



## КОНКУРС ВОДИТЕЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСА

Нынешний конкурс профессионального мастерства водителей троллейбуса, как и конкурс водителей трамвая, имеет свои особенности. Первый, или отборочный, его этап проводился в парках, каждый парк мог выставить любое количество водителей, а три лучших из них получали право участвовать во втором этапе конкурса, или городском. Таким образом, в городском конкурсе нынче участвовало не 15 водителей, а 18 - по три от каждого парка. Напомним, что троллейбусных парков у нас 6, как и трамвайных - если считать СТТП за два парка.

Городской этап конкурса, согласно приказа директора СПб ГУП «Горэлектротранс», проводился с 22-го по 24-е мая (конкурсы в парках прошли накануне). 22 мая в Троллейбусном парке № 3 состоялся торжественное открытие конкурса. С приветственной речью к участникам выступила заместитель директора СПб ГУП «Горэлектротранс» по эксплуатации Е.К. Ковалева. Успехов конкурсантам пожелала и Председатель Первичной профорганизации предприятия Н.П. Силина. Затем, пройдя жеребьевку и разделившись на две группы, водители приступили к ответам по двум дисциплинам: ПДД и теории. Пока первая группа сдавала одну дисциплину, другая сдавала вторую из названных. Это делалось для экономии времени, подобная организация также улучшала и психологический настрой среди экзаменуемых, не давая им расслабиться.

После обеда каждая группа сдавала вторую часть положенных на сегодня дисциплин. По теории каждому предлагалось по 5 вопросов, времени на ответ отпускалось 5 минут. По ПДД было тоже 5 вопросов, и время отпускалось такое же - все так же, как и раньше, изменений здесь никаких не было, методика общероссийская, испытанная годами. Только в этом году ПДД водители сдавали всего один раз. Во время сдачи этих дисциплин проявилась наша старая

болезнь - пренебрежение некоторых участников соревнований к теории. И это хорошо стало видно из составленной вскоре турнирной таблицы. Если лидер в этой дисциплине не имела вообще штрафных, то подобное явление по этой дисциплине для данного конкурса стало уникальным: все остальные участники соревнований буквально завязли в штрафных по теории.

Второй призер набрал 84 штрафных очка (согласитесь, что по сравнению с «нулем» это много), следующий прибавил себе еще 51 штрафное очко - и так дальше с увеличением до 307 штрафных - у замыкающего таблицу. То есть замыкающий совсем практически завалил ответ по этой дисциплине. Многие считали, что теорию знать для них необязательно - мол, вывезет практика, то есть вождение. Избавиться от такой ложной установки участникам наших конкурсов не удается уже не один год, хотя им многократно доказывали, что победитель должен быть разносторонним и хорошо знать все конкурсные дисциплины.

По ПДД разброс штрафных очков от первого места до последнего - был

не таким большим. От 24 у лидера до 213 у аутсайдера. Но зато не было ни одного водителя, сдавшего эту дисциплину совсем без штрафных. А ведь ПДД - рабочий инструмент водителя.

На следующий день, 23 мая, соревнования продолжились. В этот день конкурсанты сдавали культуру обслуживания пассажиров и приемку подвижного состава. Экзамены также проходили в 3-м троллейбусном парке. Разброс штрафных очков и здесь был впечатляющ и говорил о разном уровне подготовки конкурсантов. Наименьшее количество штрафных здесь было 10, наибольшее 234 - это по культуре обслуживания. Приемка подвижного состава порадовала тем, что лидер сдал эту дисциплину совсем без штрафных. Но зато пять водителей набрали рекордное и одинаковое количество штрафных - по 270. И это намного снизило их шансы на победу в общем зачете. Здесь сказалось неумение собраться в нужный момент. Да, эти водители знали предмет и рассчитывали на большее, каждый из них ответил неплохо, но все

(окончание на стр.2)



Старт

# КОНКУРС ВОДИТЕЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСА

*(Окончание. Начало на стр. 1)*

они забыли при отправлении вагона закрыть дверь, что заставило принципиальных судей их строго оштрафовать.

В последний день конкурса, 24 мая, сдавали вождение. Соревнования проводились во 2-м троллейбусном парке. Трасса эта была знакома, здесь не первый год проводилось вождение. Все было подготовлено и продумано хорошо. Два троллейбуса для вождения были предоставлены 3-им троллейбусным парком и еще две резервные машины 2-м троллейбусным парком. Вождение и в самом деле было коронной дисциплиной почти для всех участников соревнований. И это подтверждают данные турнирной таблицы. Именно на эту дисциплину (в отличие от теории) делало ставку большинство соревнующихся. К тому же вождение при своей повседневной работе, на практике, повторяли все наши конкурсанты. И в таблице результаты кучные, мало отличающиеся друг от друга. Большинство водителей продемонстрировали по итогам вождения штрафные от 400 очков и до 500. За эти пределы мало кто вышел. Только лидер набрал намного меньше - 175 штрафных, да замыкающий таблицу - 611 штрафных.

