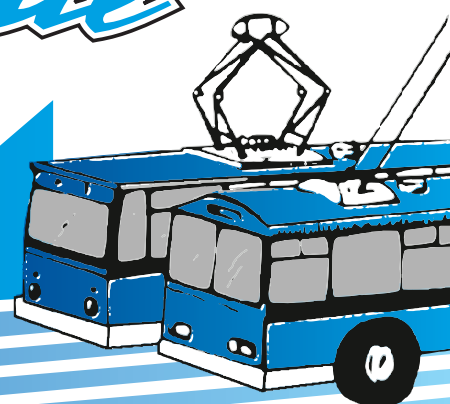


МАГИСТРАЛИ



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

Миссия Горэлектротранса: обеспечивать безопасное, быстрое, комфортное перемещение по Санкт-Петербургу

ПУТЬ ПРОФЕССИОНАЛОВ

27 октября в России отмечался День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. Сходу непросто даже перечислить все профессии ГЭТ. Самые главные профессии – те, которые непосредственно связаны с движением и перевозкой пассажиров. А кто это, как не водители? Их сегодня насчитывается на предприятии свыше 4000 человек. Прежде чем стать профессионалами и занять место в кабине трамвая или троллейбуса, все они прошли сложную и интересную школу. Поэтому октябрьский выпуск «Петербургских магистралей» мы решили посвятить деятельности Учебно-курсового комбината Горэлектротранса.

Электрический транспорт переживает в Петербурге период ренессанса. Закупается новый подвижной состав, ускоряется движение трамваев и троллейбусов, повышаются безопасность и комфорт перевозок. Закономерно растёт интерес к профессии водителя. Привлечению внимания к нашей отрасли способствует и развитие нового вида транспорта. Привычными и незаменимыми стали для города троллейбусы с увеличенным автономным ходом, которые в международной классификации называются электробусами с динамической зарядкой.

Мы гордимся нашими выпускниками, представляющими лицо Петербурга. Многие из них вносят существенный вклад в развитие предприятия и отрасли ГЭТ, побеждают на городских, всероссийских и международных конкурсах профессионального мастерства, их труд отмечается не только ведомственными, но и высокими государственными наградами. Вот совсем недавно, 29 октября, медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени была награждена водитель Трамвайного парка № 5 Мария Ефимова – выпускница нашего комбината 1992 года.

Наш Учебно-курсовой комбинат располагает всем необходимым, чтобы вырастить настоящих профессионалов своего дела. Обуче-



Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов награждает водителя Марию Ефимову

ние проходит по утверждённым программам, в специально оборудованных классах по ПДД, устройству подвижного состава, основам безопасности движения и т.д. Классы оснащены мультимедийными средствами: мониторами, ноутбуками, многофункциональными обучающими и экзаменующими комплексами, обучающим макетом. Наша особая гордость – уникальные тренажёры-симуляторы трамвайной и троллейбусной кабин. Практическое обучение ведётся на специально оборудованных троллейбусных машинах и

учебных вагонах под руководством мастеров производственного обучения вождению и водителей 5-го – 6-го разряда из трамвайных и троллейбусных парков.

Окончена теоретическая часть, позади учебная практика, и вот наступает долгожданный и волнительный момент практики пассажирской! Первый выход на линию, первые пассажиры, первые самостоятельные шаги в профессии. С этого момента безупречная перевозка миллионов пассажиров, а во многом и настроение петербуржцев, будут зависеть, в том числе, от вчерашних выпускников. Когда труд приносит радость, а работа выполняется с любовью – это ли не профессиональное счастье? Желаю студентам и абитуриентам комбината обрести его на нашем предприятии. Мы ждём всех, кто хочет овладеть одной из самых важных, почётных и романтических профессий в мире! До встречи в аудиториях Учебно-курсового комбината!

Виктория Толстикова,
директор ОСП
«Учебно-курсовой
комбинат»

УЧЕБНО-КУРСОВОЙ КОМБИНАТ:



12 УЧЕБНЫХ
ТРОЛЛЕЙБУСОВ
СРОК 6,1 мес.
ОБУЧЕНИЯ
1066 УЧЕБНЫХ
ЧАСОВ



11 УЧЕБНЫХ
ТРАМВАЕВ
СРОК 5,5 мес.
ОБУЧЕНИЯ
962 УЧЕБНЫХ
ЧАСА



11 300 руб.
14 000 руб.
СТИПЕНДИЯ
В ПЕРИОД ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ОБУЧЕНИЯ

Водитель общественного транспорта обязан уметь вести себя в сложной дорожной обстановке и понимать, что везёт большое количество людей. Это должен быть человек терпеливый, очень уравновешенный, позитивный и профессиональный. Ему надо сочетать умение использовать скорость своего транспортного средства, и, в то же время, предвидеть возможные риски и не подвергать им своих пассажиров. Водитель должен быть расположен к этой работе по своим внутренним качествам.

