



Юбилей
Трамвай УВЗ-PESA
год на столичных улицах

Стр. 2



Презентация
Новинки МАЗ
в Филевском парке

Стр. 3



Интервью
Эдуард Покровский

Стр. 4



Обмен опытом
Конгресс в Милане

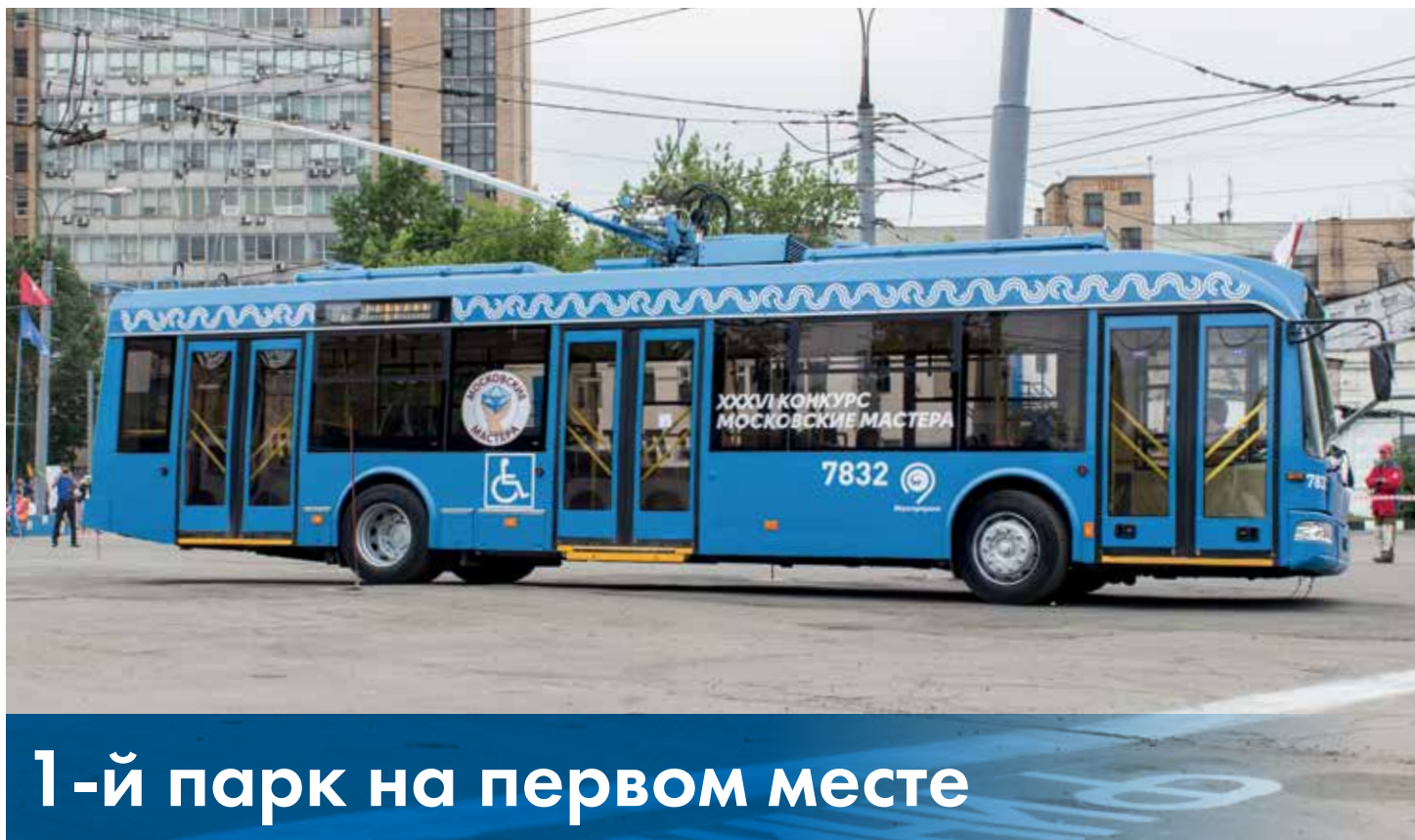
Стр. 6



За отличный РЕЙС

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ ГУП «МОСГОРТРАНС»

06 ИЮНЬ, 2015



1-й парк на первом месте

В субботу, 20 июня, на территории 6-го троллейбусного парка прошел долгожданный финал 36-го городского конкурса «Московские мастера» на звание лучшего водителя троллейбуса. Интрига сохранялась до последнего момента, ведь в этом году троллейбусный конкурс было решено сделать более интересным и зрелищным. Финал конкурса специально был отложен организаторами на две недели, чтобы все успели подготовиться и отработать упражнения.

— Сегодня мы можем увидеть принципиально новую конкурсную трассу, она длиннее, чем обычно. Впервые в России в программу соревнований добавлено упражнение «прохождение трассы на автономном ходу». В конкурсе принимает участие 21 водитель, по 3 представителя от каждого парка, и, независимо от итога, все они уже одержали большую победу — стали лучшими среди нескольких сотен своих коллег, — выступил на открытии соревнования генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

Каждый парк вел тщательную подготов-

ку к конкурсу, готовили не только участников, но и машины. Филевский автобусно-троллейбусный и 5-й троллейбусный парки продемонстрировали стилистическое единство — оформили свои машины графикой-милитари к 70-летию Победы, ведь конкурс в этом году был приурочен именно к этой дате. Коронный номер трассы в этом году — проезд на автономном ходу — добавили не случайно, это навык, который водители часто используют на городских улицах для объезда аварий и прочих препятствий. Кроме того, этот элемент программы символизирует будущее троллейбуса во всем мире, которое склоняется в сторону увеличения автономного хода. После окончания основной программы организаторы предусмотрели и зрелищную часть — проезд трассы на ретро-троллейбусе ЗиУ-5 и скоростную гонку автобуса и троллейбуса. В первом заезде соревновались автобус Mercedes Benz Conecto и инновационный троллейбус СВАРЗ-6238ЭПМ, во втором на старт вышли автобус Mercedes Benz Conecto и конкурсная машина 6-го троллейбусного

парка — троллейбус БКМ-321. В обоих заездах победил троллейбус.

— На самом деле это миф, что троллейбус — тихоходный транспорт, он обладает очень мощным двигателем и большими ресурсами, главное, чтобы контактная сеть позволяла двигаться с необходимой скоростью. Сегодняшняя победа троллейбуса в скоростных гонках была сюрпризом для многих гостей мероприятия, но мы знали, что это возможно. Мы внесли гонку в программу соревнований, чтобы дать зрителям по-новому взглянуть на троллейбусный транспорт и, мне кажется, нам это удалось, — говорит Денис Фролов, замдиректора ФАТП.

В дополнение к зрелищной развлекательной программе в рамках конкурса был организован также мастер-класс по покраске подвижного состава. Специалисты 6-го троллейбусного парка продемонстрировали всем желающим технологию обшивки кузова листовым железом, а также успешную тактику шлифовки и окраски деталей. 6-й парк сегодня — законодатель мод в области кузовного ремонта,

именно здесь активнее всего идет покраска подвижного состава в цвета бренда «Московский транспорт», опыт этого филиала сегодня активно перенимают другие парки.

Вернемся к результатам конкурса: по итогам первого соревновательного дня, когда участники демонстрировали знание теории, в лидерах была команда 8-го троллейбусного парка, целиком состоящая из представительниц прекрасного пола, однако им не повезло во время финальных заездов — подвела машина, из-за поломки на трассе им не удалось показать призовые результаты, но воля команды к победе была отмечена специальным кубком и дружными аплодисментами гостей праздника.

Первое место в общем зачете заняла команда 1-го троллейбусного парка, которая уже третий год подряд становится триумфатором соревнования. На втором месте — команда 7-го троллейбусного парка, на третьей ступеньке пьедестала почета — водители 2-го троллейбусного парка.

— Мы очень тщательно готовились и рассчитывали именно на командный результат. Побеждать в этом конкурсе уже традиция для нашего парка и мы не могли подвести коллег. Трудно было справиться с волнением, успокоиться и отработать на 100%, но сегодня все прошло удачно и мы очень довольны своим результатом, тем более, что один из нас и в личном зачете отличился — занял третье место, — прокомментировала команда 1-го парка.

Триумфатором состязания в личном зачете стал Алексей Мосляков из 7-го троллейбусного парка. 2-е место у Валерия Константинова из ФАТП, на 3-м месте — Геннадий Шакуро, представитель 1-го троллейбусного парка.

— Очень приятно, что удалось победить сегодня, трасса была абсолютно новая, сложная, но я справился со всеми препятствиями. Мне очень помогли друзья и коллеги, которые приехали поболеть, благодаря им я настроился на позитив и прошел трассу быстро и без ошибок, — сказал победитель соревнования Алексей Мосляков.