А в общем итоге, по сумме штрафных, набранных во всех дисциплинах, или, лучше сказать, по наименьшему их количеству - победителем стала водитель СТТП М.В. Савина с 494 штрафными. Это лучший результат нынешнего конкурса профессионального мастерства водителей троллейбуса. М.В. Савина уже не первый раз участвует в подобных конкурсах, ее профессиональное мастерство зрело год от года, да и умение соревноваться, собраться в нужный момент - тоже. В этом году у нее первые места - при этом совсем без штрафных - по теории и приемке

подвижного состава, четвертое место - по культуре обслуживания пассажиров. И это помогло ей преодолеть не лучший результат по вождению и в сумме набрать меньше штрафных, чем другие участники конкурса, что подтверждает мнение о том, что нельзя пренебрегать никакой из конкурсных дисциплин.

Второе место в общем зачете конкурса завоевал водитель 4-го троллейбусного парка А.Б. Дубовик с общим количеством 575 штрафных очков. У него лучший результат по вождению, в два раза меньше штрафных по этой дисциплине, чем средний результат турнирной таблицы. 4-й троллейбусный парк держит свою марку и на этом конкурсе. У них немало резервов, есть и водители, побеждавшие в предыдущих подобных конкурсах. Но, как сказал Г.Г. Павел - начальник отдела эксплуатации парка, они в этом году сделают ставку на новичков. Как видим, они вышли в призеры и в этом году.

Третье место в общем зачете конкурса завоевал водитель 3-го троллейбусного парка Н.В. Бухарина. У нее всего 626 штрафных - по всем дисциплинам. В том числе первое место по ПДД, третье по культуре обслуживания, пятое - по теории.

В общем зачете также весьма большой разброс штрафных очков - от 494 у лидера до 1377 у замыкающего таблицу. В нынешнем конкурсе преобладали количественно новички, те, кто впервые участвовал в конкурсах. Они почувствовали, что такое дух соревновательности и если будут продолжать участвовать в следующих конкурсах, то могут из себя постепенно сделать призеров. Ведь качества победителя приходят не сразу, надо для этого потрудиться несколько лет.

Если же говорить о командном зачете - по наименьшему количеству

штрафных, то лучше всего положение у СТТП. У этой команды из трех водителей 1-е, 5-е и 6-е места и, в сумме, 1918 очков - «на троих». У остальных команд в сумме штрафных очков больше. То есть качественно из всех парков лучше подготовилась к конкурсу команда СТТП, с чем мы их и поздравляем!

25-го мая состоялось торжественное закрытие конкурса профессионального мастерства водителей трамвая и троллейбуса. Проходило оно на теплоходе. К 15-ти часам у Лебяжьей канавки к поданному теплоходу собрались все участники городского этапа конкурса - водители трамвая и троллейбуса общим числом 36 человек, пришли также руководители СПб ГУП «Горэлектротранс», представители Комитета по транспорту и гостии, а также судьи конкурса. В течение двух часов теплоход курсировал по Неве.

Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» А.Н. Александров поздравил всех с окончанием конкурса, вручил победителям награды. Были отмечены памятными подарками и грамотами все участники конкурса. Призы победителям также вручила Председатель Первичной профорганизации ГУП «Горэлектротранс» Н.П. Силина. Для всех участников поездки было приготовлено угощение. Была также развлекательная программа.

Нынешний год характерен тем, что в этом году не предусмотрены конкурсы профессионального мастерства водителей трамвая и троллейбуса в Общероссийском масштабе. Такой конкурс состоится только на следующий год. Времени для подготовки достаточно. Но чтобы выйти в призеры - расслабляться нельзя.

*Валерий Межонный  
Фото Марины Власовой*



*Упражнение «Канавка»*



*Упражнение «Змейка»*



*М.В. Савина, 1-е место*



*Приемка подвижного состава*



*На финише*



*Конкурс «Культура обслуживания»*



*Судьи совещаются*



*Приемка подвижного состава*



*Победители: М.В. Савина, А.Б. Дубовик, Н.В. Бухарина*

## Кстати

По последней версии закона, минимальный размер штрафа будет составлять 100 рублей (сейчас - 50, 1-й вариант был - 300).

За превышение скорости на 10-20 км/ч будут карать не на три МРОТ, как предлагалось, а на один.

Превышение на 20-40 км/ч - 2 МРОТ вместо пяти (сейчас санкция - 1 МРОТ), за превышение на 40-60 км/ч - штраф 1500 рублей, а не лишение прав, как предлагалось.

За проезд на запрещающий сигнал светофора определили штраф в 700 рублей (сейчас - 100, предлагалось - 1500 или лишение прав).

Еще не будут карать лишением прав «невыполнение требования об остановке ТС, только штрафом.

Штраф за не включенный при перестроении поворотник снижен с 500 рублей до ста (сейчас за это положено только предупреждение).