Василий Остряков,
директор СПб ГУП «Горэлектротранс»

ГОТОВИМ ПРОФЕССИОНАЛОВ БЕЗ МАЛОГО СТО ЛЕТ

Первая школа подготовки водителей открылась в Ленинграде в апреле 1920 года. Символично, что располагалась она в Дегтярном переулке, где в 1880 году изобретателем трамвая петербургским инженером Фёдором Пироцким впервые в России был «двинут вагон электрической силою». А в 1936 году, с открытием в городе первого троллейбусного маршрута, была организована школа подготовки водителей троллейбуса.

С первых же дней массовой профессиональной подготовки водителей самое серьёзное внимание уделялось безопасности движения. В Ленинграде действовала специальная психотехническая лаборатория, где определялись способности вагонновожатых: внимание, сопротивляемость усталости, память, быстрое реагирование на внешние раздражители, спокойствие и уверенность во время работы, техническая сообразительность, хороший глазомер. Применяемые в лаборатории методы были разработаны советскими учёными, использовался также зарубежный опыт. Например, при испытаниях эмоциональной возбудимости применялась видеоизменённая установка одной из американских лабораторий.

В первые годы организации массового обучения водителей приходилось решать проблему мало-

грамотности. Для этой цели в 1927 году главным инженером Трамвайно-троллейбусного управления Ю.К. Гринвальдом, выдающимся специалистом в области ГЭТ А.Х. Зильберталем, инженерами Г.Н. Кнерелем и В.Э. Глазенапом было разработано «Руководство для вагонновожатых». Один из первых методических документов, используемых при обучении трамвайному делу, был составлен так, чтобы был понятен ученикам, владеющим четырьмя простейшими арифметическими действиями.

О том, насколько доступным языком было написано пособие, говорит раздел, посвящённый электричеству. «Мы знаем, что вокруг нас существует воздух, но мы его не видим и не чувствуем. Мы только тогда начинаем замечать его существование, когда он чем-нибудь себя проявляет, например, начи-



Испытание моторной восприимчивости по типу профессора Лян, 1928 г.



Испытание мускульной памяти трамвайным кинематографом, 1928 г.

нает быстро двигаться и производить ветер. Или тогда, когда давление его сильно увеличивается или уменьшается. Мы знаем также, что все тела содержат в себе больше или меньше теплоты, но замечаем её только тогда, когда окружающие нас предметы горячее или холоднее нашего тела. То же самое можно сказать и об электричестве. Электричество всегда существует во всех предметах, но мы его замечаем только тогда, когда оно чем-нибудь себя проявляет, т.е., когда происходят какие-нибудь электрические явления».

Интересно, что основные требования к вагонновожатому, заложенные в «Руководстве» 92 года назад, остаются актуальными и сейчас:



Испытание скорости реакции на аппарате Трампа с падающими штангами, 1928 г.

Вагонновожатый должен быть дисциплинированным мыслящим человеком и квалифицированным рабочим, а не автоматом или машиной и только тогда на него может быть возложена ответственная задача безопасно и экономично вести электрический поезд трамвая по загруженным улицам города при разных условиях времени дня и погоды. Это возможно только при условии, если вагонновожатый изучит приборы управления вагоном и ту элементарную теорию, т.е. простейшую математику, физику и электротехнику, которые дадут ему возможность понять и действие приборов, и не сложную механику движения вагонов.



Испытания эмоциональной возбудимости. 1928 г.

Как начать обучение в УКК



Петербургу нужны водители!



Надёжная государственная компания



Гарантированное трудоустройство



Стабильная и достойная зарплата



Полный социальный пакет

Учёба - Профессия - Успех

Всем, подписавшим ученический договор – бесплатная семейная экскурсия в Музей городского электрического транспорта. (приглашаются несовершеннолетние дети учащихся)

Приходите, мы вас научим!