Ниталья Кукушкина
Фото автора



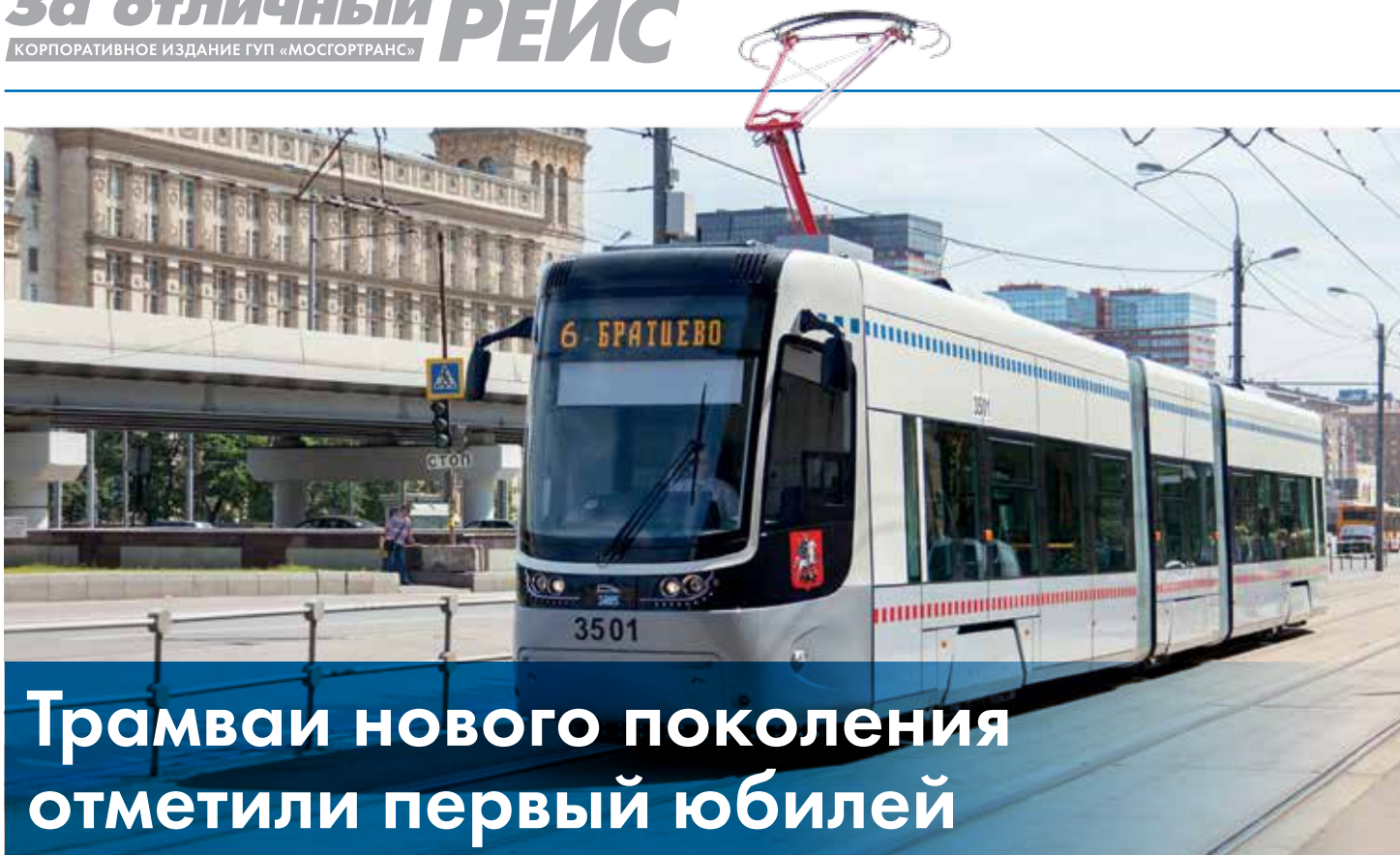
Скоростная гонка автобуса и троллейбуса



Вручение наград



Участник конкурса на трассе



Трамваи нового поколения отметили первый юбилей

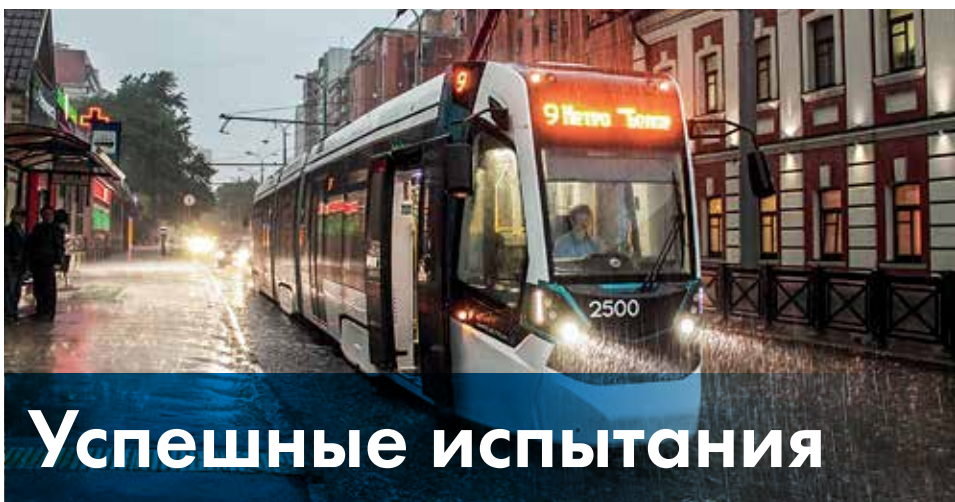
Год назад — в июне 2014 года — на столичные маршруты вышли первые трамвайные вагоны нового поколения UB3-PESA. Новые трамваи отличает целый ряд уникальных характеристик: они низкопольные, вместительные, удобные, с плавным ходом, полностью приспособлены для проезда маломобильных пассажиров и оснащены видеокамерами и системами климат-контроля, что особенно важно в наших погодных условиях. 26-метровые составы вмещают более 200 пассажиров, при этом трамваи производят минимальный уровень шума и вибраций во время движения. Максимальная скорость — 75 км/час. Срок службы нового подвижного состава — 30 лет.

Первая партия новых трамваев прибыла в столицу весной прошлого года, а 1 июня они вышли на один из старейших в столице маршрутов — №6. Сегодня на линии работает уже 60 таких составов и обслуживают они несколько маршрутов Краснопресненского трамвайного депо: 6-й, 15-й, 27-й, 28-й и 30-й. Для удобства пассажиров вход в новые трамвайные вагоны осуществляется во все двери, а оплатить проезд горожане могут с помощью валидаторов, распо-

ложенных в салоне подвижного состава. За год новые трамваи успели «пробежать» по столичным линиям 1,7 млн километров и перевезли более 10 миллионов человек. Современный подвижной состав выводит столичный общественный транспорт на принципиально новый уровень обслуживания пассажиров. Это заметили и сами горожане — Мосгортранс постоянно получает благодарности от москвичей за безупречную работу трамваев на маршрутах.

— Я почти каждый день пользуюсь маршрутом №6, еду на нем уже несколько лет — домой и на работу. Новые трамваи — это замечательный подарок для москвичей, здесь очень удобно, движение плавное, размеренное, сиденья мягкие, в новых вагонах летом прохладно, а зимой включают отопление. Большой плюс этих трамваев и в том, что на них нет турникетов, посадка производится быстро и поездка доставляет большое удовольствие.

Алена Соколова
Фото автора



Успешные испытания

11 июня в Москве завершилась тестовая эксплуатация трамвайного вагона модели B85300M «Метелица». Опытный образец произведен компанией ЗАО «Штадлер Минск» в белорусском городе Фаниполе под контролем швейцарских инженеров. После прохождения сертификационных испытаний в Минске вагон прибыл в Москву, в депо имени Баумана.

Испытания вагона на маршрутной сети города начались 18 февраля и длились до июня текущего года, таким образом, сотрудникам столичного электротранспорта удалось протестировать новый трамвай во всех типах погодных условий — при минусовой температуре и снежном покрове, во время дождей и при летней жаре. Для допуска вагона к перевозке пассажиров в начале марта была проведена межведом-

ственная комиссия с участием специалистов Мосгортранса, завода-изготовителя и ООО «НТЦ НИИ ГЭТ» (научно-исследовательский институт Горэлектротранспорта). Была проведена экспертиза проектной документации на соответствие техническим нормативам, правилам и требованиям ГОСТа. После этого 12 марта вагон начал работу с пассажирами. Общий пробег трамвая «Метелица» с начала эксплуатации со-

ставил 12,8 тысяч километров. Он перевез в общей сложности 80 тысяч пассажиров и работал на двух маршрутах: в Останкино, на 17-м маршруте, и на уникальном маршруте №9, под специфику которого он изначально и был разработан. Особенность маршрута в том, что у него нет разворотного круга и обслуживать его могут только трамваи с двумя водительскими кабинами.