Зато за не пристегнутый ремень безопасности санкцию, наоборот, увеличили: с 300 до 500 рублей (сейчас - 50).

## Работа у них такая

Особое недовольство автолюбителей вызывают случаи, когда сотрудники ГИБДД с удовольствием занимаются эвакуацией автомобилей, игнорируя выполнение других свойственных ГИБДД обязанностей.

Так, недавно в редакцию пожаловался один из автомобилистов: он попал в пробку на улице Новостроек из-за неработающего светофора. В ста метрах от злополучного перекрестка, на абсолютно свободной улице инспектор ДПС деловито руководил погрузкой на эвакуатор какого-то «Москвича». Инспектор не прервал этого занятия, даже когда ему сообщили о заторе по соседству. А машины на углу Новостроек и Стачек продолжали

наползать друг на дружку, и, кажется, все закончилось аварией, которая еще больше закупорила проезд. На следующий день примерно такую же историю нам рассказал коллега, проезжавший по Загородному проспекту.

- Инспектор ГИБДД выезжает по заявке, куда его направляет дежурная часть, - прокомментировал эти истории «Городу» зам. начальника 2-го отдела ДПС Александр Воронцов. - Если он эвакуирует авто, значит, должен завершить процесс. А потом уже отправиться - нет, не туда, где проблемы, а туда, куда его направят из управления. В принципе, каждый автомобилист может сообщить о неработающем светофоре в дежурную часть по телефону 335-41-45, и на его сигнал сразу среагируют.

*Нина АСТАФЬЕВА,  
Журнал «Город»,  
№ 19(244) 4 июня 2007*

## Транспортники Петербурга поделились с американцами опытом. Печальным

Торговая палата США организовала в Петербурге встречу представителей американских деловых кругов, занятых в транспортном комплексе, с транспортниками - «пассажириками» двух российских столиц. Петербургский транспортный комплекс представляли известные всем ГУПы. Озвученные ими показатели не дают повода для гордости за город Петра.

Во время двухдневной конференции в «Англетере» заокеанские коллеги делились опытом организации перевозок, использования различных типов подвижного состава, дополнительных средств повышения комфортности и безопасности, а также предлагали свою продукцию, четко обозначив заинтересованность в проникновении на российский рынок.

К сожалению, перед американскими и российскими перевозчиками пассажиров стоят разные задачи. В США борются «за пассажира», повышая качество оказываемой услуги, у нас - «за маршруты», участвуя в «конкурсе на право обслуживания автобусных маршрутов в Санкт-Петербурге», фактически являемся олигополизией рынка перевозок. При этом во главу угла ставится задача получить в обслуживание как можно большее количество маршрутов, как социальных, так и коммерческих, и хоть как-то обеспечить эти маршруты подвижным составом. Зачастую не самым современным, и, как правило - лизинговым. Основная масса пассажирских перевозок в нашем городе по-прежнему осуществляется «Газелями», но стало заметным и присутствие на коммерческих маршрутах автобусов средней вместимости китайского, корейского, турецкого и узбекского производства. То есть тех, что подешевле. Поэтому предложение американцев о поставке размещаемых в салонах автобусов информационных табло стоимостью от 10 до 12 тысяч долларов энтузиазма у потенциальных покупателей не вызвало.

Наши транспортники - представители ГУПов «Метрополитен», «Пассажиравтотранс» и «Горэлектротранс», крупных коммерческих перевозчиков

пассажиров, чиновники из комитета по транспорту «в лучших традициях» говорили об успехах. Зачастую мнимых. В первую очередь это относится к такому популярному во всем мире, но не в нашем городе, виду транспорта, как трамвай. Трамвайная сеть сокращается не по дням, а по часам, несмотря на более высокую, по сравнению с другими наземными видами транспорта, провозную способность и экологическую безопасность. Не менее проблемна перевозка пассажиров автобусами. Коммерческий директор ГУП «Пассажиравтотранс» Игорь Маилов озвучил несколько основных цифр, характеризующих производственную деятельность объединения. Количество предназначенных для перевозки пассажиров по городским маршрутам автобусов - 999, сокращение численности персонала по отношению к соответствующему периоду прошлого года - 24% и долю доходов объединения, получаемую от арендаторов производственных и офисных площадей - тоже 24%.

