

# Выпуск 724 ( 31.03.2006)

---

## 1 АПРЕЛЯ ФИЛИАЛУ «ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДЕПО № 2» – 35 ЛЕТ. С ПРАЗДНИКОМ, ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Средь дат и событий в истории разных есть близкие нам по природе своей.  
Когда у друзей производственный праздник, нам очень приятно поздравить друзей.

## О ТРЕХ ДЕВУШКАХ НА «ТРОЙКЕ» И НЕ ТОЛЬКО...



Хотите, не хотите ли,  
Сказать вам должен я,  
Троллейбусов водители -  
Особая статья.  
Нелегкая профессия.  
Такие вот дела.  
Но ты сама все взвесила,  
В водители пошла.

Тебе работа нравится,  
И на душе светло.  
И город улыбается  
В переднее стекло.  
Веди ж, дивчина гордая,  
Троллейбус голубой.  
Пусть все мужчины города  
Любуются тобой!

## ДИРЕКТОРА ТД-2

Николай Иванович НИКУЛЕНОК (апрель - ноябрь 1971 г.)  
Василий Федорович СОЛОДКИЙ (1971 - 1998 гг.)  
Константин Васильевич КОЗЕЛ - с 5 января 1998 года по настоящее время.

## **ВТОРОЕ ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ: ВЧЕРА И СЕГОДНЯ**

**Дата основания - 1 апреля 1971 года**

Адрес - 220094, Минск, ул. Ванеева, 31

Число работников - 1.010 человек

Водителей - 474

Первый класс имеют 247 водителей,

из них женщин - 93

Ремонтных рабочих - 250

Служащих, руководителей

и специалистов - 79

Ветеранов - 328

Количество машин эксплуатационного парка - 222, в том числе по маркам: «ЗиУ-9» - 117 тр., «АКСМ-101» - 36 тр., «АКСМ-201» - 42 тр., «АКСМ-213» - 12 тр., «АКСМ-32102» - 9 тр., «МАЗ-103Т» - 6 тр.

Число обслуживаемых

маршрутов - 15

Самый протяженный маршрут - № 3 «Вокзал - Ангарская-4»

Ежедневный выпуск машин на линию в часы пик: 186 - утром, 178 - вечером

Общий пробег в среднем за месяц - 1040397,58 км

Количество перевозимых в год пассажиров - около 70 миллионов.

## **ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ**

### **УДОСТОЕНЫ:**

Вера БЕЛОСТОЦКАЯ - орденов Трудовой Славы II - III степени, медали «Ветеран труда»

Лариса ФЕДОРЕНКО - ордена Трудовой Славы III степени, медали «Ветеран труда»

Аркадий ГОЛУБ - ордена Дружбы народов

Иван БОГДАНОВИЧ - медали «За доблестный труд»

### **МЕДАЛЬЮ «ВETERАН ТРУДА» НАГРАЖДЕНЫ:**

Анна АБРАМОВИЧ

Ирина ГУЛЕВИЧ

Татьяна ИВАНСКАЯ

Елена КАНЦЛЕР

Анатолий КЛЕЩИК

Валентина КОНОНОВИЧ  
Галина КОРЗУН  
Иван КРЕПСКИЙ  
Галина КРУПИЦА  
Мария ЛАХТАНОВА  
Регина ЛЕПЕШКО  
Иван ЛИПСКИЙ  
Антонина МАЧУГА  
Софья НЕБОРСКАЯ  
Михаил ОРЛОВ  
Тамара ОРЛОВА  
Мария ПУГАЧЕВА  
Мария РАТУШЕВА  
Анатолий РЕКИШ  
Анна РОЩИНА  
Тамара РЯДЧЕНКО  
Людмила САКОВА  
Ядвига САМУЙЛИК  
Зинаида СТАНКЕВИЧ  
Вячеслав ТУМИЛОВИЧ  
Сергей ШИБКО

**ЗНАКОМ «ПОЧЕТНЫЙ РАБОТНИК ЖКХ» НАГРАЖДЕНЫ:**

Иван БОГДАНОВИЧ  
Виктор КОВАЛЕВ  
Владимир КОСТЮКЕВИЧ  
Анатолий РЕКИШ  
Иван ЩУРСКИЙ  
Галина ПАНТЮК