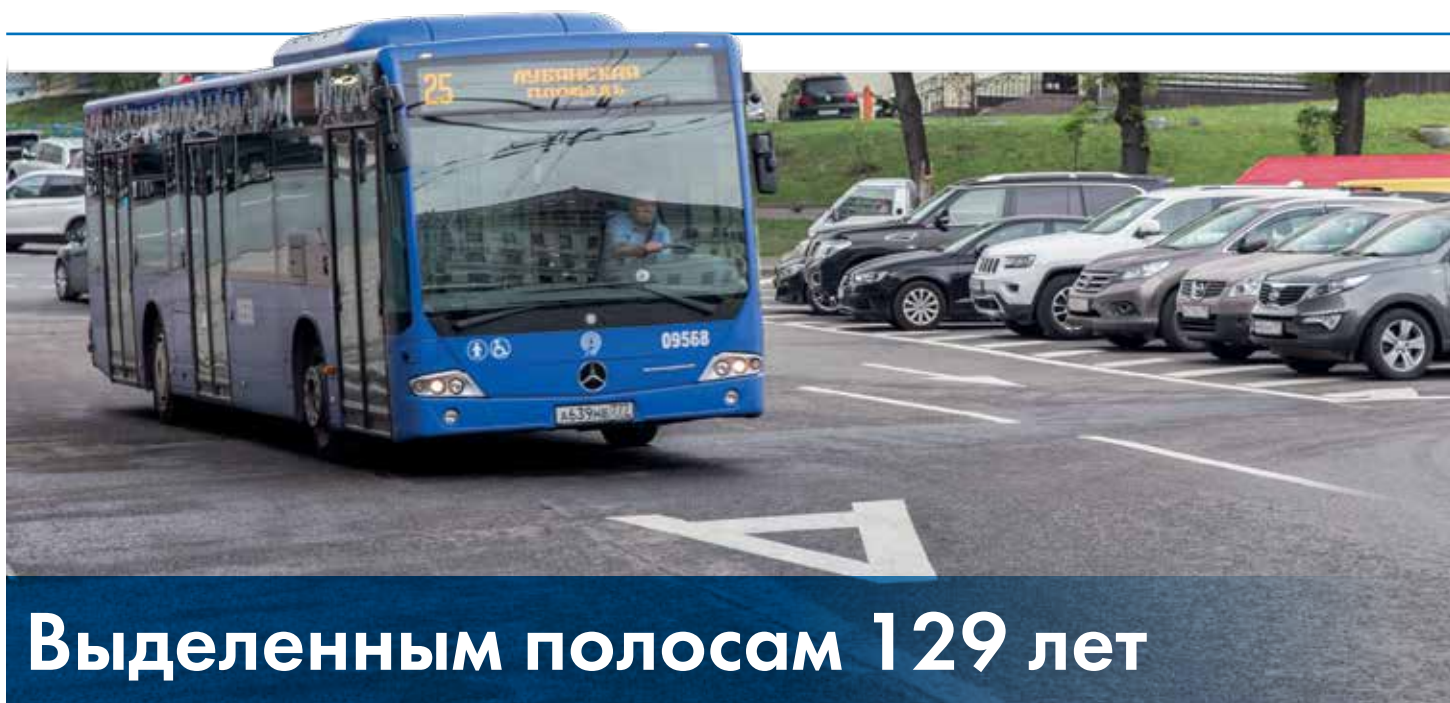
— В ходе опытной эксплуатации мы не выявили существенных конструктивных недостатков, прямо влияющих на безопасность движения. Вагон получил только самые высокие и позитивные оценки пользователей: водителей, технических специалистов и пассажиров. Процесс испытаний очень важен для каждого нового трамвая, потому что он рождает истину и показывает, что именно нужно исправить, чтобы

довести транспорт до совершенства. Чем активнее будут испытания, тем лучше результат. Москвичам вагон очень понравился, однако ряд недочетов перед выходом на российский рынок производителю придется устранить. Например, увеличить угол обзора из кабины водителя, повысить клиренс и добавить ряд мелких изменений без существенного влияния на конструкцию кузова. Все свои предложения мы оформим в виде официального письма, которое в ближайшее время будет направлено производителю, а вагон «Метелица» уже уехал из Москвы и теперь будет проходить тестирование на улицах Самары, — резюмирует начальник отдела электротранспорта Эдуард Покровский.

Антон Макаров
Фото Дмитрия Касаткина



Транспортировка вагона «Метелица»



Выделенным полосам 129 лет

В это сложно поверить, но первая выделенная полоса для общественного транспорта появилась в нашем городе почти полтора века назад — 29 июля 1886 года. Это была обособленная линия парового трамвая. Маршрут паровика пролегал от Бутырской заставы до Петровской академии.

Участок выделенной линии начинался на Бутырском поле, проходил по территории нынешнего парка «Дубки» и выходил на Тимирязевскую улицу. Часть этой трассы и сегодня, спустя 129 лет, используется для движения трамваев 27-го маршрута.

Массово обособленные трамвайные линии стали строить в 50 — 60-е годы нашего века. В настоящее время 55% трамвайных путей в Москве обособлены от

проезжей части дороги. Девять маршрутов московского трамвая едут полностью по выделенным линиям и не подвержены влиянию автомобильных пробок. Еще на 15 маршрутах обособленный участок трамвайных путей составляет более половины всей длины маршрута.

Выделенные линии в Москве доступны пассажирам всех видов общественного транспорта, летом 2015 года исполняет-

ся 5 лет с тех пор, как в качестве эксперимента на Волоколамском шоссе было организовано движение по первой в городе выделенной полосе для автобусов и троллейбусов. По результатам этого эксперимента городское руководство решило развивать систему выделенных полос, и сегодня в городе действует уже 19 таких участков общей протяженностью 215,3 километра. Автобусы и троллейбусы, ра-

ботающие на этих направлениях, каждый день перевозят более 1,3 миллиона пассажиров.

Ежедневно по улицам Москвы передвигается около 3 миллионов автомобилей, и их количество с каждым годом только растет. Развивается территория Москвы, увеличивается пассажиропоток на транспорте. Немалую роль в обеспечении комфортных и качественных перевозок в городе играет развитие системы выделенных полос. Они помогают не только увеличить скорость движения, но и стабилизировать расписание, а также являются важным фактором, мотивирующим автомобилистов пересесть на общественный транспорт.

— Мы приветствуем решения московских властей по организации выделенных полос на основных магистралях города. Как правило, с введением «выделенок» скорость автобусов и троллейбусов на этих участках возрастает на 15-30%. Это помогает горожанам точнее прогнозировать время в пути и делает общественный транспорт по-настоящему удобным способом передвижения по столице. Сегодня в Москве проходит реконструкция большинства вылетных магистралей и после окончания работ на них появятся выделенные полосы, по которым поедут полуэкспрессные маршруты, — подчеркнул генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов.

Вадим Розалиев, Алена Соколова
Фото автора



МАЗ показал москвичам свои новинки

19 июня в Филевском автобусно-троллейбусном парке прошла выставка-презентация новинок пассажирской техники белорусского ОАО «Минский автомобильный завод». В мероприятии приняли участие заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Дмитрий Пронин, генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов, первый заместитель министра промышленности Республики Беларусь Геннадий Свицерский, коммерческий директор ОАО «МАЗ» Александр Захарченко, а также представители транспортного комплекса столицы.

Московские власти уделяют большое внимание ключевым особенностям пассажирского транспорта — он должен быть доступным, быстрым, комфортным и безопасным для жителей столицы. Новый пассажирский транспорт для Москвы должен отвечать самым высоким критериям качества и надежности, а концерн МАЗ хорошо зарекомендовал себя не только в России, но и во многих странах Европы как производитель современного, качественного, привлекательного и доступного по цене подвижного состава.

— Спасибо московским коллегам за интерес, проявленный к нашему транспорту. Пассажирский парк Москвы самый большой на территории всего постсоветского пространства. Надо от-

дать должное московскому транспорту, он ориентируется только на новейшие достижения отрасли и задает высокую планку для всех производителей подвижного состава. Завод МАЗ сегодня готов соответствовать требованиям выскалательных московских перевозчиков и предлагать конкурентоспособные цены на свою продукцию. Мы планируем существенно расширить свое присутствие в Москве, и сегодня представили на суд публики широкую транспортную линейку, машины для разного бюджета и разных задач, — рассказал Геннадий Свицерский.

На выставку-презентацию в Москву наши белорусские коллеги привезли 3 автобуса и 1 троллейбус собственного производства.

МАЗ-203058 — комфортный городской низкопольный автобус с обновленным интерьером, улучшенными потолочными панелями. Машина оснащена мощной системой кондиционирования и отопления. Здесь установлен двигатель MAN класса Евро-5. Нововведением стало применение электронной системы управления подвеской и электронного привода тормозов. В комплекте — узел диагностики электронных систем, который должен значительно сократить расходы парка на эксплуатацию.

В экспозиции была представлена и экологичная модель — газомоторный МАЗ-203965 на метане. Абсолютно безопасные газовые баллоны установлены на крыше. Автобус оснащен мощным двигателем, имеет отличные экологические характеристики

и выгоден экономически: за счет невысокой стоимости топлива при его эксплуатации можно добиться экономии до 60% по сравнению с его бензиновым аналогом.

МАЗ-206085 — маневренный и функциональный автобус большого класса, оснащен мощным двигателем Mercedes и автоматической коробкой Allison.

И, наконец, троллейбус МАЗ-203Т. Модель унифицирована по кузову с автобусом той же марки, что позволит снизить расходы на эксплуатацию. Троллейбус оснащен асинхронным тяговым приводом, в нем установлена система контроля технических параметров, токоутечки и система контроля изоляции, что делает его безопасным для пассажиров и удобным в эксплуатации.

