем лучше, - ответил Антон. И утром 30-го из гражданского человека превратился в военного.

Когда через несколько лет призывался в том же военкомате его брат, его спросили, не родственник ли он того Меренкова, который сам пришел уточнить день призыва. Таким нерядовым оказалось явление рядового Меренкова на призывной пункт.

- Зачем тянуть, долг на то и долг, чтобы его выполнять! - так объяснил свой поступок мой собеседник.

Долг этот пришлось Антону выполнять в самой горячей точке страны в Чечне. Всё, что было там в 1999-2000 годах, теперь в учебниках истории именуется второй чеченской кампанией. Антону пришлось через неё пройти.

Рассказывать о том, что было там, не любит. Скажет просто - нелегко было. Но о своих восьми боевых месяцах не жалеет. Порядку научился, друзей встретил надёжных. Служил он во внутренних войсках. И после демобилизации ни один праздник (День внутренних войск отмечается 27 марта) не пропустил.

Ходит на Дворцовую площадь на встречи с сослуживцами. Не так давно в Интернете, на сайте одноклассников, разыскал многих товарищей, с которыми жизнь, казалось, уже развела навсегда. Дружба, прошедшая испытания в ратном строю, не забывается...

После армейской службы не просто было найти себе дело по душе. Как всегда помог случай. Мамина подруга работала кондуктором в пятом трамвайном парке. Она и посоветовала: «Тебе, Антон, в водители трамвая нужно идти, ты человек выдержанный, дисциплинированный, нагрузок не боишься».

С дисциплиной он всегда был в ладах. Нагрузок точно не боялся. В учебном комбинате профессию постигал всерьёз. Может быть, ему здесь было даже проще, чем остальным. Не в новинку Антону Меренкову были многие предметы. Да и знал он уже хорошо, что ему в этой жизни нужно.



А нужна была прежде профессия. Интересная. Серьёзная. Нужная. Чтобы по сердцу была. И чтобы кормила, конечно. Он решил, что профессия водителя трамвая всем этим требованиям отвечает. И, похоже, в своих выводах не ошибся. Шесть лет назад из учебного комбината пришло их в парк не менее десяти начинающих водителей. Остался он один. Почему уходили люди? Ответить на этот вопрос не берётся. Причина у каждого своя. В ту пору часто сетовали на зарплату. Дескать, не дотягивает она в трамвайных парках до нынешних жизненных стандартов.

- Так ведь стандарты у каждого свои, - рассуждает Антон. - Я не сетовал. Это ведь зависит ещё от трат. У нас в семье всегда жили на то, что зарабатывали. У меня проблем больших не было.

Потом объяснит: да, сейчас получает больше, чем тогда. Денег больше. Но это ведь не жалованье, это - заработок. Каждый рубль по-прежнему обеспечен трудом, вниманием, а иногда и потом. Дорогой получается рубль.

В парке встретили хорошо. Коллектив дружный, люди отзывчивые, в беде не оставят. Первое время помогали осваиваться. Секретов мастерства коллеги не таили. Ну и Антон не «упал в грязь лицом» - проявил себя с самого начала толковым работником. Про команду Трамвайного парка № 5, которая постоянно успешно участвует в городских конкурсах профессионального мастерства, много чего сказано. Он - член этой слаженной команды. Высоких рубежей пока не достиг, звёзд с неба не нахватал. Да и сложно ему соперничать на равных с такими асами, как тот же Сергей Коньшев. Сергей Александрович раз десять уже принимал участие в таких ответственных смотрах, несколько лет подряд становился лидером, и весьма успешно доказывал профессионализм питерских трамвайщиков на общероссийском конкурсе. Антон Меренков показал себя достойным участником команды. На него можно положиться. Ну а достижения? Есть ещё для них время. Надо трудиться, чтобы добиться чего-либо в этой жизни.

А тут, в трамвайном парке, Антон Меренков встретил свою вторую половину - Ольгу. Они вместе уже пять лет, поженились, у них растёт дочурка. И так сложил ось удачно, что уже через год и четыре месяца после родов Ольга смогла выйти из декретного отпуска. Сейчас работает в парке с полной нагрузкой. Антон, как и положено мужчине, взял ношу потяжелее. Его рабочий график - только вечер. Заступает на смену когда в два, когда в три, когда в пять часов вечера. Трудится на маршруте до полуночи, до часу ночи. Не всякий согласится на такой режим. А его устраивает. Да, домой приезжает часа в два ночи, но утро-то всегда свободно. И дочуркиным успехам есть возможность порадоваться и бытовыми проблемами можно заняться. Да и заработки его молодой семье, чего скрывать, очень нужны. Поэтому от работы он никогда не отказывается. Наверное, и за это тоже его в коллективе ценят. Даже вагона у него своего на 55-м маршруте закреплённого нет, Антон готов сесть на любой вагон, заменить любого водителя.

Антон умеет ценить то, что у него есть. Надо послушать, как он говорит о дочурке, как разговаривает по телефону с женой. Или как отзывается о вагоне, на котором трудится. От этого - уверенность в себе, надёжность. В общем-то, естественные черты для молодого мужчины, который идёт к своему тридцатилетию. Прошёл армию. Нашёл себя в профессии, обзавёлся семьёй. Взял на себя полностью груз ответственности в этой жизни. «Это же нормально, чему тут особенно удивляться» - подумает читатель. Но отчего это ныне явление нечастое? А если верить телевидению и газетам, то даже редкое.

Быть может, потому что далеко не каждый молодой человек сумел в положенное ему время отдать свой первый долг. Солдатский. Мужской.

Водитель Меренков молод. У него много чего ещё впереди. Он скуп на слова, планами своими с первым встречным делиться не станет. И в день праздника защитника Отечества пожелаем нашему герою, чтобы всё задуманное им сбылось. У него есть замечательное жизненное правило. Помните? Долг на то и долг, чтобы его выполнить!!!

Максим Шигапов

На снимке: сержант запаса внутренних войск, водитель 55-го маршрута Антон Меренков

Фото Марины Власовой



НА МАРШРУТЕ - ЛВС-2005!

В прошлом номере «Петербургских магистралей» мы упомянули о вводе в эксплуатацию пяти вагонов типа ЛВС-2005. В редакцию стали поступать звонки с вопросами об этих вагонах. И мы решили подробнее рассказать об этих новых трамваях.

Первый асинхронный низковольтный вагон типа ЛВС-2005 был построен на Петербургском трамвайно-механическом заводе летом 2006 года. После нескольких месяцев заводских испытаний и приёмки вагона межведомственной комиссией, первенец поступил в трамвайный парк № 8, где ему был присвоен номер 8334. Вагон современной обтекаемой формы и внешне похож на высокоскоростные железнодорожные поезда. Дизайн вполне современный, благодаря чему пассажиры обращали и до сих пор обращают пристальные взгляды в сторону новых вагончиков.