## **НЕ ЗАБЫВАЯ О СИЛЕ ТРАДИЦИЙ**



**Сегодня второе троллейбусное без преувеличений можно назвать уникальным филиалом, главной отличительной чертой которого является непреходящая стабильность. На протяжении трех с половиной десятилетий(!) ТД-2 удается оставаться одним из ведущих электротранс-портных предприятий белорусской столицы. И, естественно, в канун юбилея первое слово – директору.**

– Константин Васильевич, довольны ли вы теми показателями, с которыми коллектив встречает тридцатипятилетие?

– Я очень рад, что происходит значительное обновление подвижного состава. Только в 2005-м мы получили пятнадцать машин. И если в нынешнем году в депо появятся еще 40 – 50 новых троллейбусов, это станет самым большим достижением. Но, наверное, руководителей, которых полностью устраивают результаты деятельности, очень и очень мало. Трудиться всегда есть над чем. А вот оценивать должен пассажир. И когда

нами будет доволен именно пассажир, только тогда можно сказать: коллектив работает успешно. Хотя все плановые показатели мы выполняем досрочно и даже перевыполняем. К примеру, в депо один из самых высоких коэффициентов выпуска на линию подвижного состава как в утренние, так и в вечерние часы пик. Обнадеживают прошлогодние итоги финансово-хозяйственной деятельности. Можно обозначить результаты работы по охране труда, в области которой на протяжении нескольких лет филиал занимает призовые места. Хочется сказать о деятельности наших рационализаторов, внесших немалый вклад в снижение себестоимости перевозки пассажиров, организацию труда и механизацию производственных процессов. Нельзя не отметить коллектив столовой, который обслуживает 9 буфетов и работает чуть ли не круглосуточно, чтобы вовремя доставить пищу на конечные станции и обеспечить горячим питанием водителей... Филиал действительно на протяжении многих лет функционирует стабильно.

– И в чем же залог такого завидного постоянства? Наверняка имеется какой-то секрет. Поделитесь?

– В депо не случается сбоев благодаря костяку кадровых специалистов. В то время, когда подули так называемые ветры демократии и многие отправились за длинным рублем, мы сумели сохранить лучшие кадры. Вот и весь секрет. И здесь обязательно нужно вспомнить Василия Федоровича Солодкого. Именно он сплотил людей, привил им любовь к транспорту. А я только поддерживаю оставленные мне традиции. В очередной раз убедиться в том, что коллектив способен решать все поставленные задачи, довелось нынешней зимой. Когда в трескучие морозы и водители, и ремонтный персонал, и руководители трудились, как говорится, не за страх, а за совесть, обеспечивая бесперебойную работу на линии подвижного состава. В преддверии 35-летия хочется поблагодарить за добросовестный труд моих заместителей Николая Летяго и Ивана Щурского, начальника ЦТО Михаила Игнатенко, слесарей-электриков Геннадия Сорока и Игоря Федорова, бригадира Николая Сукало, мастера участка заявочного ремонта Николая Пригаро, бригадира Михаила Андрончика, Аркадия Голуба, Ивана Богдановича, Валерия Кункевича, Александра Кононовича, Льва Добычина, водителей-наставников Николая Артюхова, Валериана Бурака, Михаила Керножицкого, водителей Тамару Фираго, Галину Пантюк, Зинаиду Ковганову, Александра Мелешкова и многих-многих других.

– Константин Васильевич, легко ли к вам попасть на прием рядовому рабочему?

– Моя дверь открыта всегда и для всех. Но посетителей – очень мало. Каждое утро я начинаю с обхода территории депо, всех цехов, участков, регулярно бываю на конечных станциях, в общежитиях, и, естественно, люди имеют возможность общаться со мной вне кабинета. Бесспорно, здесь необходимо отдать должное и начальникам цехов, групп маршрутов, моим заместителям, которые проводят грамотную работу и умело решают все вопросы на местах. В результате у людей просто нет надобности обращаться к директору.

– Какой основной чертой, по вашему мнению, должен обладать руководитель?