Гражданский пр., д. 131
+7 (812) 244-1820 доб. 4021

GETUKK.RU

Всем по пути

РАБОТАТЬ С НАМИ!

Учебно-курсовой комбинат приглашает на работу водителей трамвая (троллейбуса) – наставников

- Образование: среднее профессиональное или высшее профессиональное
- Водительский стаж не менее 5 лет
- График работы: 5х2 – скользящий
- заработная плата: от 65 000 руб. (трамвай), от 75 000 руб. (троллейбус)
- обязанности: проводить занятия по обучению учащихся по теоретическому, практическому и методическому направлениям (учебная практика).
- справки по телефону: (812) 244-18-20, доб. 4023 (Завьялова Марина Владимировна).

«НАМ ПРЕПОДАВАЛИ ТАК, ЧТО МЫ ТРОЛЛЕЙБУС ЧУВСТВОВАЛИ»

22 октября в Минтрансе состоялась торжественная церемония чествования работников транспортной отрасли, приуроченная ко Дню работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. Высокую ведомственную награду из рук министра транспорта Евгения Дитриха получил и Андрей Суханин - водитель на маневровых работах Троллейбусного парка № 6. В интервью «Петербургским магистральям» Андрей Викторович вспомнил самые яркие моменты обучения в Учебно-курсовом комбинате и первых шагов в профессии.



— Каким Вы увидели комбинат, когда пришли туда в 86-м году?

— Комбинат был по тем временам просто шикарный! Может быть, на голову выше нынешних колледжей и подобных заведений. Преподавательский состав был очень сильный. Нам преподавали электрику и механику действующие мастера из парков. Учебная база была очень мощная, соответственно, и водители готовили очень квалифицированные. Учёба давалась легко.

— Своих экзаменаторов ещё помните?

— К нам приходил принимать зачёты и экзамены главный ревизор Управления Евгений Петрович Кольцов, мне нравился его стиль обучения и приёмки. У него был такой портфель, как у Жванецкого, и он доставал оттуда масштабные распечатки всех перекрёстков города, а из шахматной доски — трамвайчики маленькие, троллейбусы, велосипеды, мотоциклы. Спра-

шивал: «Вы в каком парке работаете?» — «В Шестом». Доставал распечатку площади Мужества, расставлял на ней игрушки и говорил: «Светофор не работает. Поехали» (смеётся).

— Волновались, когда на горизонте маячила пассажирская практика?

— Да, да, да, да! Точно помню первый день, когда сел за троллейбус. И понял, что вести троллейбус очень сложно, держать его на дороге устал... И хотя преподаватели говорили: «Молодец, очень ровненько едешь», напряжение испытывал колоссальное. И я подумал, что наверно у меня не получится. Чуть не смалодушничал (смеётся).



Андрей Суханин с министром транспорта РФ Евгением Дитрихом

Но потом, через два — три дня, уже всё было прекрасно. Ещё мне нравилось, что когда мы первый день выезжали за территорию парка, то водители-учителя буквально с первого метра заставляли нас подъезжать к остановкам. Мы никогда не катались по городу праздно.

— А самый первый день на линии помните?

— Я работал на 25 маршруте, который тогда ходил от Жени Егоровой до проспекта Сизова на озере Долгом. Маршрут был довольно-таки напряжённый, устал очень. Помню, какой я пришёл в водительский зал. Как еле-еле сумку и ноги волочил. На следующее утро встал, у меня всё болело, как будто бы несколько часов принимал участие в соревнованиях по вольной борьбе.

— И всё же не смалодушничали!

— Когда я пришёл работать в парк мальчишкой, увидел солидных и состоятельных мужиков, у которых стояли на парковке новые «шестёрки». Увидел, какие они получали зарплаты, которые в два раза зарплату любого молодого человека превышали. И подумал: наверно, и я могу этого добиться, останусь! Мне повезло, на первом же городском конкурсе я занял призовое место, на следующий год поехал в Тольятти на всероссийский конкурс, где занял первое место по культуре обслуживания. И в итоге получилось, что за два года я уже получил 1-й класс, полностью прошёл весь карьерный рост. И когда Юрий Николаевич Горлин (возглавлял предприятие с

1982 по 2002 гг. — Прим. ред.) вручал нам свидетельства о присвоении I класса, сказал: «Ну что, пора ребят на поездку сажать?» Прозвучало как шутка, но после этого мне выписали удостоверение на право управления троллейбусным поездом, и я пошёл обкатываться. Правда, поначалу мужики косо поглядывали на меня, им не нравилось, что такой молодой парень управляет троллейбусным поездом, имея стаж всего 2 года (смеётся).