С июня 2007 года первый (и на то время единственный) ЛВС-2005 начал работу с пассажирами на маршруте № 36. На вагоне закрепили постоянного водителя - Романа Дубкова. Сейчас, когда тот первый вагон работает уже в другом парке, Роман вспоминает его только хорошими словами. Трамвай получился удобным, приёмым, тёплым. Пассажирам он очень нравился - некоторые горожане специально пропускали обычные трамваи, чтобы проехать непременно на «новичке», многие даже выучили его расписание - Роман Дубков работал ежедневно по одному наряду. Были и такие, кто из автобуса пересаживался на трамвай. На конечной станции в Стрельне пассажиры непременно садились именно в ЛВС-2005, благодаря чему кондуктор всегда привозила выручку больше плана. По вос-

поминаниям Романа, многие пассажиры предполагали, что вагон привезён из западной Европы. Другие рассуждали, что этот трамвай построен в Китае - видимо из-за бело-красной окраски вагон ассоциировался с китайскими малыми автобусами, которые примерно в то же время появились в городе. Но практически все удивлялись, узнавая, что вагон построен здесь, в Петербурге.

Когда подошло время отпуска, Роман Дубков впервые за 11 лет работы водителем пожалел, что уходит в отпуск, что оставит вагон. И, конечно, очень расстроился, когда в октябре 2007 года полюбившийся ему трамвай отдали в трамвайный парк № 5 ...

Мы связались с Максимильяном Шмаковым, водителем трамвайного парка № 5, который в октябре-ноябре работал на вагоне ЛВС-2005 № 8334 (в пятом трамвайном решили оставить прежний бортовой номер вагона). Трамвай закрепили на маршруте № 19 от платформы «Старая Деревня» до Лахтинского разлива. В целом отзыв Максимильяна повторяет слова Романа Дубкова - хороший, дина-

мичный вагон. Но несколько не продумана планировка кабины, кресло водителя можно отодвинуть назад лишь на пару-тройку сантиметров. Больше нельзя, кресло упирается в дверь, ведущую в салон. Но и Максимильян Шмаков и Роман Дубков надеются и хотят, чтобы к ним в парк пришли именно такие современные трамваи, чтобы опять можно было поработать именно на ЛВС-2005.

17 ноября 2007 года данный вагон был передан для постоянной эксплуатации в 1-й трамвайный парк и получил номер 1205. Спустя месяц сюда же, в первый трамвайный, поступили ещё четыре таких вагона, они имеют незначительные конструктивные отличия от первого вагона. Изначально им присвоили номера 1206-1209, а сейчас, в феврале, новый тип трамваев выделили в отдельную «колонну». Теперь самый первый вагон, который успел поработать и в восьмом и в пятом парках, носит номер 1101, а его младшие «братья» - 1102-1105. Все вагоны выезжают на линию, в первом парке уже накоплен некоторый опыт по их эксплуатации. Поэтому, чтобы по-подробнее узнать о плюсах и минусах нового подвижного состава, мы поехали в трамвайный парк № 1.

Начинаем знакомиться с вагонами. Первое, что сразу бросается в глаза - большая площадь низковольтной части, которая составляет более 60 процентов от общей площади пола. Две средние двери оборудованы аппаратами для въезда инвалидов колясок, аппараты выдвижные и располагаются под полом. Напротив этих же дверей - накопительные площадки, на которых может разместиться и мама с детской коляской и инвалид. Двери вагона благодаря финскому приводу открываются плавно и бесшумно.





от основного пульта управления. Некоторые водители при помощи наружной видеокамеры, установленной на второй секции, прировнились в кривой наблюдать за правым задним выносом вагона, ведь его не видно через зеркало.

В кабине, на передней панели имеется табло, где высвечиваются данные об электротоке и напряжении в контактной сети, и на электродвигателях, токе и напряжении аккумуляторных батарей. На мониторе высвечивается также время и скорость, с которой следует вагон. В кабине установлен климат-контроль, с помощью которого водитель может создать себе более комфортную обстановку. Программа температурного режима устанавливается легко и быстро, всего тремя кнопками. Рукоятка контроллера водителя удобная и компактная, лёгкая в управлении. Включение вагона осуществляется при помощи ключа и замка зажигания, как в автомобиле. Без ключа вагон никуда не поедет. Сиденье водителя широкое, мягкое и удобное, регулируется вниз-вверх и вперед-назад. Спинка сиденья широкая и мягкая и она тоже регулируется. Сидя в таком сиденье, практически не устаешь.

Две из трёх тележек обмоторены, на каждой моторной тележке установлены по два чешских асинхронных электродвигателя мощностью по 90 киловатт каждый (напомним, что на вагонах ЛМ-68М двигатели по 45 киловатт). Средняя тележка расположена под низкопольной частью вагона и выполняет функцию поддерживающей. Если первая и третья тележки выполнены с двухступенчатым рессорным подвешиванием, то на средней всего одна ступень поддрессирования - это сделано из-за меньшего вертикального размера тележки. Большая мощность двигателей вагона ЛВС-2005 дает возможность легко, без толчков, и быстро набирать скорость и так же тормозить. Этому также способствует электронная система управления фирмы «Чергос», основные блоки которой расположены в декоративных ящиках на крыше вагона.

Воздух в салоне подогревается калориферами, расположенными под пассажирскими сиденьями. Всего в салоне 15 таких калориферов. А обогрев при помощи калориферов гораздо более эффективный по сравнению с нашими стандартными «трамвайными» печками - буквально за считанные минуты можно нагреть весь салон. Зимой в вагоне тепло и уютно, кондуктор может работать в форме. Летом же калориферы, особенно в жаркую погоду, могут использоваться как вентиляторы.

Сочленение вагона создано немецкой фирмой «Хюбнер» - одним из лидеров изделий подобного рода и применяется на отечественных трамваях впервые. Сама «гармошка» изготовлена не из привычной для нас резины, а из более прочного и износостойкого искусственного материала, рассчитана она на более длительную эксплуатацию, чем резиновая. Каждая складка «гармошки» имеет алюминиевую рамку - для прочности. Вагон остеклен двойными вклеенными стеклопакетами, через них зимой не выдувается тепло, а в дождь не протекает вода. Сверху имеются форточки, которые плотно закрываются. Правда, уже во время эксплуатации работники парка столкнулись с проблемой - форточки эти были плохо закреплены, и при попытке открыть одна из них вывалилась и разбилась. Оказалось, что фирма - производитель стеклопакетов не совсем качественно выполнила узел крепления, пришлось вызывать в парк представителей завода-производителя стеклопакетов для устранения данного дефекта.

В салоне современное яркое освещение с мягким рассеянным светом. Весь салон, его сиденья и стены оформлены в серо-голубой цветовой гамме. В «первенце» установлено 31 сиденье, в после-

дующих вагонах сидений уже 38 - добиться этого удалось за счёт установки дополнительных двойных сидений вместо одиночных. Обивка сидений сделана из искусственного материала, который обладает высокой антивандальной устойчивостью, а также не впитывает влагу. В салоне много поручней, до которых можно дотянуться практически из любой точки. Поручни окрашены в зеленоватый цвет - это сделано специально, чтобы слабовидящие пассажиры смогли заметить поручень.

Безопасность пассажиров обеспечена в соответствии с современными требованиями: в салоне размещены два огнетушителя, около окон - аварийных выходов на оконных стойках размещены специальные молоточки. А у каждой из четырех дверей имеются ручки для аварийного открытия двери, соединенные со стоп-краном.

В конце салона, на задней площадке, имеется задний пост управления вагоном. В салоне «спрятаны» две видеокамеры, еще две расположены снаружи вагона. С их помощью водитель может следить за посадкой и высадкой пассажиров и за состоянием салона, за поведением пассажиров. Сигнал с видеокамер поступает на монитор, расположенный в кабине водителя справа



Всё это в комплексе довольно эффективно обеспечивает «антиюз», «антибуксование», простоту управления вагоном, хорошую приёмистость и динамичность. Высоковольтный шкаф из салона перенесен на крышу, за счет чего увеличен полезный объем салона.