– В первую очередь руководитель должен уметь ценить людей, их труд. Только при этом условии будет отдача.

– Что считаете неприемлемым в работе?

– Я непримирим к нарушителям. К тем, кто совершает прогулы, появляется на рабочем месте в нетрезвом состоянии и умышленно допускает брак.

– О чем мечтает директор второго троллейбусного в канун юбилея?

– Чтобы коллектив не сдавал позиции и всегда входил в тройку победителей. Чтобы значительно повысилась культура обслуживания, решились вопросы

электробезопасности. Чтобы пассажир, заходя в общественный транспорт, будь то троллейбус, трамвай или автобус, был абсолютно уверен, что доедет до пункта назначения комфортно и без происшествий. Сегодня этого требует время.

– День рождения филиала «Троллейбусное депо № 2» приходится аккурат на День смеха. Скажите, несет ли в себе такое совпадение некий скрытый символический смысл?

– Наверное, депо было введено в эксплуатацию первого апреля для того, чтобы люди всегда работали с радостью, чтобы как можно чаще улыбались и шутили. Но, несмотря на День смеха, оставались очень серьезными по отношению к производственным задачам.

– Константин Васильевич, и в заключение – ваши пожелания работникам.

– Прежде хочу извиниться перед коллективом за то, что в морозные ночи многих приходилось отрывать от семейных очагов, привлекать к работе. А пожелать хочу здоровья, счастья, мира, веселья, всех земных благ. Чтобы люди завтра трудились еще лучше, чем сегодня. И никогда не забывали, что мы обслуживаем городской общественный транспорт.

*Константин Васильевич Козел родился 18 февраля 1953 года в деревне Лоси Молодечненского района. Окончил радиотехническое училище г. Молодечно, Киевский техникум городского электрического транспорта (с красным дипломом), Белорусскую государственную политехническую академию, Белорусский государственный экономический университет. Работал на Минском тракторном заводе слесарем-сборщиком. В 1975 году после успешного окончания курсов водителей троллейбуса направлен во второе депо. Работал водителем, водителем-наставником. Избран секретарем комсомольской организации, председателем профкома ТД-2. С 1 сентября 1988-го по декабрь 1997 года - заместитель директора по эксплуатации пятого депо. 5 января 1998-го назначен директором ТД-2. Женат. Имеет сына, дочь и двоих внуков.*

## **...И БЫТЬ ПЕРВЫМИ!**



– К значимой дате мы подошли с достойными показателями, – говорит заместитель директора по кадровой, идеологической и социальной работе Виктор Ковалев. – Естественно, цели и задачи на будущее – эти позиции укреплять, продолжая работать так, чтобы не было стыдно ни нам перед городом, ни городу за нас. Хочу пожелать, чтобы сегодняшняя стабильность существовала всегда, а коллективу ТД-2 – дальнейших успехов и... быть не вторым, а первым!

## **РОДИТЬСЯ ВДВОЕМ ПОД СЧАСТЛИВОЙ ЗВЕЗДОЙ**



Так сложилось, что 1 апреля в филиале – двойной праздник. Именно в этот день родился первый заместитель директора – главный инженер Николай Летяго. Кстати, завтра Николай Васильевич тоже отмечает юбилей: ему исполняется пятьдесят лет. Он пришел во второе троллейбусное в 1973 году. Работал слесарем-электриком, слесарем по ремонту электрооборудования, мастером участка, старшим мастером, заместителем начальника ЦПОиР, заместителем начальника ЦПР. Возглавлял профсоюзный комитет депо, был начальником службы подвижного состава – заместителем директора по ремонту. Здесь Николая Летяго знают как грамотного, ответственного, высокообразованного специалиста, требовательного как к подчиненным, так и к себе. Коллектив филиала «Троллейбусное депо № 2» от всей души поздравляет Николая Васильевича с юбилеем, желает ему здоровья, счастья, удачи и весеннего настроения. К этим поздравлениям с огромным удовольствием присоединяется и редакция. С днем рождения!