— В выборе поставщика для нас первично качество подвижного состава и доступность запчастей. Очень хорошо, что на сегодняшней встрече присутствуют и производители комплектующих — Allison Transmission и концерна ZF Friedrichshafen AG. Мы ориентируемся не только на цену подвижного состава, но и на детальное понимание стоимости владения автобусом на протяжении всего его жизненного цикла и ответственность производителя за заявленные ресурсы работы. Компания МАЗ готова предоставить операторам полное обслуживание подвижного состава в течение гарантийного срока, и сейчас мы ведем финальную работу по укомплектованию одного из автобусных парков Москвы автобусами МАЗ, этот эксперимент очень важен для всех нас, и я уверен, что он пройдет успешно. Давайте не будем забывать о том, что городская мобильность будущего основана на развитии общественного транспорте и наша общая цель сделать этот транспорт привлекательным для пассажиров, быстрым, безопасным и комфортным, — резюмировал главный инженер ГУП «Мосгортранс» Павел Хмельев.

Наталья Кукушкина
Фото автора



Электротранспорт: вчера, сегодня, завтра

В ведении отдела электротранспорта ГУП «Мосгортранс» все трамвайные и троллейбусные перевозки в городе, которые осуществляют 8 троллейбусных парков и 5 трамвайных депо. На балансе предприятия сегодня более 1500 троллейбусов и около 1000 трамвайных вагонов. С недавнего времени отделом электротранспорта на предприятии руководит Эдуард Покровский, и сегодня мы узнаем, какими он видит перспективы столичных троллейбусов и трамваев.

— Ваше образование связано с транспортом?

— Оно связано с техникой, а значит и с транспортом. Я закончил Московскую государственную технологическую академию по специальности «Инженер аппаратуры низких и средних температур».

— Когда Вы решили посвятить себя транспорту?

— Я пришел работать во 2-й троллейбусный парк слесарем по ремонту подвижного состава, это было на стадии написания диплома, рассчитывал получить небольшой опыт, серьезно эту работу не рассматривал, но потом влюбился в троллейбусы, и с тех пор другой профессии для себя уже не представляю. Был мастером на разных участках, начальником цеха, заместителем директора по ремонту, в этом качестве осваивал новую площадку в Новокосино. Потом работал главным инженером 5-го троллейбусного парка.

— Управлять троллейбусом умеете?

— Да.

— А трамваем?

— Нет, но научусь.

— Вот уже несколько месяцев Вы руководите отделом электротранспорта, каких успехов добились?

— Не мне судить об успехах. Множество вопросов решается ежедневно и выделить из них один и сказать, что вот этот самый важный, невозможно. Главное — всегда немного сомневаться в себе, это заставляет человека двигаться вперед, узнавать больше, не останавливаться в развитии. Цель — как морковка, всегда должна быть перед тобой, и никогда нельзя терять ее из виду.

— Как Вы видите работу московского электротранспорта, каким он должен быть?

— В оценке ситуации я исхожу из того, что у нас уже есть, стараюсь смотреть на все здраво, не посещают мысли, чтобы троллейбус ездил вниз штангами, или что-

то подобное, нет. Наша работа — это множество будничных задач, мелких шагов на пути к поставленной цели. А цель у всех транспортников мегаполиса должна быть, на мой взгляд, одна — поддерживать высокий уровень пассажирских перевозок. Для этого необходимо, чтобы каждый винтик системы был на своем месте, и чтобы каждый человек искренне болел за то, что он делает. Моя задача — донести это до всех, помочь сотрудникам осознать ответственность за свое дело.

— Что еще должны знать сотрудники?

— Сотрудники должны знать все про свой участок работы, я хочу чтобы технический персонал понимал, что удовлетворение пассажира от поездки зависит не только от работы водителя, но и от качества обслуживания подвижного состава, от своевременности ремонта, а также от внешнего вида трамвая или троллейбуса и чистоты салона. Хотелось бы, чтобы технический персонал к своей работе не относился спустя рукава. Многие люди на местах считают, что наши требования к персоналу завышены, но это не так. Если мы будем давать себе такие поблажки, то пропадет главное — стимул быть лучшими и создавать только качественный продукт, удовлетворяющий требованиям самого взыскательного потребителя.

— Какие требования стали предъявлять сейчас к паркам и депо?

— Чтобы исправно работали все системы, которые предусмотрены на транспорте: антизажим, системы, не позволяющие транспортному средству двигаться при открытых дверях, при необходимости кондиционеры и отопление салона, камеры, навигация. Работники должны четко выполнять должностные инструкции: быть в форме, соблюдать график, не нарушать правила дорожного движения, выходить в рейс только на чистых и аккуратных машинах, быть вежливым и ежедневно работать над повышением уровня культуры обслуживания пассажиров.

— Какие инициативы должны исходить от работников на местах?

— Сегодня мы не просто предлагаем каждому внести свой вклад в работу предприятия, мы требуем, чтобы люди на местах, которые хорошо знают свой круг обязанностей, вносили предложения по улучшению качества своей работы. Мы приветствуем любые идеи и инновационные, и самые простые, здесь важно, чтобы люди осознали себя частью предприятия и старались усовершенствовать его работу, чтобы они всей душой болели за московский транспорт, тогда у нас все будет хорошо.

— Как сотруднику внести свои предложения? Куда обращаться?

— К непосредственному руководителю, а если он там не встречает понимания, можно обратиться в профильный отдел ГУП «Мосгортранс».

— Вы пользуетесь общественным транспортом?

— Обязательно, несколько раз в неделю.

— Как Вы оцениваете московский транспорт со стороны пассажира?

— Пассажиры все абсолютно разные и требования у них тоже разные. Для кого-то важнее чистота, другой человек критично относится к несоблюдению интервала движения, и таких критериев очень много, а нам надо стараться всему соответствовать.

— Какому из критериев соответствовать сегодня сложнее всего?

— Скорости. Все остальное в наших руках, все можно сделать. А скорость в Москве — это очень сложный вопрос. Пробки. Но мы ждем от парков и депо, чтобы они проанализировали все самые «узкие» места и внесли предложения по улучшению ситуации на этих участках, мы в свою очередь уже будем предпринимать меры, чтобы эти проблемы решить. А решение зачастую складывается из мелочей, иногда чтобы увеличить скорость движения надо просто перенастроить светофоры, изменить дорожную разметку, решить нюансы по путям и контактной сети, всем этим надо заниматься постоянно, но эти мелкие шаги приближают пассажиров к нам.

— Как выглядит идеальный водитель Мосгортранса?

— Стремление быть лучшим и делать свою работу качественно — вот что должно быть у любого хорошего сотрудника. Амбиции должны быть, желания и умения работать в коллективе. Важно, чтобы у всех было понимание своей работы, мы не разрозненные части, а одно целое, и весь наш коллектив должен функционировать как живой организм. Водитель ни в коем случае не должен ронять имидж общественного транспорта, Мосгортранс не только самая большая в России компания-оператор пассажирского транспорта, она и по качеству одна из самых лучших, и мы должны подтверждать это качество ежедневно.

— Как обстоит дело с комплектностью персонала в депо и парках?

— Нехватка есть, но она не критичная, есть небольшой недокомплект водителей, но он легко компенсируется за счет грамотного составления расписания.

— Как будет развиваться московский трамвай в ближайшее время?

— Нас ждут еще 60 вагонов УВЗ-PESA, которые уже скоро придут в Москву и поступят на баланс Краснопресненского депо. В июле у нас начнется перераспределение подвижного состава. Раньше, еще в советские годы, при поставке ва-

гонов применялся такой принцип: новые трамваи плавно распределяли по всем депо, чтобы в случае выявления неисправностей все филиалы от этих проблем страдали в одинаковой мере. Сейчас такая система уже не очень подходит для Москвы. Ни одно депо, кроме Краснопресненского, не готово эксплуатировать вагоны нового поколения. Или, например, мы сейчас сконцентрируем около 60 низкопольных вагонов в Бауманском депо и таким образом сможем сделать 3 полностью низкопольных маршрута.

— Для каких еще целей делается унификация подвижного состава?

— Это упрощает и удешевляет эксплуатацию вагонов. Обслуживание вагонов одного типа будет более качественным, поскольку это отработанная годами технология. Мы уходим от проблемы мелкосерийного подвижного состава, когда нет запчастей и приходится заменять их неоригинальными деталями, тем самым сокращая срок службы вагонов.

— Как именно будет проходить распределение?

В Русаковское и Октябрьское депо мы отдаем 619-е вагоны, депо Апакова будет полностью укомплектовано Татрами. У бауманцев самая непростая ситуация — они исторически эксплуатируют самые разные виды вагонов, проводят испытания новинок, они больше заточены на мелкосерийность, поэтому все неформатные вагоны будут переданы именно туда. Здесь, я думаю, совсем нет повода для зависти, сотрудникам Бауманского депо придется сложнее, чем другим, вместе с разномастным подвижным составом придет и много сложностей. Но мы очень много ожидаем от этой оптимизации, это выход на новый уровень обслуживания пассажиров.

— А как обстоят дела с троллейбусами?

— То же самое, часть передач мы уже выполнили, но там немного сложнее — сегодня в Москве более 20 модификаций разных моделей троллейбусов и унификация по названию не приводит нас к желаемому результату — приходится больше обращать внимание на начинку и типы использованного оборудования и запчастей.

— Какие еще троллейбусные новости ждут Москву в ближайшее время?