За вагонами закреплены 11 водителей, по 2-3 человека на каждом. Все вагоны типа ЛВС-2005 ходят по двум маршрутам - 25-му и 49-му, связывающим Купчино с Лиговским проспектом.

Мы поговорили с несколькими водителями - с целью выявить как конструктивные и технические достоинства, так и недостатки вагона, устранив которые, можно облегчить работу эксплуатационников, ремонтного персонала и водителей. В парке нас встретил «экскурсовод» - водитель высшего разряда Евгений Стражев. Евгений уже успел поработать на ЛВС-2005 и хорошо изучил различные узлы вагона. Некоторые, но не все, достоинства перечислены нами в начале этой статьи. Поэтому нам интересно услышать именно о недостатках, крупных или мелких, ведь они могут испортить нервы и настроение водителям, отвлекать внимание от их нелёгкого труда...

Водитель Евгений Стражев считает, что сиденье в кабине поднимается недостаточно высоко, необходимо увеличить его ход ещё на 5-10 сантиметров. Тогда водитель сможет видеть путь впереди практически от самого вагона, сейчас же, из-за приборной панели, образуется «мертвая зона» - пространство более одного метра, которое не видно водителю. Здесь может, например, во время остановки проходить ребенок, которого не заметит водитель. Следующее замечание Евгения: необходимо в кабине водителя установить зеркало обзора салона, ведь две имеющиеся камеры не захватывают ту часть салона, которая возле кабины водителя. И здесь для во-



дителя образуется своего рода «мертвая зона». При наличии зеркала она устранилась. Салон будет виден весь. К тому же не придётся поворачивать голову вправо и отвлекаться от управления, чтобы посмотреть на экран с изображением, передаваемым с видеокамер, одного взгляда в зеркало будет достаточно. Последнее замечание этого водителя - изменить установку правого переднего зеркала - так, чтобы водитель видел в это зеркало переднюю дверь и контролировал вход и выход через нее пассажиров. При той установке зеркала, которая есть сейчас, водитель не видит передней двери. «Не показывает» ее и наружная видеокамера.

С этими замечаниями согласен и водитель Сергей Егоров. Но у него есть и дополнение: сдвинуть влево сантиметров на 10-15 кресло водителя. Без этого он «не чувствует» левую часть вагона. Кроме того, по мнению Сергея, сейчас выход для водителя из кабины неудобен - водителю надо выходить слева от кресла. Если же кресло сместить влево, то водитель сможет выходить, как это было в других марках трамваев, справа от кресла. Это более привычно. Еще одно замечание - по кнопкам открытия дверей, которые зажигаются возле каждой двери в салоне и снаружи вагона. Эти кнопки должны нажимать сами пассажиры - при желании войти в вагон или выйти из него. Будут открываться не все двери, а только те, возле которых нажата кнопка. Но, по мнению Сергея Егорова, подобная «регулировка» дверей непривычна для наших пассажиров. И эту систему вводить рано. Ее можно будет ввести позднее, когда таких вагонов будет в городе много, и пассажиры привыкнут к ней. А пока что детишки, да и взрослые случайно (а может и не случайно) жмут на эти кнопки, дополнительно отвлекая водителя.

Другие водители высказывали различные замечания. Например, поставить не кнопку на рельсовый тормоз, а «нашу стандартную ручку». Почему? Когда на данных вагонах включаешь кнопкой рельсовый тормоз, отключаются сразу автоматы и срабатывает дотормаживание, не зависимо от скорости. Так и «про кат» на колёсах недолго сделать. А если бы ручка стояла - в одном случае можно было бы сделать положение «без дотормаживания», а в другом «с дотормаживанием». И было бы намного удобнее.

А вот что нравится всем водителям - чешские полупантографы фирмы «Левков». Поднимаются и опускаются они



автоматически, при повороте тумблера в кабине - не надо дергать традиционную веревку. Ещё полупантографы обеспечивают гораздо лучший контакт с проводом, даже в тех местах, где провод «скачет» вверх-вниз, где отрываются наши обычные пантографы. Но из-за того, что радиус контактной вставки полупантографа меньше, чем стандартных вставок, то и контактную сеть желательнее натянуть и поменять некоторые трамвайно-троллейбусные пересечения. На некоторых «пересечках» вставка кратковременно цепляет троллейбусный провод - так токоприёмник может зацепиться и сломаться. Ну и, конечно же, хотелось бы скорейшей замены трамвайных путей на Бухарестской улице, очень жаль, что новым вагонам приходится ездить по разбитым стыкам и изношенным рельсам.

А в целом вагоны вызывают больше положительных эмоций, чем отрицательных. Все водители, с которыми мы общались, уже не хотят возвращаться на своих предыдущих «лошадок» ЛВС-86 и ЛВС-97. Что касается освоения вагона ЛВС-2005, то это зависит от индивидуальных качеств водителя, его любви к технике, знаниям и т.д.

**Валерий Межонный,
Роман Агапитов**

На фотографиях
Марины Власовой и Романа Агапитова:
Вагон на маршруте
Кабина водителя новых вагонов
Вагоны в цехе трамвайного парка № 1 4.
Средняя «низкопольная» тележка вагона
Водитель Евгений Стражев
Двери в низкопольной части

В ПОМОЩЬ ВОДИТЕЛЮ ТРОЛЛЕЙБУСА

К нам часто приходят жалобы, что троллейбусы зачастую неправильно останавливаются у остановочных площадок, несмотря на отсутствие препятствий. Поэтому мы решили напомнить некоторые правила подъезда к остановкам.

Остановки общественного транспорта:

При подъезде к остановочному пункту, водитель троллейбуса должен включить сигнал поворота и обеспечить плавное торможение машины, максимально используя режим выбега. Резкое торможение может привести к падению пассажиров в салоне, которые при подъезде к остановочному пункту подходят к дверям и могут не держаться за поручни.

Машина у остановочного пункта останавливается так, чтобы задняя дверь троллейбуса находилась напротив остановочного знака, а расстояние от бордюра (поребрика) остановочной площадки до колес не превышало 200-400 мм. Касание бордюра (поребрика) шинами не допускается. При скоплении воды (грязи) на остановочном пункте, необходимо остановить троллейбус так, чтобы вода (грязь) не препятствовала выходу и входу пассажиров в троллейбус.

При нахождении одного троллейбуса на остановочном пункте, водитель подходящей машины должен подъезжать с такой скоростью, чтобы остановить свою машину на расстоянии не менее 3 м, а на уклоне - не менее 5 метров. При неблагоприятных погодных условиях эти расстояния необходимо удвоить.

Следовательно, нужно начинать торможение при подходе к занятому остановочному пункту несколько ранее, чем при свободном остановочном пункте. Если водитель этого не сделает, то он не сможет остановить свою машину в надлежащем месте и наедет на впереди стоящий троллейбус или другое транспортное средство. Объясняется это тем, что величина тормозного расстояния, как известно, зависит от ряда условий: от величины тормозной силы, веса машины, скорости движения и состояния дороги, величины сцепления. Если тормозное усилие окажется недостаточным, то

тормозной путь будет больше необходимого и троллейбус не остановится в нужное время и в необходимом месте. Если же тормозное усилие окажется слишком большим (больше величины сцепления между колесом и дорогой), то машина пойдет юзом или произойдет занос, что вызовет опять-таки удлинение тормозного расстояния и возникновение аварийной ситуации. Все перечисленные моменты указывают на необходимость некоторого резерва (3-5 м) при подъезде к стоящему транспорту.