## И ближе остановка на родном



**Во втором депо водитель третьей группы маршрутов Александр ЧАШИНСКИЙ - живая легенда. У работников филиала упоминание о нем ассоциируется исключительно со словом благодарность. И неспроста. Признания от пассажиров в Сашин адрес поступают с завидной регулярностью: иногда в течение смены парню доводится принимать по несколько корреспонденций одновременно.**

Чем же так приглянулся молодой водитель минчанам, пользующимся услугами городского общественного транспорта? В чем его магнетическая сила? Ответ прост. Пассажиры любят Чашинского за... умение работать с микрофоном. Удивлены? Тем не менее, ничего удивительного здесь нет. Просто Александр относится к той немногочисленной когорте эксплуатационщиков, которые объявляют остановки на белорусском языке.

Добросовестно выполнять профессиональные обязанности Александра Чашинского научил его наставник Слава Абрамович. А к родной речи Саша обратился, в принципе, недавно, около трех лет назад. Вдруг как-то неожиданно, по наитию захотелось говорить с пассажирами по-белорусски. Попробовал – получилось. Понравилось. И с тех пор он даже не представляет, что можно работать иначе. «Я решил показать всем, и жителям, и гостям столицы, как красив и мелодичен национальный язык. Что им можно заслушиваться не только в театральных ложах и концертных залах, но и в общественном транспорте», – объясняет свой выбор Чашинский. Возможно, кто-то пожмет плечами: языком нужно владеть в совершенстве. Не сомневайтесь.

Александра, окончившего белорусскую школу, можно назвать настоящим виртуозом и мастером слова. Поэтому и не скупятся пассажиры на благодарности: ведь когда в салоне раздается благозвучный родной язык, то и расстояния кажутся короче, и жизнь

приобретает совершенно иные – более яркие – краски. Хотите убедиться сами? Тогда отправляйтесь в путешествие по двадцатому маршруту «Вокзал – Серебрянка».

## От улыбки станет всем светлей



**Эта обаятельная молодая пара с первого взгляда показалась мне необыкновенно жизнерадостной, энергичной, веселой и очень легкой в общении. Как только они, улыбающиеся, появились на диспетчерской станции «Маяковского», вокруг действительно стало светлей. Знакомьтесь: Людмила и Дмитрий ВОЛЧКОВЫ.**

Людмила попробовала свои силы в разных профессиях, но окончательный выбор сделала в пользу пассажирского электротранспорта. Ее водительский путь начался в столице Эстонии – городе-музее Таллинне. В августе же 2003 года Людмилу Воцлавовну можно было видеть за рулем «пятерочки», курсирующей по просторным улицам Минска. А недавно к ней присоединился сын Дмитрий, и во втором троллейбусном появилась еще одна династия.

Дима обслуживает 24-й маршрут «Маяковского – Дrajня» и одновременно получает высшее образование: учится на втором курсе института управления и предпринимательства. На вопрос, как успевает совмещать учебу в экономическом вузе и новую – такую нелегкую! – работу, Дмитрий Волчков уверенно отвечает: «Запросто. Хочу быть директором». И можете не сомневаться – будет!

## Молодо – не зелено



**Роман ХАДНЕВИЧ - самый молодой мастер ТД-2. Трудится на участке дневного осмотра цеха технического обслуживания. Однако возраст нисколько не мешает парню профессионально выполнять возложенные на него обязанности и с легкостью находить общий язык со своей дружной командой.**

Во втором троллейбусном Рома начинал слесарем по ремонту подвижного состава, работал водителем погрузчика, электриком. Учился в Минском политехническом колледже. В 2004-м администрация филиала решила – быть ему мастером. И не ошиблась. Сегодня под началом Хадневича двадцать пять человек: слесари по ремонту подвижного состава, маляр, электрики, маневровые водители. Основная задача мастера участка – обеспечить качественный осмотр подвижного состава, выполнить заявки эксплуатационщиков, своевременно заменить неисправную машину, если есть необходимость, помочь рабочим... Такой Роман, как говорится, при исполнении: серьезный, ответственный, грамотный. В нынешнем году собирается поступать в Белорусскую государственную политехническую академию. А в остальное время он ди-джей, проводит дискотеки, огоньки, юбилеи, дни рождения. Сам играет на гитаре,

скрипке, клавишных, пишет музыку и стихи. Кстати, сейчас Рома Хадневич занимается созданием в депо вокально-инструментального ансамбля, который приблизительно в мае порадует нас своим мастерством.