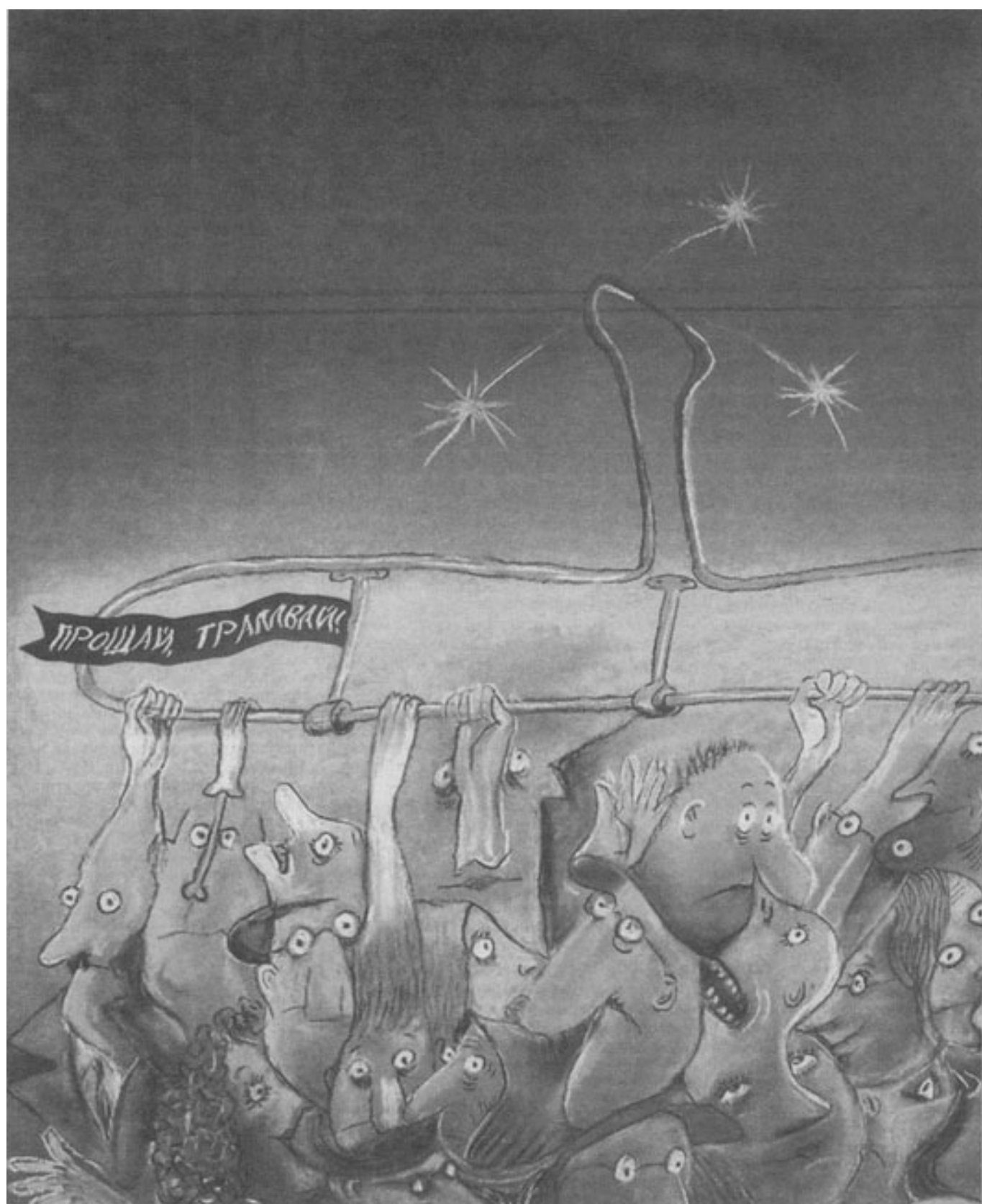
Выпуск машин на линию не впечатляет. Даже при очень неплохом коэффициенте выпуска на линию 0,86, который достигим отнюдь не всегда (часть машин постоянно находится в простое из-за нехватки водителей, плановых и аварийных ремонтов, техосмотров и т. д.) получается, что на линию ежедневно выходит не более 860 машин. Это объемы одного автобусного парка «доперестроечного» периода, а не целого объединения. То есть напрашивается вывод, что объемы производственной деятельности существенно снизились.

Сокращение персонала говорит о том же. На этом фоне намеки на некое сокращение численности административно-управленческого аппарата критики не выдерживают. Например, как сообщил нам пожелавший остаться не названным недавний работник автобусного парка № 1 на Днепрпетровской ул., средняя зарплата работников ремзоны на этом предприятии уменьшена на несколько тысяч рублей. Из 15 мотористов, рабо-

тавших еще в прошлом году, осталось трое. В службе подготовки производства из 34 человек - 2. Начальник производства АП-1 Шевченко на заданный по телефону вопрос, сколько будет получать моторист 5 разряда, дал исчерпывающий ответ - 5 тысяч. И это по «горячей сетке»! Кондукторам перестали начислять премии за сдачу плана, и их зарплата упала с 15 до 8 тысяч. Катастрофически не хватает водителей, которые увольняются в массовом порядке. Кандидатов на освобождающиеся места не так много, и, в основном, это приезжие работники. Совсем недавно примерно то же самое происходило в АП-3 и в АП-5, и сегодня эти парки находятся в долгосрочной аренде у перевозчиков негосударственных форм собственности.