— Мы планируем закупить троллейбусы с увеличенным автономным ходом для восстановления в центре 25-го маршрута, его сейчас дублирует автобус. Плюс — в скором времени будет обновлен подвижной состав на маршрутах Бк и Бч. Сейчас мы разрабатываем конкретные направления для обновления троллейбуса, это осмысленный подход к развитию электротранспорта, мы не покупаем подвижной состав просто так, а только с конкретными целями, для определенных маршрутов и участков, где в этом есть наиболее острая необходимость.

— В чем преимущество троллейбуса в городе?

— Он дешевле в эксплуатации и экологичнее. Самые большие затраты — это капитальные вложения в сеть. Но если соблюдать их периодичность, все будет работать отлично. Электричество дешевле бензина. Здесь напрямую работает принцип экономической эффективности, который действовал еще в СССР, когда билетика стоили на автобус 5 копеек, на троллейбус — 4 копейки и 3 копейки на трамвай. Так же и сейчас, эксплуатация троллейбуса и трамвая обходится дешевле, вот только сам подвижной состав стал стоить значительно дороже.

Беседавала Наталья Кукушкина
Фото автора



Профессия в фокусе: сварщик

Сварщик — профессия крайне необходимая в системе городского пассажирского транспорта, представители этой профессии трудятся во всех эксплуатационных филиалах ГУП «Мосгортранс», они ежедневно работают с автобусами, троллейбусами и трамваями: проводят ремонт кузова или отдельных деталей и элементов подвижного состава.

Сварка — это технология, которая лежит в основе основ, и заниматься ей в сфере пассажирского транспорта могут только профессионалы, ведь от действий сварщика зависит дальнейшая прочность ремонтируемого кузова и его самые важные эксплуатационные показатели. Редакция газеты побывала в кузовном цехе 17-го автобусного парка и узнала, что значит быть сварщиком на автотранспортном предприятии.

Аркадий Маликов — сварщик высшего 6-го разряда, работает в 17-м парке с 1998 года, а до этого 20 лет трудился на заводе ЗИЛ. 2 года назад Аркадий вышел на пенсию, но родной парк не оставил, тем более что опытных сварщиков на предпри-

ятии всегда не хватает. Аркадий закончил техникум в городе Златоуст по специальности «Обработка металлов резанием» и начал свою карьеру в области ракетостроения — делал двигатели для космических летательных аппаратов, а потом переехал с Урала в Москву и с тех пор работает в системе столичного автотранспорта.

У Аркадия интересная и очень ответственная профессия, он трудится в кузовном цехе, где сотрудники осуществляют весь цикл предпокрасочных работ. Зона ответственности нашего героя — это сварка всех типов: газосварка, электро-сварка и полуавтомат в среде защитных газов. Как сварщик высшего разряда, Аркадий Маликов владеет всеми сварочны-

ми техниками и может работать на разных участках, ремонтировать не только подвижной состав, но и участвовать в текущем ремонте производственных помещений и обустройстве территории. Дел для опытного сварщика везде хватает.

— Команда сварщиков почти всегда работает в экстренном режиме, мы осуществляем не только плановый, но и срочный ремонт неисправного подвижного состава. Заявки на ремонт поступают с линии, и мы сразу начинаем работу. Первым с поврежденной машиной работает сварщик. Он производит вытяжку и сварку материала, восстанавливает несущую конструкцию кузова — ферму, заменяет боковую обшивку кузова, стойки дверей, проводит сварочные работы на отдельных деталях и элементах кузова. При этом он работает в тесном контакте с кузовщиками, вся команда кузовного цеха обычно задействована в оперативном устранении неполадок, но именно от качества работы сварщиков зачастую зависят дальнейшие эксплуатационные показатели восстановленной машины, — отмечает Николай Персиянов, главный инженер 17-го автобусного парка.

По штату парку положено 6 сварщиков, но сейчас есть вакантные места, так как опытных сварщиков найти сложно, а для учеников такая ответственная работа не подходит. Да и качественное обучение профессии сейчас мало где проводят, тем более что специалист должен не только владеть всеми технологиями, но и отлично знать конструкцию любого кузова пассажирского транспорта. Нельзя забывать и о том, что профессия сварщика связана с повышенной опасностью для здоровья. Это работа с горячим металлом и искрами, температура на конце сварочного электрода достигает 7000 градусов, поэтому приступить к работе можно только в защитном костюме, маске и специальных рукавицах. Давно известно, что на сварку нельзя смотреть, и это не миф — работа без защитных средств грозит человеку ожогами роговицы глаза и другими неприятными последствиями.

— С самого первого дня работы я знаю, что нельзя пренебрегать защитными средствами, если все делать правильно и по

инструкции, то никакой опасности для здоровья не будет, — рассказывает Аркадий Маликов. — С каждым годом у нас становится все больше работы, ведь прочностные свойства металлов изменяются с течением времени не в лучшую сторону, иногда в работе приходится применять смекалку и изобретательность, чтобы найти выход из нестандартной ситуации. А на самом деле, в нашей работе все ситуации нестандартные, ведь не бывает двух машин с одинаковыми повреждениями, а значит, к каждому конкретному случаю приходится искать свой подход. Главная сложность в работе сварщика в автобусном парке — это то, что фронт работ не всегда находится в зоне прямой досягаемости и видимости, часто приходится разбирать машину на детали, чтобы добраться до поврежденного участка или целый день находиться в одной и той же неудобной позе. Физическая выносливость — очень важное качество для моей профессии, поэтому я стараюсь поддерживать хорошую физическую форму, сделал сам себе гирю и каждый день занимаюсь во время перерыва, чтобы руки были сильнее и здоровье крепче. Всем советую заниматься спортом, это улучшает настроение и дарит положительный заряд на весь рабочий день!

Наталья Кукушкина
Фото автора



Аркадий Маликов



Здравствуй, лето!

В первые летние дни в Мосгортрансе по традиции наступает пора детских перевозок. Школьники организованно отправляются на отдых в подмосковные оздоровительные лагеря, а выпускники празднуют окончание школы на различных городских площадках. Подготовка к детским перевозкам стартует еще весной, когда парки принимают заявки от учебных учреждений и организаций. Дальше идет согласо-

вание планов мероприятий, утверждение маршрутов, и в назначенный день колонны отправляются в путь.

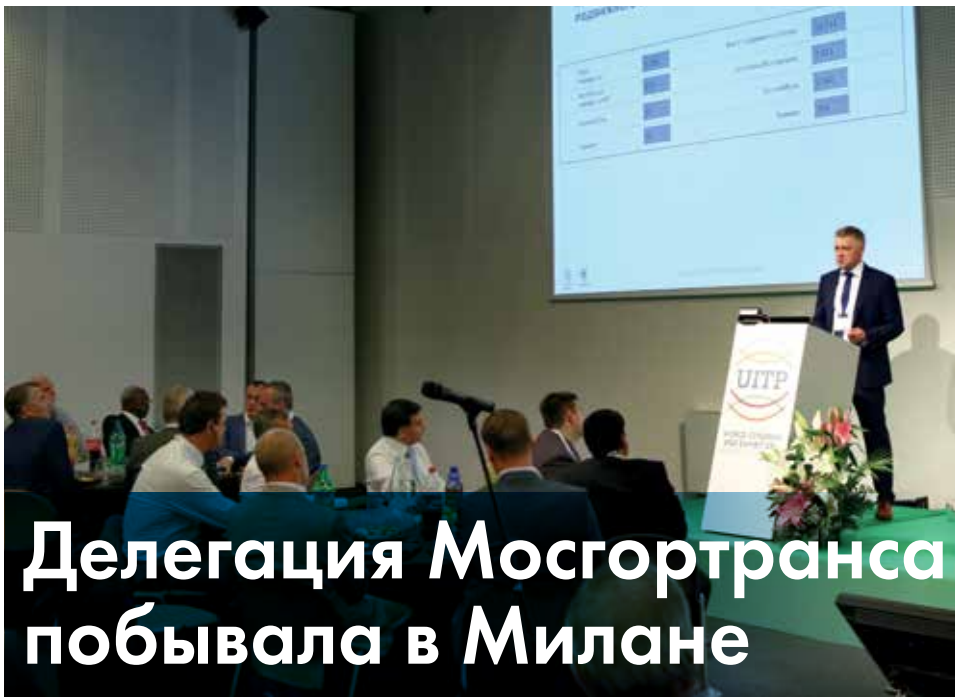
В этом году на отдых планируется отвезти более 10000 детей и подростков, для этого Мосгортранс выделил 270 специальных школьных автобусов. Отдыхающие поедут в детские оздоровительные лагеря: «Орленок», «Университетский», «ОРГРЭС», «Искорка», «Заря» и «Салют».

— Те, кто подает заявку на перевозки в Мосгортранс, получают важное и существенное преимущество — безопасность. У нас существует многоступенчатая система проверки подвижного состава и персонала, а кроме того мы обладаем большим опытом пассажирских, в том числе и специальных перевозок, какого нет на данный момент ни у одного частного перевозчика в столичном регионе, — отмечает Борис Ткачук, первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс».