И в заключение остается добавить, что молодой мастер – муж оператора ЭВМ ТД-2 Ольги, зять начальника ремонтно-механического цеха четвертого троллейбусного Бориса Горошко и папа большого человека – двухмесячного Константина Романовича.

## Через годы, через расстояния...



**Веру Белостоцкую, равно как и Анатолия Клещика, Анастасию Павловскую, Зинаиду Казановскую, Николая Бабошко, Анну Абрамович, Ядвигу Самуйлик, Владимира Костюкевича и многих-многих других, называют первооткрывателями второго троллейбусного. Эти имена золотом вписаны в историю филиала.**

За рулем Вера Ивановна провела сорок лет. В один из самых обычных дней три молоденькие подружки приняли твердое решение покинуть Минский автозавод и бодрым шагом направились навстречу новой жизни – осваивать профессию водителя троллейбуса. Несложно догадаться, что в их числе была и Вера Белостоцкая. А 4 марта 1966 года она уже самостоятельно повезла пассажиров по 3-му маршруту. В 71-м «троечка» Веры Ивановны получила постоянную прописку во втором депо и работала под ее чутким руководством до начала нынешнего года.

Но несмотря на время, пройденные расстояния, эта чудесная женщина продолжает хранить верность родному депо. Уже три месяца, как Вера Белостоцкая работает в ТД-2 приемщиком троллейбусов. И остается членом большого дружного коллектива. С праздником вас, уважаемая Вера Ивановна!

## К 35-ЛЕТИЮ ФИЛИАЛА ПРЕДСТАВЛЕНЫ К НАГРАЖДЕНИЮ

### **ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ МИНСКОГО ГОРОДСКОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ:**

Николай АРТЮХОВ, водитель-наставник

Александр МЕЛЕШКОВ, водитель

Николай ГИМРО, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования ЦТО

### **ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ МИНСКОГО ГОРОДСКОГО ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА:**

Владимир КОЗЫРИЦКИЙ, слесарь по ремонту подвижного состава

Александр ХМЫЛЬ, водитель

Валериан БУРАК, водитель-наставник

**НАГРУДНЫМ ЗНАКОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И  
КОММУНИКАЦИЙ РБ «ПОЧЕТНЫЙ ТРАНСПОРТНИК»:**

Геннадий СОРОКА, слесарь-электрик по ремонту подвижного состава ЦТО  
Зинаида КОВГАНОВА, водитель  
Константин КОЗЕЛ, директор

**ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И  
КОММУНИКАЦИЙ РБ:**

Палина ЯКУШЕВИЧ, водитель  
Владимир ПРИСТАВКО, водитель автомобиля  
Михаил КЕРНОЖИЦКИЙ, водитель-наставник

**ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ КУП «МИНСКТРАНС»:**

Людмила БЛИЗНЮК, водитель  
Татьяна БАЙЛЕВИЧ, кладовщик столовой  
Стефан САВИЦКИЙ, слесарь-ремонтник ОГМ  
Екатерина БОРОВЦОВА, гардеробщик АХО  
Валентина ШУЛЬГА, заместитель главного бухгалтера  
Сергей КАЛАЧ, водитель-наставник  
Николай ЛЕТЯГО, первый заместитель - главный инженер  
Александр АНАНИЧ, слесарь по ремонту подвижного состава РМЦ

**БЛАГОДАРНОСТЬЮ КУП «МИНСКТРАНС»:**

Александр ГОЦКО, контролер ОТК  
Василий КУЛАЖЕНКО, начальник сектора охраны труда  
Татьяна КАСИЛОВИЧ, диспетчер по организации движения службы эксплуатации  
Анна АБРАМОВИЧ, приемщик троллейбусов  
Надежда ТИХОНОВИЧ, начальник отдела кадров

**ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ЛЕНИНСКОГО РАЙОНА Г.  
МИНСКА:**

Иван ЗИНОВИЧ, водитель  
Елена ЛАДУТЬКО, водитель  
Михаил РЕШЕТКА, слесарь-электрик РМЦ  
Валентина СИНЬКЕВИЧ, водитель  
Тамара ФИРАГО, водитель