Получение четверти дохода от неосновного вида деятельности - сдачи в аренду помещений, площадок и целых парков - свидетельствует о том, что ГУП на четверть же потерял свои производственные мощности и не может в полном объеме, даже если новые автобусы свалятся с неба, исполнять свое основное и единственное предназначение - возить пассажиров. На фоне перегруженности метрополитена, и особенно его пересадочных узлов, тенденция сокращения объемов перевозки пассажиров государственным наземным транспортом настораживает. Ведь любой из частных перевозчиков, если сочтет для себя целесообразным, в один далекий прекрасный момент может уйти с рынка, например, из-за изменений в законодательстве или по причинам экономической целесообразности, и если такой «исход» будет масштабным, если уйдет крупный оператор или сразу несколько - возникнет острейший дефицит предложения транспортных услуг, способный отрицательно повлиять на экономику города.

*Игорь Калугин,  
Фонтанка.ру*



Художник Богорад здесь нарисовал свою радость по поводу продолжающегося процесса ликвидации трамвая в Петербурге. На всем доступном языке рисунка Богорад перечислил множество трамвайных неудобств — тесноту, возможность нежелательных встреч со знакомыми и нежданных контактов с городскими чиновниками, с некоторыми пор порой передвигающимися общественным транспортом. (Творчество Богорада объясняла штатный искусствовед И. Ч.)



# ЛИГОВКА:

На Лиговском проспекте продолжают ремонтные работы. Новый облик городской магистрали не предусматривает зеленых насаждений на разделительной полосе, и деревья вырубаются. На участке между Обводным каналом и площадью Восстания вырубил 14 вязов. В ближайшие три дня, по информации жительницы нашего города и активной защитницы зеленых насаждений Евдокии Васильевой, КБДХ намерен вырубить еще более ста деревьев. Новые трамвайные пути будут устроены в теле дороги, с организацией движения по ним не рельсового (обычного) транспорта.

Градостроительная норма 20 квадратных метров зеленых насаждений на человека в центре Петербурга не соблюдена - на одного жителя приходится всего четыре, то есть в пять раз меньше нормы. Следовательно, каждое дерево и каждый куст должны быть «на вес золота» - от их наличия или отсутствия прямо зависит здоровье горожан. Единственным законным основанием вырубки деревьев, как нам видится, может быть их состояние, угрожающее падением. В противном случае деревья, как минимум, должны пересадить.

Зеленые насаждения на Лиговском проспекте не так давно обследовала межведомственная комиссия и признала их совершенно здоровыми. Вырубка вязов и лип на Лиговке, по мнению представителей нескольких общественных организаций нашего города, таких как Общественный комитет по реконструкции исторического центра и «Петербуржцы за общественный транспорт», незаконна. В данный момент несколько человек, на протяжении многих лет активно сопротивляющиеся вырубке деревьев в нашем городе (иногда успешно, как на Большой Конюшенной улице, иногда нет, как на Малой Конюшенной) собирают подписи жителей района, протестующих против вырубки, и организуют сопротивление, вплоть до ночных пикетов, чтобы предотвра-

## трамваи сохраняют, жертвуя деревьями

тить, как они говорят, «варварское уничтожение деревьев любой ценой, даже если придется лечь поперек дороги и защищать их своим телом».

Получить ответ на вопрос, почему деревья не пересаживаются, а вырубятся, от начальника управления по благоустройству и садово-парковому хозяйству КБДХ Германа Вихарева не удалось. Через секретаря он рекомендовал обратиться с официальным запросом на имя председателя комитета Олега Виrolайнена. Из неофициальных источников нам стало известно, что господин Вихарев сопротивлялся уничтожению этих деревьев, сколько мог, но вынужден был выполнить прямое указание начальства.

Ирина Логинова, начальник УСПХ администрации Центрального района, пояснила, что значительная часть всасывающих корней вырубаемых деревьев находится под проезжей частью Лиговского проспекта, в песчано-гравийном теле дороги. «Брать» их при пересадке бесполезно, а нормальный, питающий грунт можно захватить в радиусе не более одного полутора метров. С таким минимальным количеством «родного» грунта деревья, которым не менее 40 лет, не смогут прижиться на новом месте. Около ста двадцатипятилетних деревьев с участка Лиговки между Обводным каналом и Расстанной улицей удалось благополучно пересадить именно потому, что их корневая система не столь развита.

Вопрос целесообразности расширения проезжей части за счет уничтожения деревьев ни в одной структуре администрации города обсуждать не согласились. Максимум, чего удалось добиться от категорически требовавшего не называть его имени чиновника, это фраза: «Вы же знаете, чье это решение сделать Лиговку «европейской ...» Не знаю. Но догадываюсь. Скорее всего, председателя ОБСЕ.

*Игорь Калугин,  
Фонтанка.ру*

- К экономическому форуму отремонтируют главные магистрали Васильевского острова. Сегодня там уже нет огромных дорожных пробок, которые стали уже привычными за последние пару недель. Завершены работы на Большом проспекте - он был закрыт от 1-й линии до 17-ой, там в два этапа меняли асфальт. Сейчас наносят разметку, но движение при этом уже открыли.