Еще один важный этап летней программы — обслуживание выпускных вечеров. Водители Мосгортранса выполняют эту почетную обязанность на протяжении десятилетий. В этом году на обслуживание выпускных вечеров было выделено 87 автобусов, всего они перевезли около 3000 школьников. Выпускные вечера в Москве прошли 19 июня, специальный транспорт ждал своих пассажиров около учебных заведений, чтобы доставить их на главные городские праздничные площадки: Парк Горького, где всего собралось более 17000 школьников, на ВДНХ, в Кремлевский дворец, Гостинный двор, РАН (Российская академия наук), Крокус-Сити и другие. Утром следующего дня автобусы привезли выпускников обратно к точкам сбора.

— Наш парк выделяет 10 машин для обслуживания выпускных вечеров. Автобусы оборудованы всем необходимым и полностью соответствуют правилам организованной перевозки детских групп. Мы провели тщательный техосмотр каждого автобуса, проверили исправность двигателя, тормозных систем, работу навигационных приборов, тахографов и прочего оборудования. Но это только первый этап многоступенчатой проверки, подвижной состав осматривают представители ГИБДД и кинологической службы, все водители проходят дополнительный инструктаж по безопасности. Колонну на всем пути следования сопровождают автомобили ГИБДД. Перевозка детей для нас — ответственная и почетная задача, водителей мы выбираем только самых лучших, тех, кто работает на линии без аварий, не нарушает трудовую дисциплину и имеет большой опыт. В этом году все прошло очень радостно и позитивно, с хорошим настроением, мы же понимаем, что у детей праздник и все старались сделать безупречно, чтобы им было комфортно, — отметил Владимир Букварев, заместитель начальника дорожного отдела 10-го автобусного парка.

Антон Макаров
Фото Владимира Букварева



Делегация Мосгортранса побывала в Милане

С 8 по 10 июня в Милане проходили 61-й Всемирный конгресс и выставка MCOT (Международный союз общественного транспорта). В конгрессе приняли участие более 2200 делегатов из 83 стран мира, а на выставке свои достижения в области развития общественного транспорта продемонстрировали 284 экспонента, более 15000 посетителей выставки оценили новинки отрасли и познакомились с передовыми достижениями транспортников всего мира.

Уходящий президент MCOT сэр Питер Хенди, чей срок полномочий истек, передал бразды правления Масаки Огата, представляющему японскую компанию JR East (японские железные дороги). В своей финальной речи сэр Хенди повторил призыв общественному транспорту — делать больше с меньшими затратами: «Мы призываем лиц, принимающих решения, оказать нам большую поддержку, но, в конечном счете, мы не должны настолько зависеть от государственных средств. Необходимо найти новые модели финансирования общественного транспорта».

Произошли и изменения в Евразийской секции MCOT. В связи с истечением полномочий предыдущего главы секции, новым руководителем единогласно был избран генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов. 8 июня он выступил с докладом-презентацией о работе предприятия в рамках сессии «Транспорт в Евразии: новые проблемы, новые решения». В заседании также приняли участие представители транспортного сектора Белоруссии и Казахстана.

— Очередной конгресс MCOT — без преувеличения крупнейшее и очень важное международное событие в сфере городского транспорта. Более 2000 специалистов со всего мира представят свое видение и различные стратегии развития общественного транспорта как в небольших городах, так и в крупных мегаполисах. Для наших специалистов это прекрасная возможность обменяться опытом и поделиться своими идеями, как сделать городской транспорт лучше и эффективнее, еще более удобным и безопасным, — отметил Евгений Михайлов.

Всего от Мосгортранса в Милан отправилось 12 делегатов, среди них — Денис Фролов, заместитель директора Филевского автобусно-троллейбусного парка по троллейбусным перевозкам. Денис победил в конкурсе студенческих проектов на прошедшей прошлой осенью в Москве выставке «Экспосититранс-2014» и в качестве приза получил путевку в Милан.

— На выставке были представлены все

новейшие разработки, которые есть сейчас в мире. Было очень приятно увидеть, что сегодня электрификация — общемировой тренд на транспорте. Большой интерес у нас вызвало знакомство с транспортной системой Милана — одной из самых передовых и развитых в мире. Мы общались с итальянскими коллегами, спросили про их опыт и сами не остались в долгу, рассказали, как работает наземный транспорт в Москве. В Милане огромной популярностью пользуется троллейбус, у него высокий приоритет в движении, и даже есть выделенные троллейбусные линии. Городские светофоры в Милане настроены так, чтобы в первую очередь давать зеленый свет общественному транспорту. Мы увидели много интересных идей в плане внутреннего и внешнего дизайна салонов, а вот контактная сеть у них проще и примитивнее, чем наша, однако позволяет троллейбусам развивать приличную скорость. Опыт Милана показал нам, что троллейбус может быть скоростным, комфортным и востребованным городским транспортом, — рассказал Денис Фролов.

Поездка в Милан не была для наших коллег только ознакомительной, они принимали самое активное участие в работе практических сессий, обсуждали важные вопросы организации работы общественного транспорта с коллегами из других стран. Главный инженер ГУП «Мосгортранс» Павел Хмельев рассказал, что интересного он узнал в ходе мероприятия:

— Конгресс и выставка в Милане прошли на самом высоком уровне. Мы увидели отчетливую тенденцию: общественный транспорт во всем мире стремится перейти на электротягу, при этом разработка полнофункциональных образцов такого транспорта — лишь вопрос времени. В ходе конгресса мы провели множество совещаний, пообщались с поставщиками подвижного состава и оборудования, в частности, провели рабочую встречу с представителями концерна MAN, где обсудили актуальные вопросы ремонта и эксплуатации их двигателей. Также

я пообщался с представителями компании Bombardier, мы начали переговоры о запуске в Москве пилотного проекта по установке автоматических трамвайных стрелок.

Московский электротранспорт на конгрессе представлял Эдуард Покровский, он постоянно работает в составе MCOT, а в Милан поехал, чтобы своими глазами увидеть новейшие образцы электроприводных машин и ознакомиться с инновационными решениями в области развития транспортной инфраструктуры:

— Больших открытий на этой выставке я для себя не сделал, так как постоянно слежу за мировыми тенденциями. Приятно поразило огромное количество электроприводного транспорта. Мы все пока находимся в ожидании решающего шага, изобретения полноценной электрической машины, и я думаю, все случится уже в самом ближайшем будущем. К сожалению, в этом году в Милане не было представлено действительно инновационных вариантов батарей, а все мы знаем, что сегодня именно они, а точнее их срок службы, стоимость и особенности утилизации являются камнем преткновения в электробусах. Неприятно поразило на выставке полное отсутствие троллейбусов, не было представлено ни одной модели. Зато я познакомился с отличным инновационным проектом в области транспортной инфраструктуры — когда питание на подвижной состав передается через третий контактный рельс, это позволяет решить многие эстетические проблемы, связанные с инфраструктурой. Проект уже реализован в некоторых европейских городах, а в будущем он, возможно, придет и в Москву, по крайней мере, мы знаем, что такие разработки есть, они уже реализованы и работают.

Делая упор на электротранспорт, в Милане не забыли рассказать и о перспективах трамвая. Мы пообщались с этой темой с помощью главного инженера Краснопресненского трамвайного депо Сергея Матвеева.

— На стенде Bombardier в этом году было представлено много интересных решений, не глобальных, но таких, которые могут существенно улучшить работу общественного транспорта. Показалось интересным, что автомобильные схемы безопасности наконец начали внедрять на транспорте: была представлена полноценная система предотвращения аварий, когда камеры-сканеры на лобовом стекле постоянно мониторят дорожную обста-

новку и в случае обнаружения препятствий включают экстренное торможение. Приоритет в этом случае отдается человеку, а система лишь страхует его от ошибок. Когда проект будет реализован, это приведет к существенному сокращению числа ДТП. У Bombardier также было представлено интересное решение по организации рабочего пространства водителя. Здесь примером тоже послужили личные автомобили, точнее те модели, где есть возможность регулировки pedalного узла. Все мы знаем, что водителю приходится долгое время проводить в одной позе, и наша задача — создать такую эргономику рабочего места, чтобы сотрудникам было максимально комфортно. Проект по регулировке педалей, представленный в Милане, вполне возможно реализовать в Москве с несколькими доработками, для водителей это будет большим подспорьем, находиться в кабине им станет значительно удобнее.

ГУП «Мосгортранс» удостоился на конгрессе и специальной отметки в категории «Стратегии общественного транспорта»: делегации предприятия была вручена награда MCOT, отмечающая проект по унификации оплаты проезда пассажиров — внедрение транспортной карты. Отдел информационных технологий на выставке представлял его начальник Александр Лиходедов, он поделился с нами впечатлениями от конгресса и выставки:

— На выставке был показан не только подвижной состав, но и все новейшие достижения IT-отрасли, касающиеся общественного транспорта: это электронные табло, валидаторы, системы диспетчеризации и навигации. Были представлены хорошие идеи в области Wi-Fi оборудования, которые мы обязательно включим в техническое задание для Москвы. В целом могу сказать, что Москва идет в ногу со временем, многие передовые технологии у нас уже реализованы, другие проходят стадию тестирования, но нам есть куда стремиться, и в этом плане опыт Милана, для нас, конечно, очень полезен.

На закрытии мероприятия было объявлено об изменении формата проведения крупнейшего события в мире общественного транспорта. В следующий раз Всемирный конгресс и выставка MCOT будут проходить под названием Глобальный саммит общественного транспорта, с 15 по 17 мая 2017 года в Монреале (Канада).