— 33 года работы — и ни одной аварии! А в 2013 году Вы получили нагрудный знак Минтранса «За безаварийную работу» I степени. В чём секрет?

— Мой дядя сначала был дальнотойщиком, а потом стал техническим судьёй на ралли. Когда приезжал в гости, сажал меня, маленького ребёночка, в машину на коленки, катал, давал рулить. И когда я как-то увидел перебегающего через дорогу человека и по-сигналил, он мне сказал: «Уважающий себя водитель ездит так, чтобы никогда не сигналить». Это мне так запало, что я никогда почти не сигналю, даже на своей собственной машине (смеётся).

— А что Вас мотивировало в те годы?

— Честно скажу — амбиции, желание быть первым. Когда я пришёл, у нас в парке были бригады, а водители-наставники вели на кольцо «ул. Кораблестроителей» таблицу, у кого сколько потерь по простоям было.

(Окончание на стр. 4)

ВСПОМИНАЙТЕ ИНОГДА ВАШЕГО СТУДЕНТА!



Дмитрий Дроздовский, начальник маршрута СТТП (по трамваю), выпускник 2015 года.

Мой преподаватель Александр Давыдович Антонов как-то сказал, что наша задача как водителя — это в первую очередь научиться слушать правильную мелодию вагона. У каждого вагона есть своя правильная мелодия. Когда вы её слышите, значит, вагон работает нормально, а если что-то в этой мелодии не так, значит, где-то неисправность. Я сажусь на вагон, еду и сразу понимаю, что с вагончиком неладно: не тот стук, не тот звон. Благодаря знаниям, которые мне дал комбинат, я совершенно спокойно могу обнаружить неисправность и устранить её на линии, не создавая задержек. Ну, а самые яркие воспоминания об учёбе — это первая поездка на трамвае на учебной практике. Было страшно и весело одновременно.



Алексей Кривелёв, водитель Троллейбусного парка № 1, выпускник 2019 г.

Уровень подготовки в УКК оцениваю как 10 из 10. Мне уже приходилось применять знания, которые дал комбинат. Например, как правильно переставить штанги, когда встал на «обесточке», чтобы машину двинуть с места и освободить пересечение. Также были случаи, когда я вызывал аварийную бригаду, но пока ждал «техничку», вспоминал то, чему учился, и в результате справлялся с возникшей поломкой сам. Отзванивался диспетчеру, говорил, что троллейбус уже отремонтирован и следует дальше по маршруту. Самые яркие воспоминания от учёбы — когда посадили на тренажёры. И хотя тренажёр и реальный троллейбус это две совершенно разные вещи, ты начинаешь понимать, что тебя ждёт в дальнейшем.



Александр Горюнов, водитель трамвая на учебной практике

Я только 18 октября сдал экзамен по теории, поэтому помню обучение так, как будто это было вчера. Мне очень повезло с группой, попалась очень сильная, хорошие ребята, с которыми будем продолжать общаться. Учёба протекала легко, несмотря на некоторые трудности восприятия материала в силу его специфики. Но в результате со временем всё преодолели. Иногда коллективным разумом, иногда преподаватели помогали во внеурочное время. Отдельно хочется упомянуть преподавателя по электрооборудованию Валентину Николаевну Минину. Она рада за своё дело, очень переживает за нас и наши результаты. А самым ярким воспоминанием, пожалуй, был День здоровья в детском лагере. Он дал понять, что Горэлектротранс — это дружная семья.



Андрей Глухов, начальник маршрута Троллейбусного парка № 2, выпускник 2016 г.

Вспоминаю учёбу с самыми замечательными чувствами! У нас были очень квалифицированные учителя. У меня и до этого был большой опыт в ремонте машин, но даже девочки, пришедшие без малейшего багажа, в конце не отставали от меня по уровню знаний. Кстати, студенты из других городов говорили, что наш комбинат считается в стране самым лучшим. Выйдя на учебную или пассажирскую практику, ты уже троллейбус знаешь наизусть, даже если до обучения не видел его ни разу в жизни. Когда изучали механическое и пневматическое оборудование, на стендах можно было потрогать деталь, разобрать её, посмотреть, из чего она состоит. Нам включали компрессор, всё это двигалось, крутилось. Было очень интересно!