- Не только ветхое жилье, но и отвратительные дороги - старые петербургские болячки. И, кстати, возвращаясь к посланию губернатора - о ремонте магистралей Валентина Матвиенко тоже говорила в Марининском дворце. До конца 2011 года необходимо связать улицы города с кольцевой трассой и освободить центр Петербурга от грузовиков. А что касается дорожного ремонта - похоже, придется еще потерпеть.

число пассажиров. Трамваи ходили полупустыми, а их потенциальные пассажиры отправлялись на отдых за город, к воде, ведь пляжный сезон уже начался.

Обострились к летнему сезону, как это обычно и бывает, и кадровые проблемы. Это вообще явление типичное для всех наших парков. Летом больше увольняется водителей и кондукторов. Кондукторы предпочли работе на транспорте сельхозработы на собственных земельных участках. Они снова придут осенью, но план надо выполнять и в летние месяцы. В результате большая нагрузка легла на плечи начальников маршрутов, наставников, диспетчеров. Они и организовывали движение трамваев, и сами трудились кондукторами. В результате месячный план, хотя и с корректировками по весьма уважительным причинам - закрытия - не удалось выполнить на 100 процентов.

Сегодня в 8-м трамвайном парке дефицит водителей до 30-ти процентов, а кондукторов - до 44-х. Это много. Приходится вводить в действие бескондукторные маршруты трамваев - и это также стало типичным явлением для многих трамвайных и троллейбусных парков. Тактика руководства эксплуатацией в этом случае также известна: выпускать без кондукторов наименее доходные маршруты. Потери выручки при этом неизбежны, но на недоходном маршруте они будут меньше. В 8-м трамвайном без кондукторов выпускают два маршрута - 16-й и 41-й. Первый из них ходит от пл. Репина до станции метро «Выборгская». Маршрут этот очень проблемный, здесь частые пробки, а «везет» он за сутки всего 5 тысяч рублей выручки. Но он нужен пассажирам, поэтому его приходится эксплуатировать. 41-й же идет от ЛЭМЗа до пл. Тургенева. Здесь также затажные пробки, в основном на перегруженной транспортом трассе - ул. Маршала Говорова. Этот маршрут выпускают без кондукторов только частично. Вот с такими проблемами и с таким трудовым настроением эксплуатационники 8-го трамвайного парка вступили в летний период.

*Валерий Межонный*

## Так началось трудовое лето

Пятый месяц года был трудным для эксплуатационников 8-го трамвайного парка. С середины месяца начались закрытия Петергофского шоссе. С 17-го по 24-е числа мая часть шоссе от ул. Пограничника Гарькавого до ул. Десантников закрывалась полностью, на сутки. В остальные дни этот же участок закрывался частично, на несколько часов. Это было связано со строительством дороги в но-

вый район «Балтийская жемчужина». Маршруты трамваев 36-й, 41-й, 60-й, следующие здесь, пришлось пускать по «усеченному плечу пробега». В результате терялась выручка, тем более, что данные маршруты считаются в парке наиболее доходными. Майская погода также не способствовала большим сборам: неожиданная томительная жара, особенно в выходные - резко уменьшила

# Майский план выполнен

План мая по сбору выручки от продажи билетной продукции в 4-м троллейбусном парке выполнен почти на 102 процента. Сверхплановая выручка за месяц составила около 140 тысяч рублей. Этот месяц начался хорошо и продолжался так до 20-х чисел. А потом выручка ежедневно стала теряться из-за длительных пробок на главных магистралях Кировского района города - проспекте Стачек и Ленинском. Здесь пути надолго блокировались объемными «фурами», следующими в порт. Так, за последнюю декаду месяца был потерян задел в 50 тысяч рублей. Но главная часть этого задела была все же сохранена, и месячный план выполнен. Эксплуатационники 4-го парка с нетерпением ожидают окончания строительства виадуктов, которые разгрузят Ленинский проспект, и от простоев троллейбусов не станет теряться выручка.

В мае в 4-м троллейбусном парке обострились кадровые проблемы, что создало дополнительные трудности. Нехватка водителей привела к тому, что для того, чтобы сделать полноценный ежедневный выпуск подвижного состава на 150 смен, необходимо каждый день привлекать к сверхурочным работам по 30-32 водителя, которые таким образом не получают свой выходной. Положение несколько улучшилось из-за того, что в конце мая на лето уменьшилось ежедневное число нарядов на 6. Было до того 156, а стало 150. Положение во многом спасают также 20 водителей, приехавших трудиться в 4-й парк из других городов страны. Они работают без замечаний и не отказываются от сверхурочных.

Молодые же водители часто покидают производство в поисках «лучшей доли». Начинают уходить и водители-пенсионеры. С кондукторами также в мае начались проблемы. Пен-

сионеры уходят из парка на период «садово-огородного сезона».