За 10 месяцев прошлого года, в зоне остановок общественного транспорта, произошел 21 наезд на стоящее транспортное средство.

Например, неправильный выбор скоростного режима и позднее применение тормозных средств, в марте 2007 года на пр. Луначарского, привели к наезду троллейбуса на стоящую автомашину, которая покатила и ударила другую стоящую автомашину.

На обязательной остановке водитель должен внимательно наблюдать за ходом посадки и высадки пассажиров во внутреннее и наружное зеркало заднего вида. Перед отправлением троллейбуса водитель должен объявить пассажирам об окончании посадки и закрыть двери.

При подъезде к остановке, при посадке и высадке пассажиров нужно особо внимательно наблюдать за пожилыми людьми, инвалидами, детьми, пассажирами с малолетними детьми, а также людьми в нетрезвом состоянии. Не стесняйтесь попросить пассажиров оказать необходимую помощь при входе и выходе тем пассажирам, которым она необходима.

При выходе из салона троллейбуса пассажира с ребенком в коляске, наблюдайте за ними по внутреннему и наружному зеркалу.

В сентябре 2007 года, на остановке «Ленская ул.», гражданка с ребенком выходила в третью дверь троллейбуса. Женщина вышла из машины и наклонилась, чтобы снять коляску с ребенком. Водитель троллейбуса не заметил гражданку, закрыл двери и начал движение. Случай произошел в субботний день, в дневное время, недалеко от конечной станции. В салоне троллейбуса было мало пассажиров. Невнимательность водителя привела к дорожно-транспортному происшествию.

При выходе из троллейбуса пассажира в нетрезвом состоянии, убедитесь, что он отошел от машины и, при отъезде троллейбуса с остановки, не упадет на или под машину.

Многие пожилые люди очень медленно выходят из салона, поэтому еще при подъезде к остановке могут заранее спуститься по ступенькам к двери. Если рост пожилого человека не велик, то вы можете потерять его из вида. Эта ситуация очень опасна, если на остановке нет или очень мало пассажиров ожидающих общественный транспорт, а также очень мало пассажиров в вашем троллейбусе, готовящихся к выходу. По возможности, при подъезде к остановке, через внутреннее зеркало заднего вида, посмотрите - кто из пассажиров готовится к выходу.

При посадке пассажиров в зимнее время, на плохо убранной скользкой посадочной площадке, пассажир может поскользнуться и упасть под машину. Для вас пассажир в данной ситуации окажется в мертвой зоне, и только постоянное наблюдение за пассажирами на остановке может убедить вас и их от ДТП.

Порядок отправления троллейбуса с остановочного пункта:

Рассмотрим движение с того момента, когда троллейбус, простояв на остановке необходимое для посадки и высадки пассажиров время, приготовился для движения к следующему остановочному пункту.

Перед тем, как начать движение, необходимо включить сигнал поворота, убедиться в полном окончании посадки и высадки пассажиров, закрыть все двери. Убедитесь в том, что пассажиры, вышедшие из троллейбуса не пытаются перейти дорогу в непосредственной близости перед машиной, а попутный транспорт не создает помех для движения.

Если остановочный пункт располагается у перекрестка, движение по которому регулируется регулировщиком или светофором, то водитель должен убедиться, что подан разрешающий сигнал. Во избежание случаев падения пассажиров в салоне, необходим плавный пуск троллейбуса с места.

М. Завьялова,
ведущий специалист ОБД

ОТДЕЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

От редактора. Когда я общаюсь с сотрудниками нашего предприятия, многие задают вопросы, мол «Управление большое, чем вы все там занимаетесь?». Поэтому, начиная с этого номера, мы будем знакомить вас, читатели, с отделами и подразделениями нашего большого предприятия. А «первооткрывателем» рубрики станет **Отдел безопасности движения.**

Отдел безопасности движения является структурным подразделением СПб ГУП «Горэлектротранс» и подчинен непосредственно директору нашего предприятия. В компетенцию Отдела входит контроль всех тех разнообразных параметров, от которых зависит безопасность дорожного движения трамваев и троллейбусов, а также автотранспортных средств, принадлежащих СПб ГУП «Горэлектротранс». Это контроль технического состояния подвижного состава, контактной сети, трамвайных путей, обучение водителей и еще много других составляющих, которые влияют на безопасность движения. Основная задача Отдела - это разработка и организация мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения транспортных средств, методическое руководство и оказание помощи работникам наших Обособленных структурных подразделений, парков и служб, а также отделам эксплуатации ОСП - в вопросах безопасности дорожного движения. Отдел также осуществляет контроль за деятельностью должностных лиц ОСП - директоров, главных инженеров, заместителей по эксплуатации и др. в рамках доверенных Отделу полномочий и по их профилю.

Структура Отдела с декабря 2005 года такова. Возглавляет Отдел - начальник Бусел Александр Иванович. Заместитель начальника - Коновалов Павел Иванович. В Отделе есть два ведущих специалиста по безопасности движения: Завьялова Марина Владимировна и Солнышков Алексей Иванович.



Они занимаются вопросами безопасности движения всех Обособленных структурных подразделений электро-транспортного предприятия. Есть в Отделе еще и Сектор страхования транспортных средств, в котором работают два человека: начальник Сектора Ефимов Иван Михайлович и инженер по страхованию 1-й категории Шипулина Елена Валентиновна. Эти два сотрудника осуществляют всю работу по страхованию всех транспортных средств, числящихся на балансе Горэлектротранса.

Все многочисленные ОСП распределены между ведущими специалистами следующим образом. М.В. Завьялова занимается трамвайными парками №№ 3, 5, троллейбусными парками №№ 2, 6, СТГП, Службой пути, Автобазой, ДОЛ «Зарница». А.И. Солнышков ведёт работу с трамвайными парками №№ 1, 7, 8, троллейбусными парками №№ 1, 3, 4, Энергохозяйством и Троллейбусным депо. Имея большой стаж работы, высокую квалификацию по профессии и хорошо зная хозяйство всего нашего электротранспортного предприятия, ведущие специалисты Отдела вполне взаимозаменяемы на своих объектах. Они прекрасно разбираются в устройстве подвижного состава, контактной сети и трамвайных путей, а также могут связать воедино различные параметры произошедшего ДТП, провести его комплексный анализ и выявить истинную причину происшествия. Как сообщил начальник Отдела безопасности движения А.И. Бусел, в ближайшее время предстоит реорганизация работы Отдела - в рамках всего электротранспортного предприятия. И если сейчас в основном сотрудники Отдела занимаются разбором уже про-

изошедших ДТП, то цель реорганизации - основное внимание уделять профилактике ДТП, чтобы максимально их сократить. И в то же время оставаться «третейским судом» при рассмотрении спорных случаев, когда в ДТП участвуют различные Службы.