**БЛАГОДАРНОСТЬЮ АДМИНИСТРАЦИИ ЛЕНИНСКОГО РАЙОНА Г.  
МИНСКА:**

Валерий ГУРИНОВИЧ, слесарь-ремонтник ОГМ  
Анатолий ЗЕЛЕНКО, водитель  
Михаил ШАМКОЛОВИЧ, водитель  
Виктор ЯРОШЕНЯ, водитель  
Валерий КЕЖУН, слесарь-электрик ЦТО

**ЗА ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ**

**Издавна второе троллейбусное славится своими спортсменами, которых курирует методист по физкультуре Людмила Сафончик.**

Самыми активными поклонниками здорового образа жизни, принимающими участие в соревнованиях по всем видам спорта, являются Татьяна Вашкевич, Александр Волчек, Алексей Свинобаев, Галина Пантюк, Александр Одинец. Особенно хочется отметить слесаря РМЦ Михаила Юрана, выигравшего в нынешнем году первенство Республики Беларусь по лыжам среди инвалидов.

Помимо спартакиады КУП «Минсктранс», районных и городских состязаний, в депо проходит собственная круглогодичная спартакиада, которая позволяет открывать новые и новые таланты. К примеру, хорошие результаты в соревнованиях по настольному теннису показал водитель Андрей Матвеев, по легкой атлетике – водитель Сергей Бавтрукович. В числе лучших пловцов имя слесаря ОГМ Сергея Прокопенко, замечательным шашистом назван водитель Евгений Шинкаревич. Кроме соревнований, турниров, туристических слетов, спортсмены ТД-2 свободное от работы время любят посвящать... спорту: выезжают в Раубичи, Волму, чтобы покататься на лыжах, ходят в бассейн.

## ШИРЕ КРУГ



**Ни для кого не секрет, что на предприятии «Минсктранс» самая деятельная и многочисленная «первичка» ОО «БРСМ» - во втором депо. На сегодняшний день здесь зарегистрированы 52 человека. Недавно приняли решение вступить в ряды общественного объединения и подали заявления еще 27 желающих.**

Объединяет молодежь филиала мастер ремонтно-механического цеха Дмитрий Шилейко. Ребята принимают участие во всех мероприятиях и акциях, которые проводятся на предприятии, в Центральном и Ленинском районах города. Естественно, в первичной организации ТД-2 есть свои лидеры: Максим Курейчик, Виталий Андрончик, Александр Чашинский, Наталья Ковалева, Андрей Овсяник, Александр Волчек. Не отстает от активистов «первички» и слесарь-электрик Дмитрий Лаврецкий, хотя членом БРСМ не является, а пока, так сказать, присматривается к деятельности организации.

С появлением КУП «Минсктранс» молодые инициативные люди стали жить гораздо интереснее и веселее, у них появилась возможность поближе познакомиться с ребятами из других филиалов. Так, сегодня у молодежи ТД-2 сложились дружеские отношения с девушками и парнями из АП-4, АП-7. И искренне хочется, чтобы круг общения постоянно расширялся.

## Чтобы дорога не кончалась



**На протяжении всей школьной жизни у нее была заветная мечта. Да не простая, а окутанная кружевом тайны. Никто и не подозревал, что эта непосредственная, заводная, общительная девочка-хохотунья изо дня в день грезит о... профессии. Она же стойко молчала, не посвящая ни родных, ни друзей в свой большой секрет. Даже в ученических тетрадках в сочинениях на тему о будущем хрупкая рука твердо выводила – который уж раз подряд! – все что угодно, только не истину.**

Со временем правда-таки открылась. И все с удивлением узнали, что молоденькая мечтательница безумно хотела стать водителем троллейбуса. Частенько приезжая из Узденского района в Минск в гости к родственникам, Галя подолгу каталась в салонах этих больших сказочных машин. И в такие фантастические моменты путешественницу не покидало одно-единственное желание: чтобы дорога не кончалась...