Наталья Кукушкина
Фото UITP



Евгений Михайлов и Питер Хенди



Оружие к бою!

6 июня в «Спортинг клуб Москва» на 15-м километре Минского шоссе прошел традиционный 4-й чемпионат ГУП «Мосгортранс» по стрельбе из пистолета. В этот раз в состязании приняли участие 130 человек из 26 филиалов. Победу в общекомандном зачете одержала команда 7-го автобусного парка с результатом 158 очков, на 2-м месте коллектив СМТО с 152 очками, 3-й результат у команды 6-го автобусного парка — 129 очков.

В соревнованиях участвуют опытные спортсмены и новички — все в равных условиях, подготовку каждый участник проходит самостоятельно, кто-то стреляет из пневматических пистолетов в тире, а кто-то приезжает на состязание, чтобы освежить подзабытые армейские навыки. В личном зачете отдельно соревнуются мужчины и женщины. Особенность соревнования в том, что для стрельбы используются боевые пистолеты ПМ и многим участникам интересно попробовать свои силы именно в стрельбе из настоящего оружия. С каждым годом чемпионат набирает все большее число участников, и дело здесь не только в стрельбе и духе соревнования, но и в живом, интересном общении с коллегами и единомышленниками.



Команда 7-го автобусного парка

Подготовка к Гонке Героев идет полным ходом

В этом году, в день рождения Мосгортранса, у нас уже второй раз будет проходить летняя Гонка Героев. Она состоится 1 августа на полигоне Алабино и многие филиалы уже ведут активную подготовку к этому знаменательному спортивному событию: покупают или шьют специальную одежду, участники набирают спортивную форму. Прошлогодня Гонка была первой для большинства участников, и все «гонщики» вынесли из нее неоценимый опыт. Теперь каждый участник знает, к чему именно ему надо быть готовым, какую одежду и обувь подобрать для прохождения трассы — здесь у каждого свои предпочтения, но есть и общие рекомендации, например, надевать сетчатую обувь, чтобы она не тяжелела от воды и не мешала прохождению трассы. Одно можно сказать точно — в этом году участники выйдут на старт с более серьезным и боевым настроем. В финале

решено отдать приоритет командному результату, это поможет участникам сплотиться, поддерживать друг друга и обрести общие интересы и цели. Становящаяся традиционной, гонка однако не будет повторять себя из года в год, чтобы добавить участникам адреналина и задора, организаторы постоянно вносят в трассу какие-то изменения, в этом году, например, трасса стала почти на 3 километра длиннее, так что сюрпризы все равно будут.

— Каждый филиал в Гонке будут представлять 20 участников, и конкуренция в большинстве команд уже очень серьезная, записываются по 40 и по 50 человек, и ответственным по спорту придется выбирать наиболее подготовленных, причем одной спортивной формы тут будет мало, важно, чтобы «герой» не бросил свою коман-



ду и избыток собственных сил был готов потратить на помощь отстающим. Для каждого участника решение о выходе на дистанцию — это очень серьезный и ответственный шаг, особенно для тех, кто нечасто занимается спортом, но и награда для каждого здесь будет более чем достойная — это признание всего коллектива и свидетельство мужества и стойкости — жетон о прохождении гонки. Для городского жителя, существующего постоянно в атмосфере стресса и гиподинамии, такое спортивное событие — это не только отличная разрядка, но и шанс испытать себя, проверить свои силы, узнать, какие ресурсы заключены в твоём теле, на что ты способен, — комментирует первый заместитель генерального директора ГУП «Мосгортранс» Борис Ткачук.

Антон Макаров
Фот Георгия Тимакова



Готов к труду и обороне

23 мая спортсмены ГУП «Мосгортранс» приняли участие в открытии летнего сезона сдачи норм ГТО. На стадионе «Октябрь» участники фестиваля «Готов к труду и обороне» встречали профессиональные спортсмены, чемпионы и призеры Олимпийских игр. На фестивале всем желающим была предоставлена возможность проверить свои силы в основных дисциплинах ГТО, получить консультацию у опытного инструктора или сдать нормативы.

Основные дисциплины летнего комплекса ГТО — отжимания, подтягивания, бег на 3 километра, спринт на 100 метров, плавание, гирия, наклоны вперед. Участник комплекса ГТО после сдачи всех нормативов, соответствующих его возрастной группе, получает один из трех значков ГТО: бронзовый, серебряный или золотой.

Все три значка являются подтверждением отличной спортивной формы испытуемого, но для получения золотого статуса необходимо освоить большее количество дисциплин с наилучшими показателями.

Стать отличником ГТО сегодня может любой желающий, экзамены принимают постоянно в центрах спортивной подготовки столичных округов, узнать их адреса и расписание работы можно на сайте проекта: gto-mosgu.ru, там же любой желающий может зарегистрироваться в программе и получить 11-значный идентификационный номер участника. Поучаствовать в программе этим летом можно будет и централизованно, пока, правда, система командного участия в комплексе ГТО находится в разработке, но вскоре сотрудники, желающие получить значок,

будут объединены в команды и смогут сдавать экзамены совместно, в заранее выбранное время.

— Я думаю, что коллективное участие в комплексе ГТО поможет увлечь больше сотрудников, и соревновательный дух тут тоже играет роль, каждому приятно продемонстрировать свою силу и ловкость, а совместные цели только сплотят коллектив и помогут отстающим набрать форму. Считаю, что комплекс ГТО несет в себе огромный потенциал для раскрытия спортивных талантов наших сотрудников, ведь зачастую сложно именно начать заниматься спортом, а потом человек уже втягивается, увлекается процессом. В любом случае мы рады приветствовать всех начинающих спортсменов в наших рядах, и начать не так уж сложно: в каждом филиале у нас назначен ответственный по спортивно-массовой работе, и любой

желающий может обратиться к нему за советом или записаться в участники любого из соревнований, проводимого ГУП «Мосгортранс». Мы в свою очередь постоянно работаем над расширением спектра спортивных программ в филиалах: недавно открыли спортивный клуб на базе 16-го автобусного парка, любой желающий может здесь позаниматься на тренажерах или записаться в одну из спортивных секций. Сейчас, например, идет набор в секцию айкидо, занятия будут проходить под руководством опытного инструктора, который уже ведет занятия в депо имени Баумана. Мы надеемся вскоре расширить сеть спортивных секций и распространить ее на другие филиалы, — рассказывает Александр Панов, ответственный за спортивную работу на предприятии.

Алена Соколова
Фото Александра Панова

СПОРТИВНЫЙ КЛУБ НА БАЗЕ 16-ГО АВТОБУСНОГО ПАРКА

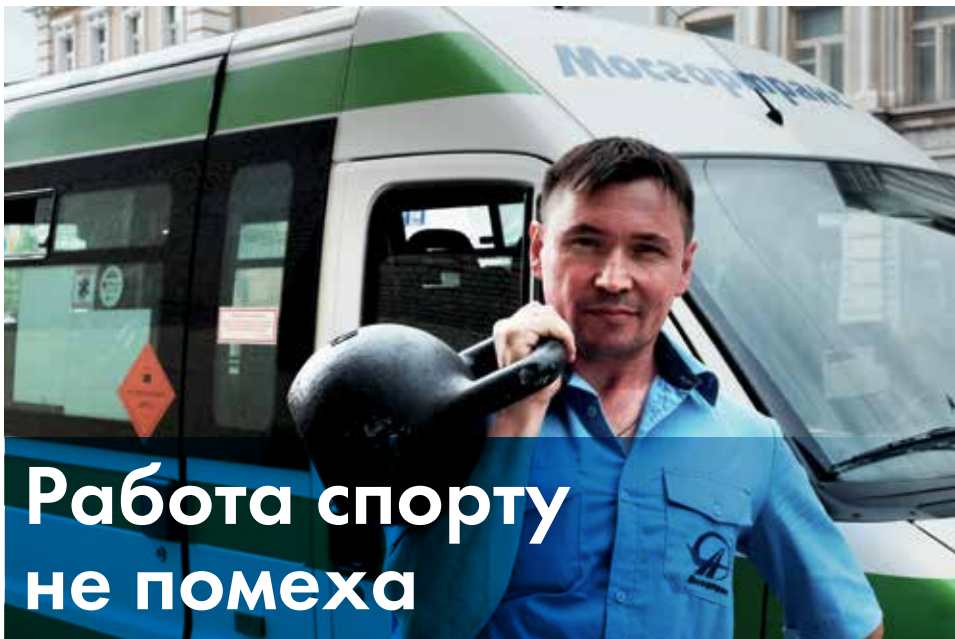
ЗАЛЫ:

- тренажерный зал;
- танцевальные залы;
- зал для единоборств;
- зал универсальный.

СЕКЦИИ:

- танцы
- айкидо
- бокс
- тайский бокс
- каратэ
- настольный теннис
- бильярд
- мини-футбол

Каширское шоссе, д. 67, тел. (495) 398-77-92
(авт. №№ 37, 717 или трол. №№ 67, 71
от м. «Домодедовская» до ост. «16-й автобусный парк»)



Работа спорту не помеха

Валерий Рыжов, водитель 9-го автобусного парка, недавно начал осваивать совершенно новый для себя вид спорта — гиревой. Интерес к поднятию тяжестей появился у него после посещения городского спортивного праздника, где наш герой наблюдал состязание силачей.