Как уже сообщалось, в обязанности сотрудников Отдела входит подготовка водителей трамвая и троллейбуса. Это направление имеет несколько сторон. Прежде всего, сотрудники ОБД являются постоянными членами экзаменационной комиссии Учебно-курсового комбината, тщательно принимают экзамены у водителей на повышение разряда, а также при приёмке экзаменов у молодых водителей после обучения в УКК. Сотрудники данного Отдела также входят в состав Аттестационной комиссии СПб ГУП «Горэлектротранс», которая допускает к работе иногородних водителей или тех, кто вернулся к нам на работу после перерыва более трех лет. При перерыве до трех лет аттестация проходит в парках. Иногородние водители проходят обучение в парках, а на проверку знаний приходят сюда - на Аттестационную комиссию в Отдел безопасности движения. Поэтому данный Отдел можно с полной уверенностью назвать небольшим, но очень важным для работы всего нашего предприятия.

Валерий Межонный

На фото Марины Власовой:

Сотрудники отдела безопасности движения П.И. Коновалов, А.И. Бусел, И.М. Ефимов, М.В. Завьялова, А.И. Солнышков.

Во время экзаменов в Учебно-курсовом комбинате.



О РАБОТЕ ТРАНСЛЯЦИИ В ВАГОНАХ ТРАМВАЯ

Когда речь заходит о трансляции в вагонах трамвая, вспоминаю первым делом 100-й маршрут. Захожу в глазастый вагон ЛМ-99АВ, прозванный в народе «пчёлкой». Ровный вежливый голос диктора: «Следующая остановка станция метро «Проспект Просвещения». На табло с бегущей строкой дублируется информация радиинформатора. Такое же неизгладимое впечатление произвел и красавец ЛВС-2005, работающий по 25-му маршруту. И там всю неблизкую дорогу от Лиговского проспекта до станции метро «Купчино» с пассажирами общается «электронный» диктор. Бегущая строка, не сбиваясь, оповещает о предстоящих остановках.

От станции метро «Чёрная речка» к трамвайному парку № 5 по Сердобольской улице следовал видавший виды ЛВС-86К. Бегущей строки в вагоне, понятное дело, не было. Вёл вагон водитель - мужчина. А остановки объявлял ... женский голос. Всё понятно - работает информатор, прогресс добрался и сюда. Значит, с трансляцией в вагонах 5-го трамвайного полный порядок!

Своими наблюдениями я поделился с Екатериной Ивановной Дроздовой - водителем со стажем 22 года. Она работает на 40-м маршруте.

- Того периода, когда в вагонах не было трансляции, я уже не застала, - говорит Екатерина Ивановна. - Система динамиков в вагоне, усилитель, микрофон - без всего этого я работу водителя представить не могу. Допустим, можно не информировать пассажира об остановках, хотя и такое вообразить трудно - люди будут нервничать, заглядывать в кабину, задавать вопросы, отвлекать от работы. Но вот, к примеру, путь следования вагона изменился, скажем, из-за аварии. Трассы сегодня перегружены,

подобное случается нередко. Как сообщить об этом своевременно пассажирам? Или предупредить их о том, чтобы они были осторожными, ведь зачастую автомобилисты не считают нужным даже притормозить на остановке для того, чтобы пропустить покинувших вагон пассажиров. Нет, без трансляции никак нельзя. А радиинформатор - серьёзное подспорье в нашем деле. Только вот беда - информаторы новые, а вагоны у нас старые. Сбои нередки. Случается, скидывает он звук, молчит, когда пора ему объявить остановку. Нужно браться самой за микрофон. А на днях на площади Мужества у меня и вовсе произошёл казус - информатор сам включился неожиданно и выдал то, что на этой остановке явно не соответствовало действительности. И, кстати сказать, текст, записанный на информаторе, сегодня уже не соответствует реальному маршруту моей «сороковки». У него ведь несколько месяцев назад изменились конечные станции. Получаются неточности. Скажем, когда 40-й следует по набережной Карповки, водитель на каждой остановке должен браться за микрофон. Я знаю, что такое же несоответствие есть и на 55-м маршруте. Информатор - дело хорошее, но пока ещё не обкатанное. И оперативность здесь, конечно, важна. Любому изменению маршрута должна предшествовать корректировка записи.

А не так как у нас сейчас на 40-м - маршрут изменился существенно, а текст старый. Водителю тут надо быть предельно внимательным ...

- Трансляция в вагоне трамвая имеет три задачи, - вступает в наш разговор заместитель директора парка по эксплуатации Татьяна Николаевна Ладик. - Первая - своевременное ин-

формирование пассажиров о маршруте движения. Вторая - напоминать людям о правилах безопасности в вагоне и на трассе. И, наконец, напоминать об оплате за проезд. Наши водители со всеми этими задачами справляются вполне успешно. А вот информаторы ... Дикторский текст ведь ограничен только информацией об остановках.

- Конечно, водители куда более словоохотливы, чем вежливый информатор. Говорят, в Интернете много чего можно почитать о вашем водителе Дмитрие Черных, у него просто душевное общение получается с пассажирами.

- Об этом знаю. Дмитрий Иванович Черных пользуется информатором, положительно оценивает его работу. Но и микрофон он тоже весьма охотно использует. Пассажиры действительно ценят его чувство юмора. Отзывов добрых о его работе немало. Но я как руководитель отношусь к этому иначе: ведь подобное словоохотство - это отступление от наших должностных требований. Хотя, повторяю, выйти достойно из ситуации, в которую попадают чуть ли не каждый день водители из-за пробок и участвовавших аварий, так как делает Дмитрий, сможет далеко не каждый.

- Разве это не является творческим отношением к делу?

- Я бы сказала иначе: Дмитрий Черных делает объявления нестандартно.



Итак, исправность трансляции - такое же непереносимое требование к любому трамвайному вагону, к любому троллейбусу, как и исправность остальных узлов.

- Именно так, - соглашается слесарь - электрик 4 разряда Людмила Петровна Воронова. Людмила Петровна в 5-м трамвайном парке скоро уже 20 лет. Из них 15 - на вверенном ей ответственном участке, она ремонтирует усилители и микрофоны.

Эти самые усилители и микрофоны водители получают, заступая на смену, в ручечной. Их задача - для начала проверить исправность, затем умело эксплуатировать оборудование. Ну а случись какой сбой - своевременно информировать мастеров. От мастеров Людмила Петровна и получает аппаратуру для ремонта.

- Техника у нас нехитрая. Вот усилитель «ТГУ». В эксплуатации уже два десятка лет. К нему положен микрофон. Техника немудреная, но надежная. Испытание временем выдержала. А вот микрофон-усилитель. Эксплуатируется около пяти лет, но, увы, конкурировать с «ТГУ» не может, чаще выходит из строя. Ремонтировать приходится именно микрофоны-усилители. Дело это нехитрое - нужно паять контакты. С запчастями у нас проблем нет, так что со своей задачей справляемся. Неработающая трансляция в вагонах нашего парка - случай из ряда вон. Обнаружится такое - водителю несдобровать.

- А с информаторами как обстоит дело?

- С информаторами, понятное дело, сложнее. Получили мы их не так давно, пока они подводят редко. Но вопросы по их эксплуатации есть.