С НАМИ ЗДОРОВО!

Многолетние традиции Учебно-курсового комбината позволяют будущим водителям с самого начала обучения почувствовать себя частью большого и дружного коллектива.



Команда Учебного комбината на Дне здоровья в ДОЛ «Зарница» 28 сентября.

Наши студенты – активные участники жизни Горэлектротранса. Ребята приходят на различные мероприятия, посвященные памятным датам в истории ГЭТ, посещают Музей городского электрического транспорта, участвуют в торжественно-траурных церемониях на Пискаревском кладбище, где расположена стела, посвященная подвигу трамвайщиков блокадного Ленинграда. А весной и осенью молодые люди приезжают сюда на субботник. В этом году наши ученики трудились на Пискаревке вместе с членами Молодёжного совета ППО ГУП «Горэлектротранс». Также студенты комбината – неперенные участники Дней здоровья, традицион-



Субботник 19 октября

но проходящих в ДОЛ «Зарница». В этом году учебный комбинат был представлен командой «Новое поколение».



ОБЪЕКТИВНО:

Так же, как люди размышляют о природе улыбки Джоконды на картине Леонардо да Винчи, можно порассуждать, о чём задумался водитель на этом снимке. О предстоящем рейсе? Осматривает электробус перед сменой? Просто любит новую технику? А вы как думаете?

В объективе: классная работа!



Фото – Олег Соловьёв

«НАМ ПРЕПОДАВАЛИ ТАК, ЧТО МЫ ТРОЛЛЕЙБУС ЧУВСТВОВАЛИ»

(Окончание. Начало на стр. 3)

А отсутствие потерь – это КТУ, коэффициент трудового участия, солидная надбавка. Я помню, был молодым, получал по КТУ 50 рублей, а кто-то и 90. Это была шикарная надбавка! Почти четверть зарплаты, если не больше. Каждый стремился быть первым, и бывали месяцы, когда у нас не было ни одного брака и ни одного простоя – стопроцентная регулярность! Это достигалось тем, что водитель, даже если он молодой, стремился очень хорошо знать троллейбус. Чтобы быстро, самому, в течение двух – трёх минут устранить неисправности, даже те, которые мы не обязаны были устранять. В Учебном комбинате нам преподавали так, что мы троллейбус чувствовали. И вот эта секвенция пресловутая возникала, когда водитель, нажимая на педаль, по слуху слышал, где и что барахлит. Чтобы настоящий водитель пришёл к мастеру и сказал, что у него что-то там не работает... Это было стыдно. А сейчас, когда я читаю заявки, у меня волосы дыбом встают от их содержания. Типа: «Поправьте правое зеркало», «закрепите салонное зеркало» (смеётся).

– Наверно, и отношения с машиной были особенные?

– Да, да! Когда троллейбусы были закреплены, мы им давали имена. Кто Синеглазкой называл, кто как. Я свой первый троллейбус

называл Чибздик (смеётся). Почему? Даже не знаю... Утром идёшь, смотришь, он стоит, глаза у него такие грустные, лицо...

– Вы рассказываете о троллейбусе, прямо как о живом...

– Вот как раз я больше всего любил приходить на троллейбус зимой – именно из-за того, что мне нравилось его оживание.

Когда ты подходишь к этой холодной железке, ставишь токоприёмники, включаешь печку, всё загудело, он начинает разогреваться, запустишь гидроусилитель, порой при помощи факела (смеётся). Сейчас такое недопустимо, а тогда, если были сильные морозы, то всё замерзло, потому что масло было плохое, приходилось как на фронте – факелом отогревать и двери, и всё остальное.

– Думали в детстве о том, что станете водителем?

– Не буду врать, я водителем троллейбуса не мечтал быть. Мои родители, музыканты, мечтали, чтобы я стал пианистом, они мне дали образование музыкальное, я 7 лет учился. Хотя говорю сейчас с вами, и ловлю себя на мысли, что когда я маленький приезжал к родственникам из города-наукограда Мичуринска в Тамбов, где троллейбусы ходили, мне всегда было интересно понять, как же он переходит с одних проводов на другие. Я порой подолгу стоял под стрелкой, наблюдал, и сам понял смысл. Получается, уже тогда меня это интересовало (смеётся).

УЧИТЬСЯ ТРУДНО, НО ИНТЕРЕСНО!



Информация Горэлектротранса также доступна:

ГЭТ.РУС spbgupget f get.spb spbget spbget