— Соревнования по поднятию гири запали мне в душу, дома я прочел про гирию в Интернете и решил, что этот вид спорта для меня, потому что в нем важна выносливость, я не раз видел очень накаченных спортсменов, которые даже 20 раз не могут поднять гирию, а я занимаюсь всего 3 месяца и уже поднимаю 80 раз левой рукой и 60 правой. В спорте я конечно, не новичок, но и профессионалом никогда не был, в школе и армии занимался вольной борьбой, да и все нормативы ГТО для своего возраста с легкостью выполняю, а некоторые перевыполняю в несколько раз, — рассказывает Валерий.

Валерий устроился водителем в систему столичного пассажирского транспор-

та 12 лет назад, а в 2007 перешел в 9-й автобусный парк. Сейчас он работает на центральном кольцевом маршруте К. У нашего героя транспортная семья: в 9-м парке работает водителем автобуса и его жена. Супруги вырастили двоих детей, уже радуются внуку и хотят, чтобы дети и внуки гордились их молодостью и отличной спортивной формой.

— Я занимаюсь гирей ежедневно: утром, перед работой, занятия придают мне бодрости и помогают быть в тонусе, иногда занимаюсь и на конечной станции во время обеда, ведь чтобы достичь успеха, нужно постоянно работать. Я и в выходные не делаю себе поблажек, наоборот, усложняю задачу, выхожу на спортивную площадку,

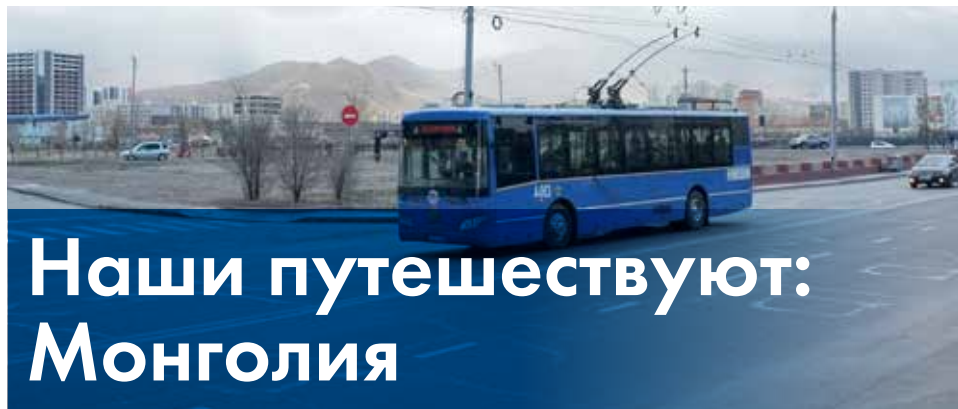
делаю силовые упражнения, подтягиваюсь и отжимаюсь, качаю пресс. У меня нет грандиозных спортивных целей, просто хочу быть здоровым и уверенным в себе.

Валерий начинал занятия гиревым спортом с минимальных нагрузок, но все равно опыт показал, что самое главное для новичка — это освоить технику поднятия гири, научиться правильно стоять и двигаться, чтобы избежать травм.

— Всем, кто хотел бы освоить гиревой спорт, я советую сначала изучить теорию. Я поступил по-другому, начал поднимать гирию, не владея правильной техникой, и как результат — боли в локтях, мозоли на пальцах. Когда я разобрался, как нужно делать по правилам — все стало хорошо. И это для меня главный плюс гиревого спорта, с тех пор как занимаюсь, стал чувствовать себя более здоровым. У водителей ведь сидячий образ жизни, и часто бывают проблемы со спиной, так вот гирия помогла мне избавиться от проблем и заболеваний, свойственных малоподвижному образу жизни, я чувствую себя здоровым и бодрым и занимаюсь с удовольствием. Кроме того, спорт стимулирует новые интересы, у меня есть знакомые, которые бросили курить, когда стали заниматься спортом, а сам я никогда не курил и алкоголем не увлекался, но сейчас предпочитаю совсем алкоголь не употреблять, гирей и другими упражнениями мне заниматься интереснее, от этого больше и удовольствия, и пользы.

Валерий не только сам занимается, но и приобщает к своему спорту товарищей в парке, его напарник Алексей сначала просто смотрел на его утренние занятия, а теперь уже сам понемногу пробует поднимать гирию и делает первые успехи, тем более что у него уже есть опытный наставник.

Наталья Кукушкина
Фото автора



Наши путешествуют: Монголия

Сотрудник 1-го троллейбусного парка Константин Климов в первые майские дни 2015 года побывал в столице Монголии Улан-Баторе и рассказал нашей газете о том, как работает общественный транспорт в этом далеком городе:

«Целью моей поездки в Монголию было ознакомиться с местной сетью общественного транспорта. Троллейбусное движение в Монголии действует только в ее столице — городе Улан-Баторе. Его организовали советские специалисты в середине 1980-х годов. Торжественное открытие первого маршрута и парка на 150 машин состоялось в октябре 1987 года.

Улан-Батор считается самым холодным городом среди всех мировых столиц. Среднегодовая температура воздуха здесь составляет всего 0,4 С. В городе ведется строительство новых высотных домов, но вместе с этим недалеко от центра можно увидеть большое количество юрт, где проживают целыми семьями. Основным видом городского пассажирского транспорта являются автобусы. По центральным улицам и в районы массового проживания людей проложены также троллейбусные маршруты. Днем по улицам курсируют маршрутные такси. Стоимость проезда в троллейбусах самая низкая — 300 тугри-

ков (местная валюта), в автобусах — 500 тугриков, что составляет 9 и 15 рублей соответственно. Оплата производится кондуктору при входе в транспортное средство.

Парк монгольских троллейбусов сегодня в основном состоит из машин местного, российского и китайского производства. Всего в Улан-Баторе 4 троллейбусных маршрута, по которым ходят 72 троллейбуса.

Собственное производство троллейбусов налажено в Монголии совсем недавно с помощью российских специалистов. В 2006 году правительственная делегация Монголии посетила филиал ГУП «Мосгортранс» — МТрЗ (Московский троллейбусный завод), где ознакомилась с технологией сборки троллейбусов. Тогда же был подписан договор о поставке машин различной комплектации. Первый троллейбус монгольского производства был построен к 800-летию Великой Монголии, которое отмечалось в 2006 году. С 2009 года все новые машины оборудуются дизель-генераторной установкой, позволяющей троллейбусам ехать в автономном режиме при возникновении нештатной ситуации.

6 мая 2015 года я выронила мобильный телефон в автобусе маршрута 400Т. Выражаю огромную благодарность водителю маршрута 400Т «16-й микрорайон Зеленограда — Метро «Тушинская» Гороху Роману Петровичу, нашедшему телефон, за чуткость, порядочность и содействие в возвращении телефона. Выражаю благодарность руководству филиала Зеленоградский автокомбинат ГУП «Мосгортранс» за такого замечательного сотрудника.

С уважением,
Валентина

Хочу выразить благодарность водителям автобуса №6 за то, что они всегда едут по расписанию. На остановке «Павелецкий вокзал», где я сажусь в автобус, он бывает «минута в минуту», едет аккуратно и ровно, и автобусы на этом маршруте работают замечательные — новые, чистые и красивые. Спасибо!

Островерхова
Лариса Константиновна

Прошу выразить благодарность оператору социального такси Елене, которая принимает заявки по телефону. Хочется, чтобы все так же работали. Она разговаривает очень медленно, доброжелательно, никогда не путает адреса: номер дома и корпус. Прошу выразить благодарность этому оператору и поставить ее в пример всем работникам. Спасибо!

Максимова
Элла Васильевна

Учредитель: Государственное унитарное предприятие города Москвы «Мосгортранс». 115035, г. Москва, Раушская набережная, д. 22/21, стр. 1
Газета зарегистрирована: Управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Москве и Московской области
ПИ № ТУ 50-1120 от 29 сентября 2011 г.

Главный редактор:
Наталья Кукушкина

Редакционная коллегия:
Кучумов С.В., Рыбкина М.В., Тимаков Г.А., Соловей Ю.Ю., Агеева И.В., Хмелев П.Г., Щербак И.А.

Над выпуском работали:
Наталья Кукушкина, Георгий Тимаков, Алена Соколова, Антон Макаров, Дмитрий Глухов, Вадим Розалиев, Константин Климов.

Дизайн и верстка: Марина Суслова
Корректура: Анастасия Качаева

Корпоративное издание № 06, июнь 2015 г.
Дата выхода в свет: 01.07.2015
Время подписания в печать: по графику — 12:00, 26.06.2015
фактически — 12:00, 26.06.2015
Тираж: 10000 экземпляров. Распространяется бесплатно.
Адрес издателя: ООО «Триада, лтд»
121471, г. Москва, Можайское шоссе, дом 29/2, стр. 1
Отпечатано в типографии: ООО «Триада, лтд», г. Москва.

Адрес редакции:
115035, Москва, Раушская набережная, д. 22/21, стр. 1
ГУП «Мосгортранс»
www.mosgortrans.ru
E-mail: pressa@mosgortrans.ru

Константин Климов
Фото автора