Вопросы действительно есть. И не только по информаторам и усилителям. Например, отступление от строгих должностных инструкций, в чём замечен тот же водитель Черных, как к этому относиться? Порицать? А вот пассажиры, которые следуют с ним в вагоне, совсем другого мнения. Конечно, если полностью довериться информаторам и отлучить водителя от микрофона, проблемы этой не будет вовсе. Правда, возникают другие. Маршруты нередко меняются. А запись информатора за переменами не поспевает. Да и, оказывается, не вся необходимая информация записана диктором. Нелишне было бы напомнить людям о вопросах безопасности, рассеянному пассажиру всегда кстати окажется напоминание об оплате проезда. А объявлений «Осторожно,



двери закрываются» в информаторах, установленных в вагонах трамвайного парка № 5 я вообще не слышал - оно просто не записано на электронный носитель. А по правилам такое объявление должно быть и оно есть, но уже в информаторах другой фирмы, установленных в «Пчёлках» на маршруте № 100. Обновление техники идёт, как и всё передовое, не без скрипа.

Однако многие водители, добросовестно объявляющие остановки - будь то голосом, или при помощи автоинформатора, почему-то периодически забывают об этой функции. Особенно часто такие «молчаливые» трамваи попадают в вечернее время, после 20-21 часа. Интересно, отчего это зависит - от усталости водителя или от отношения к работе, мол, вечером проверок на линии нет, так можно и микрофоном не пользоваться ... А пассажиры и так знают - куда едут.

Всё сказанное касается трамваев.

А как обстоят дела в троллейбусных парках? Вопросы есть, особенно к водителям троллейбусного парка № 4, которые, как сговорившись, почти поголовно «играют в молчанку». Будем искать ответы.

Максим Шигапов

На снимках Марины Власовой:

Веер трамвайного парка № 5
Автоинформатор «Агит»

Слесарь-электрик 4 разряда Людмила Петровна Воронова в ответе за исправность трансляции в вагонах Пятого парка

Профсоюзная организация СПб ГУП «Горэлектротранс» приглашает посетить в марте

Экскурсии

9 марта - «Масленица в Рождествено»

Село Рождествено, экскурсия в музей усадьбу Набокова, экскурсия по парку Посещение карстовой пещеры и радонного источника, церкви Пресвятой Богородицы. Праздник Масленицы игры, конкурсы, чай с блинами.

15 марта - «Петербург - город всех религий». Экскурсия с посещением храмов всех вероисповеданий города.

22 марта - Вологда, село Никольский Торжок (100 км от Вологды). Озёра, музей прославленного гормонного промысла - феномена музыкального искусства. Чаепитие с пирогами.

29 марта - Музей воды и обзорная экскурсия по Санкт-Петербургу. Рассказ о роли воды в жизни человека, горожанина. Рассказ о Неве и её дельте, о наводнениях, о борьбе с пожарами, история водоснабжения Петербурга.

Театр

9 марта, в помещении Академии тыла и транспорта. Музыкальная программа отдыха. Выступление ансамбля «Экспромт-Квинтет», молодого певца Петра Мигунова. Прозвучат романсы на стихи С. Есенина и других авторов.

11 марта, 19:00. ДК «Выборгский».

Спектакль «Свои люди» по пьесе А.Н. Островского. Стоимость билетов 400-600 рублей.

29 марта, 19:00. ДК «Выборгский».

Комедия-экспромт «Бумеранг» при участии Татьяны Васильевой, Валерия Гаркалина. Стоимость билетов 400-600 рублей.

Для детей

1 марта, культурный центр «Троицкий». Музыкальная сказка «Золушка».

30 марта, 13:30. Дом офицеров. «Книжный карнавал» - праздник книги для детей младшего и старшего школьного возраста. Стоимость билетов 350 рублей.

Спорт

В марте по плану соревнований пройдут комплексные спартакиады СПб ГУП «Горэлектротранс» и Профсоюзной организации СПб ГУП «Горэлектротранс», работников производственных коллективов Центрального района, работников ЖКХ по настольному теннису, мини-футболу и другим видам спорта.

Желающие принять участие в предлагаемых мероприятиях просьба обращаться в профсоюзные комитеты структурных подразделений.

**БИЛЕТЫ РАЗНЫЕ НУЖНЫ ...
БИЛЕТЫ РАЗНЫЕ ВАЖНЫ!**

В прошлом номере мы опубликовали интересный билетик из Архангельска. Для многих из нас это просто бумажка, которая не представляет никакой ценности. Но есть такие коллекционеры, которые собирают эти билеты и коллекционируют их на профессиональной основе. Мы нашли такого коллекционера в Петербурге и встретились с ним. Александру Храмову - 27 лет, он собирает билеты с 1997 года. Оказывается, по билетам можно многое узнать и рассказать, даже в некотором роде и историю страны.

- Александр, расскажите нам, с чего началась Ваша коллекция, откуда такое увлечение? Какой билет стал в ней первым?

- К сожалению, не могу сказать, какой билет был первым, скорее всего он даже и не сохранился. А началось моё увлечение довольно банально. В 1997 году я был студентом, а в салонах транспорта были ещё установлены компостеры - кондукторов тогда ещё только вводили. Чтобы сэкономить на абонементных талонах для компостирования, я пробивал талон и на обратной стороне подписывал номер троллейбуса или автобуса - для того, чтобы при следующей поездке можно было проехать бесплатно, по уже пробитому старому талончику. Я живу около улицы Типанова, а общественного транспорта здесь ходит много. Вот так со временем у меня в записной книжке и скопилась целая кипа прокомпостированных талонов. Так и появились у меня первые несколько десятков билетов. Правда, тогда я не относился к билетам как к предмету коллекционирования, а скорее, как к средству экономии денег.

- А когда Вы поняли, что стопка талончиков может стать коллекцией?

- В начале 1998 года компостеры были отменены, продажа билетов осуществлялась только кондукторами. Я купил себе единую проездную «карточку» вот тогда и понял, что у меня появилось пристрастие к собирательству. Несмотря на наличие единой «карточки», я стал периодически покупать и обычные билеты у кондукторов. А вообще я люблю путешествовать по разным городам России и ближнего зарубежья, само собой и там пополнял свою коллекцию. И мои знакомые, узнав о моём хобби, тоже старались сохранить проездные документы и потом отдавали их мне.

- И сколько же «экспонатов» удалось собрать за эти 11 лет?

- Сейчас в коллекции насчитывается более 16 тысяч уникальных билетов. А с учётом однотипных, повторяющихся билетов - около 20 тысяч. В первые годы моего собирательства коллекция пополнялась не так быстро, приходилось рассчитывать только на свои силы - за 8 лет собрал только 3000 билетиков. А после подключения к сети «интернет» в 2005 году я нашёл своих коллег по увлечению, мы стали обмениваться своими «экспонатами», вместе искать какие-то интересные виды билетов и коллекция стала быстро разрастаться. Много интересных экземпляров покупаю на интернет-аукционах, если цена приемлема.

- И сколько же стоит самое дешёвое и самое дорогое приобретение для коллекции?

- Самые дешёвые ничего не стоят, мне их при возят друзья и знакомые. А самое дорогое приобретение - билет «Вокзальной линии Тверской городской железной дороги» за 1915 год - его я приобрёл на интернет-аукционе за 200 рублей. Конечно, попадаются и более дорогие экземпляры, но, к сожалению, их я не могу позволить себе приобрести.

- Александр, Вы сказали, что нашли своих коллег по увлечению. А можно узнать - много ли людей, увлечённых столь редким хобби?