К работе без кондукторов здесь относятся осторожно. Так как в этом случае неизбежны потери в выручке, то эти потери стараются минимизировать - тем, что без кондукторов выпускают малоходные маршруты, причем не всегда, а тогда, когда по-другому из положения не выйти. В большинстве же подобных случаев так или иначе для кондуктора находят замену, сохраняя выручку на маршрутах. Сейчас без кондуктора выпускают маршруты троллейбусов 41-й и 48-й. При работе без кондуктора рейс осуществляется медленней, так как сбор выручки делает водитель, выпуская пассажиров через переднюю дверь.

В мае в 4-м парке немного обновился подвижной состав. Пришли две машины из троллейбусного депо, у них заменили кузова. Поступили также три новых машины из Вологды марки «Тролза», они низкопольные, современные. Одна из этих машин уже принята в эксплуатацию, две других ожидают приемки.

В мае, с 21-го по 25-е число, в парке работала «передвижная мойка» транспорта. Она принадлежит сторонней организации и «сделала рейд» по всем нашим паркам. В 4-м парке было помыто с применением химических средств 48 троллейбусов, особенно хорошо удалось отмыть окна троллейбусов от рекламной краски.

В мае в 4-м парке полностью завершился пошив формы для линейных водителей, всего пошито более 200 экземпляров формы. Ее начнут использовать, согласно приказа директора СПб ГУП «Горэлектротранс» с 1-го сентября нынешнего года.

В мае водители 4-го троллейбусного парка приняли активное участие в конкурсе профессионального мас-

терства. Парк постоянно участвовал в подобных конкурсах и в последние годы занимал призовые места - не только в городских, но и в Общероссийских соревнованиях. А потому здесь есть такие участники прошлых конкурсов, которые и в нынешнем году могли бы стать победителями. Но в парке пошли по другому пути. Здесь сделали ставку на молодых, выставив новичков. А тренером для них назначили С.В. Маркова, победителя прошлогоднего конкурса. И не прогадали.

Водительская «школа» 4-го троллейбусного парка снова оказалась на высоте. Новичок А.Б. Дубовик, имеющий водительский стаж всего два года и впервые участвующий в таком конкурсе, завоевал общее 2-е место. Он уступил в общем зачете только водителю СТПП М.В. Савиной, которая уже имеет опыт подобных соревнований. Неплохо проявили себя и другие водители 4-го парка в общегородском конкурсе. Так, водитель Е.М. Тарасова в городском конкурсе завоевала 1-е место по культуре обслуживания, водитель В.Ю. Петров - 2-е место по приемке подвижного состава. Но главное - эти молодые водители теперь не покинут производство: они попробовали соревноваться, и для них открылись новые перспективы. Например, занявший второе место в городском конкурсе А.Б. Дубовик повысил свой разряд до 5-го, что равно 2-му классу. И это всего при стаже работы водителем 2 года. Были отмечены памятными подарками и другие участники городского конкурса. И все они: и те, кто участвовал в городском конкурсе, и те, кто участвовал в «парковском», поняли, что их перспективы во многом зависят от них самих, от их старательности и упорства. Пожелаем им всем удачи в новых конкурсах профессионального мастера!

*Валерий Межонный*

## Особый заказ

В середине 50-х годов наш завод ВАРЗ получил заказ от киевских трамвайщиков построить им вагон-снегоочиститель с удлиненной щеткой, чтобы за один проход очищать снег не только с пути, но и, одновременно, с междупутья. Заказ выполнили. Вагон отправили в Киев. Там, по получении вагона, выяснилось, что он из-за длинной щетки не проходит в ворота депо. Стали «чесать репу» и придумали. Разобрали нижнюю часть стены у ворот депо для прохода «негабаритного» конца щетки. Не зря говорят: «Семь раз отмерь ...»

Не было бы счастья ...

Как любил говорить в таких ситуациях литературный герой Ярослава Гашека бравый солдат Швейк:

"В нашем полку был аналогичный случай ..."

Весной 1960-го года Москва готовилась к приезду в Советский Союз президента США Дуайта Эйзенхауэра. План поездки предусматривал посещение Ленинграда. Для встречи высоких гостей и проведения на Дворцовой площади митинга за "Мир и дружбу" руководство города поручило нашему заводу ВАРЗ изготовить трибуну по чертежам какой-то концертно-театральной проектной конторы. Трибуна представляла собой металлоконструкцию из

нескольких секций, каждая из которых сваривалась из стальных труб. Задание было срочным. До приезда делегации оставалось несколько дней. Когда в спешке изготовили первую секцию и хотели ее вынести из цеха, чтобы освободить место для сборки другой, оказалось что она не проходит в ворота цеха. Началась тихая паника. И тут в праздник 1-го Мая произошел известный инцидент, когда под Свердловском был сбит американский самолет-шпион У-2. Запланированный визит не состоялся, и проблема с трибуной отпала сама собой. Ее разрезали и отправили в металлолом.