- В Петербурге я знаю ещё двух человек, которые собирают различные виды проездных билетов на профессиональной основе. В Москве мне известны 10 моих «коллег по хобби», ну и по России ещё человек 10-15. Но я не ограничиваюсь общением только с российскими коллегами, я поддерживаю контакт и обмениваюсь билетами с коллекционерами из Чили, Польши, Франции, Испании и других стран. Увлечение наше редкое, нет никаких объединений, подобных «Обществу филателистов», поэтому приходится постоянно поддерживать контакт со всеми собирателями билетов. Правда, сейчас это делать проще благодаря широкому распространению интернета. Сейчас выявляется всё больше коллекционеров, которым интересен данный артефакт, ведь по билетам можно узнать много интересной информации о том или ином городе. Сейчас появились коллекционеры, собирающие магнитные и смарт-карты, которых выпускается всё больше в разных городах.

Вообще это очень занимательное увлечение - собирать билеты - в каж-

дом городе они свои. Где-то простые до банальности, где-то разноцветные, как фантики от конфет. Кое-где ещё попадаются билеты, выпущенные в СССР с номиналом 5, 10, 15 копеек. Например, полгода назад в Уфе видел 15-копеечный билет, отпечатанный в далёком 1991 году - видимо, транспортное предприятие нашло их в своих запасниках и решило пустить в продажу, но уже по современным ценам.

На этом наше общение с Александром Храмовым не закончилось - он начал показывать свою огромную коллекцию и с интересом рассказывать про разные виды проездных билетов и талонов. В следующих номерах газеты мы подробнее расскажем об особо интересных экземплярах билетов, которые есть в коллекции у Александра.

Роман Агапитов



УСЛОВИЯМИ ТРУДА И БЫТА ДОВОЛЬНЫ

Осуществляя обратную связь читателей с нашей газетой, мы побывали в 4-м троллейбусном парке, у тружеников, приехавших сюда из различных регионов России, чтобы узнать «из первых уст» о том, как эти люди оценивают созданные для них здесь условия труда и быта.

В одной из просторных комнат отдыхают три человека: Амир Хасанович Берсеков, Ибрагим Тутувич Тлигачев и Сергей Юрьевич Радченко. Все трое приехали из далекой Кабардино-Балкарии, из Нальчика. Два первых - водители троллейбуса, третий - электрик цеха «Профилакторий». Люди серьезные, среднего возраста, у каждого на родине осталась семья. Работают они в 4-м троллейбусном парке уже по два с лишним года.

Условиями быта они вполне довольны - комната отдыха работников парка большая по площади, места всем троим хватает. В комнате уютно и тихо, можно спокойно отдыхать между сменами.

Когда я стал их расспрашивать об условиях отдыха, все трое мужчин практически в один голос заявили: «Очень благодарны руководству 4-го троллейбусного парка, директору Николаю Ивановичу Петрову и заместителю по эксплуатации Николаю Александровичу Долгополову - персонально. Они по несколько раз в неделю, несмотря на занятость, заходят сюда, проверяют условия быта и отдыха, спрашивают, что нужно еще сделать, чтобы между сменами лучше отдыхалось. И выполняют

наши просьбы. Относятся к нам душевно, по-человечески. Обеспечили мебелью - шкафами, тумбочками, несколько месяцев назад привезли новый, более вместительный холодильник с большой морозильной камерой. Претензий у нас никаких нет, все устраивает. В ответ и мы стараемся не подводить начальство, после хорошего отдыха также хорошо и трудиться».

Начальник отдела эксплуатации Геннадий Георгиевич Павел подтвердил, что эти люди работают действительно хорошо, без них парку пришлось бы просто трудно, при нехватке водителей резко возросло бы количество сверхурочных смен. А теперь сверхурочные не превышают норму часов. И это, конечно, лучше отражается на здоровье водителей, они меньше болеют, «качественней» могут отработать свою смену. Ведь чем лучше отдохнет человек, тем уверенней и внимательнее он будет работать. Особенно это касается водителей троллейбусов.

Что касается благодарности со стороны приезжих работников за условия труда и быта - то это приятно слышать. Но благодарность этих людей нужно адресовать, в том числе, и руководству СПб ГУП «Горэлектротранс». Ведь у самого парка нет средств, их выделяет руководство электротранспортного предприятия. В прошедшую осень из выделенных сумм парк, например, смог для обустройства комнат отдыха приобрести новое оборудование. Руководство 4-го парка уже дважды делало заявку на приобретение новых кроватей, но пока на это нет средств. Как только средства появятся, эта заявка будет выполнена.

Условия отдыха водителей будут и дальше улучшаться.

Конечно, нынешние условия далеко не идеальные. Но все познается в сравнении. Например, среди приезжих работников есть такие, кто работал в Москве. Так вот - в столице условия отдыха намного хуже, чем у нас. Там в одной комнате набиваются по 15-20 человек, спят на многоярусных кроватях, стоят в очередях в душевые кабины. Поэтому и из Москвы некоторые электротранспортники едут к нам, в Санкт-Петербург, в СПб ГУП «Горэлектротранс». Мнение о нашем предприятии везде хорошее как о нашем руководстве, так и о трудовом коллективе. С такими людьми, как правило, не бывает никаких конфликтов, за этим в троллейбусном парке № 4 строго следят.

Что касается сверхурочных смен, то приезжие никогда от них не отказываются, стремясь заработать. Но сейчас положение таково, что сверхурочные достаются не выше допустимой нормы. А наши работники, с которых мы начали эту статью - А.Х. Берсеков, И.Т. Тлигачев и С.Ю. Радченко - поблагодарили и нашу газету за внимание к ним, пожелали нам, журналистам, здоровья и новых творческих успехов.

Мы, в свою очередь, желаем им успешно трудиться и сохранять в нашем северном городе их крепкое кавказское здоровье!

Валерий Межонный

Редакция приглашает к общению работников ГУП «Горэлектротранс». Вы всегда можете рассказать о своих проблемах или радостях на страницах газеты, в рубрике «Обратная связь».

ДОМОВОДСТВО

Начиная с этого номера газеты мы вводим новую рубрику - домоводство. Мы нашли двух бабушек - веселушек, Марфу Ивановну и Агнессу Петровну, которые будут рассказывать вам о каких-то интересных рецептах, о бытовых мелочах и т.д.

Сегодня бабули поделятся рецептом вкусного Сырного супа-пюре. Рассказывает Марфа Ивановна:

В кастрюльку наливаем 1,5 литра воды и доводим до кипения. В кипящей воде разводим плавильный сыр, вновь доводим до кипения. В эту сырную водичку кладем нарезанную мелкими кубиками картошечку, подсолим по вкусу.

Пока картошечка варится, в сковородке пассируем тертую на крупной терке морковочку и мелко нарезанный лучок. Морковочку и лучок надо довести до золотистого цвета. После добавляем соевый соус и держим на огне еще 3 минуты. Когда картошечка сварится, пассированные овощи добавляем в суп, кладем лавровый



листочек и варим еще 5 минут. Потом кастрюльку надо снять с огня, а картошечку с овощами растолочь. В готовый суп-пюре добавляем раздавленный чеснок и мелко рубленную зелень.

Тут слово берёт Агнесса Петровна и подсказывает, что соевый соус в пассировку вводить совсем не обязательно лично ей больше нравится этот супчик и без соевого соуса.