*А.Л.Полянский*

# ГЕРОЙ МИРНОГО ВРЕМЕНИ



В Аварийно-восстановительной службе Анатолий Андреевич Фокин работает уже очень давно. Все знают его как ответственного и добросовестного работника, и просто доброго и чуткого человека. Но наверняка многие не знают, что этот человек-герой, который не побоялся опасности, отправившись в зараженный Чернобыль.

В семнадцать лет Анатолий Андреевич приехал в Петербург из Сибири. Так как до призыва в армию оставалось меньше года, учебные заведения его не приняли. Но он не растерялся и пошел на стройку помощником столяра. Год промчался как одно мгновение, и Анатолий Андреевич ушел в армию. Служил он в Прибалтике в ракетных войсках стратегического назначения. Завершая службу, уже был командиром отделения.

В 1970 году демобилизовался. Вернувшись в Ленинград, Анатолий Андреевич снова пошел работать на стройку. Его с радостью приняли обратно, так как он уже зарекомендовал себя как хороший перспективный специалист.

- Работу свою очень любил, - говорит Анатолий Андреевич. - Но постоянные командировки становились значительной преградой в общении с семьей.

Так после пятнадцати лет работы, Анатолию Фокину пришлось ее

сменить. Но об этом он никогда не пожалеет. Анатолий с детства увлекался техникой, он всегда что-то собирал, чинил, в общем, был увлечен этим делом. Зная это, его хороший знакомый Константин Михеев порекомендовал его начальнику АВС Александру Майорову. Тот, в свою очередь, без лишних колебаний взял его в свою команду. Наставником Фокина стал его друг Михеев.

- Сначала было тяжело, - говорит Анатолий Андреевич. - Но постепенно втянулся, и работа стала моим призванием.

Затем Анатолия Андреевича вызвали на спец. сборы в военкомат, в связи с аварией на Чернобыльской АЭС. Можно конечно было, как говорят сейчас, «откосить», но Анатолий Андреевич не из таких.

- Считал, что если откажусь, могут погибнуть наши же дети, - вспоминает Анатолий Андреевич. - Никогда бы себе этого не простил.

Приехав на место аварии, Анатолий Андреевич сразу же понял весь масштаб трагедии. К тому времени все жители уже были эвакуированы, а по периметру в радиусе 30 км была протянута колючая проволока.

Ликвидировать катастрофу приехали со всех уголков страны, в том числе 500 человек ленинградцев. Анатолий еще до армии получил водительские права, здесь они ему пригодились как никогда. Он работал на КАМАЗе, вывозил зараженный грунт.

- Работали на износ, - вспоминает Анатолий Андреевич. - Страшно не высыпались, к тому же было очень жарко, а нам в целях безопасности нужно было ходить в респираторах.

Весь Чернобыль был окольцован воинскими частями. Сегодня многим может показаться странным, что люди добровольно жертвовали своим здоровьем и даже жизнью. Но тогда никому не могло прийти в голову все бросить и уехать, все были нацелены на победу в борьбе с коварной радиацией.

- Самым страшным была не сама радиация, а пыль вместе с которой она проникала в легкие, - вспоминает Анатолий Андреевич. - Попадая туда, она начинала греть тебя

изнутри, а это страшные ощущения. Поэтому, не смотря на жару, старались не включать вентиляторы в машине.

Чтобы не расстраивать домашних, Анатолий Андреевич ничего им не рассказывал, но постоянно был с ними на связи. Обо всем жена и дети узнали только по его возвращении. Страшная командировка длилась полгода.

- Сначала было очень тяжело, - говорит Анатолий Андреевич. - В первую очередь морально, постоянно снились вспышки, облезлые собаки.

Да и физически было не лучше: Анатолий долгое время был на больничном, безусловно, сказывалось полученное облучение.

В это время было очень важно отношение окружающих к Анатолию Андреевичу, от этого зависела не много не мало его жизнь. От большинства ликвидаторов сразу отвернулись все друзья и знакомые, списав их уже на тот свет. Но Анатолию Андреевичу в этом смысле повезло, у него был надежный тыл. В первую очередь это, конечно, его семья, жена - Нина Николаевна, и дети Руслан и Людмила. Но не меньшую роль сыграло отношение коллег по работе. До сих пор Анатолий Андреевич безмерно благодарен своему руководству, в частности Александру Константиновичу Майорову, который в период продолжительных болезней всегда поддерживал и ободрял.

- Поддержка и понимание окружающих лучше всяких таблеток, - с блеском в глазах говорит Анатолий Андреевич. - Ведь общение - это жизнь. Теперь я это уже точно знаю.

Сегодня у Анатолия Андреевича Фокина большая и дружная семья. Они с женой смогли пронести свои искренние и светлые чувства через всю жизнь. Теперь помогают воспитывать своим детям шестерых внуков. А работа для Анатолия Андреевича является одной из главных составляющих его жизни, даже спустя двадцать лет он каждый раз с радостью идет на работу, потому что знает, там его ждут верные и надежные друзья.

*Танзиля  
Исянбаева*