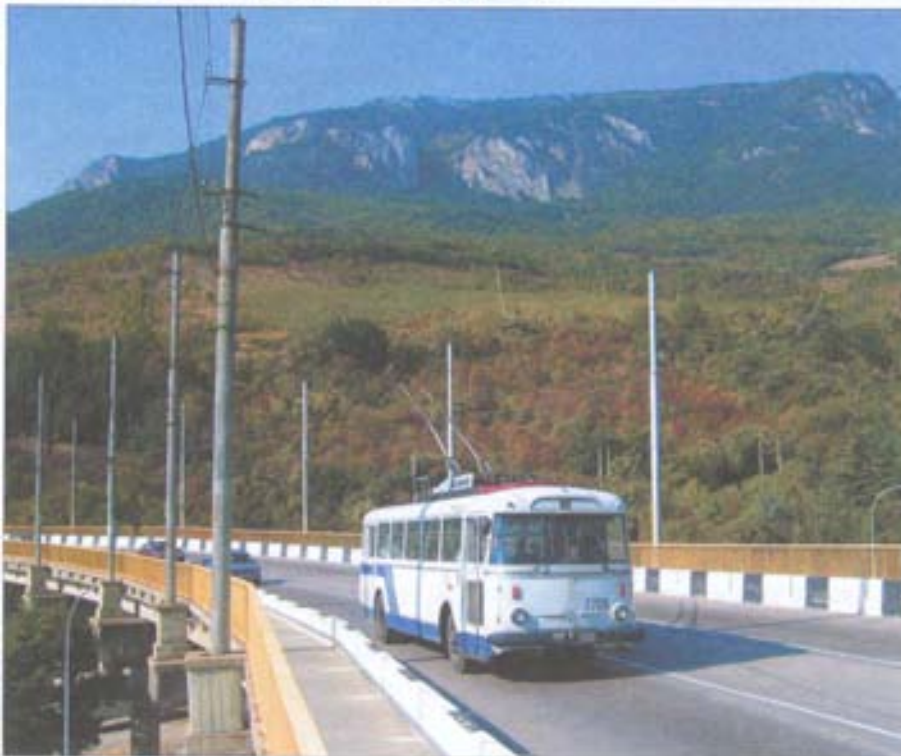
Ингредиенты для приготовления супчика таковы: 250-300 г. плавленого сыра, 5 средних картофелин, 1 морковь, 1 луковица, 1 зубчик чеснока, зелень укропа и петрушки, 4 столовых ложки соевого

соуса, лавровый лист, 1,5 литра воды, 2 ложки рафинированного подсолнечного масла для пассировки, соль по вкусу.

БРОСАЙ КУРИТЬ!

А ещё наши бабушки, Марфа Ивановна и Агнесса Петровна часто ездят на нашем электротранспорте. И они очень не любят, когда водители трамваев и троллейбусов курят в кабинах, ведь дым тянет из кабины в салон. И призывают всех срочно расстаться с этой вредной привычкой! Отказ от курения сразу же оказывает на здоровье человека положительное влияние. Риск развития серьезной болезни начинает снижаться почти сразу, дыхание улучшается очень быстро, бросившие курить станут менее подвержены приступам кашля и развитию инфекций. Кроме того, от них самих (и их одежды) будет исходить более приятный запах. Да и пассажирам в салоне будет легче дышать.

С домохозяйками беседовал Роман Агапитов



ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТНЫЕ «НЕОБЫЧНОСТИ»

Сегодня речь пойдет об уникальной линии междугороднего троллейбуса, проложенной в Крыму. Это самая длинная троллейбусная линия в Европе, её протяжённость 86 километров.

Решение о строительстве первой в СССР и Европе междугородней горной троллейбусной линии Симферополь - Алушта - Ялта было принято 50 лет назад - в октябре 1958 года Советом Министров Украины. Первая очередь этой линии от железнодорожного вокзала Симферополя до Алушты была построена и сдана в эксплуатацию в рекордно короткий срок - за 11 месяцев. А протяжённость этой первой очереди составила более 50 километров. Практически вся Украинская ССР строила эту линию. Для полноценного запуска движения были построены 2 троллейбусных парка в Симферополе и в Алуште, 16 тяговых подстанций, установлено более 3 тысяч опор и подвешено свыше 200 км контактного провода.

В мае 1959 года было организовано Крымское троллейбусное управление.

Летом того же года в Симферополь прибыли первые 40 троллейбусов: отечественные МТБ-82Д и чешские Шкода-8Тр. С сентября 1959 года началась обкатка контактной сети - сначала в Симферополе, а чуть позже и по всей трассе первой очереди. Торжественное открытие, как это было принято тогда, приурочили к очередной годовщине Октябрьской революции.

Первые троллейбусы на этой линии работали с кондукторами. Стоимость проезда составляла 6 рублей 50 копеек (в ценах до реформы 1961 года), а кондуктор по совместительству выполнял обязанности экскурсовода.

Менее чем через два года, в июле 1961 года, троллейбусы побежали и по трассе второй очереди - от Алушты до Ялты - протяжённостью 33 километра. Продолжительность поездки от Симферополя до Алушты составляла 1 час 50 минут, до Ялты - 2 часа 50 минут.

Изначально скорость движения троллейбусов по этой уникальной линии была невысока из-за особенностей конструкции токоприемника. Специалисты Крымтроллейбуса долго искали пути увеличения скорости и в итоге разрабо-

тали откидную головку токоприемника, которые в короткое время были установлены на все крымские троллейбусы. Скорость движения увеличилась, соответственно, время в пути уменьшилось. И междугородний троллейбус стал пользоваться всё большей популярностью - троллейбусы работали в 3 смены.

В 1970-80 годах, в разгар летнего сезона, интервалы движения троллейбусов на участке от Симферополя до Алушты составляли в среднем 3-4 минуты. В эти годы жители Москвы, Ленинграда, Киева и некоторых других крупных городов могли столкнуться с уникальным явлением - в железнодорожных кассах своего города можно было сразу купить и билет на троллейбус от Симферополя.

Троллейбусная линия проходит по живописным местам, среди гор, пересекает Ангарский перевал высотой 752 метра над уровнем моря и выходит к Черноморскому побережью. На междугородней линии 36 промежуточных остановок у населённых пунктов. Всего Крымтроллейбус обслуживает 11 городских маршрутов в Симферополе, 2 маршрута в Алуште и 3 внутригородских маршрута в Ялте. Междугородние маршруты проложены из Симферополя до Алушты, до Ялты и от Алушты до Ялты. Основу парка подвижного состава сейчас составляют чешские троллейбусы Шкода-9Тр и Шкода-14Тр. Также в парках числятся и несколько украинских троллейбусов ЮМЗ. Для установки дополнительных сидений, практически на всех междугородних машинах была заделана средняя дверь.

Роман Агапитов



Уважаемые читатели! Редакции интересно ваше мнение о газете.

Пожалуйста, обращайтесь к нам с предложениями по улучшению внешнего вида или информационного наполнения газеты.

Газета зарегистрирована в Северо-Западном региональном управлении Комитета Российской Федерации по печати (Санкт-Петербург). Свидетельство о регистрации № П 1491 от 02 июня 1995 года.

Адрес редакции: 191023, г. Санкт-Петербург, ул. Зодчего Росси, дом 1/3. Редактор: Роман Агапитов. Тел.: (812) 953-19-57.

Отпечатано в типографии ООО «Цветпринт» 191119, Санкт-Петербург, ул.Роменская, д.10, лит К Тел.факс: (812) 336-92-12 E-mail: office@svdigital.ru

Комп. вёрстка: Чернышов Александр

Подписано в печать 12.02.2008
Тираж 2000 экз.
Заказ № 2486