### **Однажды в солнечный день**

И дорога действительно не кончалась. Она вела Галину к вожаемой мечте. Только не сразу, как хотелось, а постепенно. Прежде чем стать водителем, около пяти с половиной лет девушка была швеей столичной фабрики «Комсомолка». Работа казалась интересной и необычайно легкой. Ей нравились мелодия швейных машин, струящееся движение нити, шелест ткани, большой дружный коллектив. Но, несмотря ни на что, забыть троллейбус Галя все же не сумела. Однажды в кристально-прозрачное фабричное окно с самого утра настойчиво заглядывало яркое солнце, словно призывая начать новую жизнь. И именно в этот момент она решила. Вместе с двумя подругами написали «по собственному» и в первый весенний день 1982 года смело отправились покорять еще вчера казавшиеся недостижимыми вершины – водительские курсы. К сожалению, из трех подружек рассчитать силы смогли не все: одна из девушек очень быстро вернулась на фабрику. Зато Галина Захар и Алла Ковалева водят свои машины по столичным магистралям и по сей день. На курсах Гале было так же легко, как и на «Комсомолке». К тому же тонкостям езды ее обучал настоящий мастер, водитель-наставник второго троллейбусного депо Петр Макаревич. После учебы она пришла работать в ТД-1, и 26 августа 1982 года начался отсчет другого времени. Заветная мечта стала делом жизни: Галина приступила к самостоятельной работе на 25-м маршруте «Мясникова – Мирошниченко».

### **Окно напротив**

А потом появился он, такой же влюбленный в профессию. Следом за Галиной на курсы, а затем и на работу в первое троллейбусное пришел Витольд Захар. Молодой человек обслуживал 29-й маршрут «Калиновского – Мясникова», даже не подозревая, что где-то рядом на линии возит пассажиров его вторая половинка, его суженая. Галина и Витольд встретились совершенно неожиданно: в «дежурке». Он показался ей сильным, надежным. Да и любил троллейбусы (наверное, этот фактор и сыграл решающую роль) ничуть не меньше. Ну а она, легкая в общении, никогда не унывающая, просто-напросто не могла не понравиться молодому водителю. И... все перевернулось. Ребята жили в соседних общежитиях на улице Кульман, а окна их комнат располагались напротив. Было очень удобно: не успеет Галя прибежать со смены домой, как Витя из своего окошка уже машет ей рукой, мол, выходи поскорее, заждался! Та весна запомнилась им навсегда: набухали новорожденные почки, в ручьи превращался талый снег, постепенно отогревающееся солнце вот-вот обещало стать

щедрым. И среди всего этого великолепия, в самом центре пробуждающейся природы, – двое. Они бродили по паркам, не пропускали ни одной театральной премьеры, ходили в кино, музеи. А уже в августе пела и плясала свадьба. Один из музыкантов, регулярно обслуживающих подобные мероприятия, отметил, что такого веселья на своем веку еще не видал...

### **Любимый маршрут один на двоих**

Через несколько лет Галина Петровна и Витольд Болеславович перешли во второе депо и начали работать по 16-му маршруту «Чижевка – вокзал». У них был один на двоих не только маршрут, но и машина, управляли которой посменно. А дома подрастали двое малышей, Виталий и Николай, никогда не посещавшие ни ясли, ни садик. Конечно же, супругам приходилось нелегко. Но любовь, взаимопонимание, бесконечная забота друг о друге помогли преодолеть все трудности бытия. Галина – на линии, Витольд – по хозяйству: готовит, убирает, стирает. Потом все наоборот. За долгие годы совместной жизни Галина Петровна постоянно встречала мужа с вечерней смены, а по утрам провожала на работу. И ни единого раза не проспала. Бесспорно, огромную роль в выработавшихся «способностях» сыграла транспортная деятельность с ее жестким распорядком.

Сейчас Галина Захар по утрам желает удачного дня уже троим мужчинам. А в остальном практически ничего не изменилось. Она ни единой секунды, как когда-то за школьной партией, не мыслит себя без профессии и своего троллейбуса. Она, как и раньше, – очаровательная, веселая, жизнерадостная, неунывающая женщина с богатым внутренним миром, рядом с которой у окружающих поднимается настроение. Разве что управляют Галина Петровна и Витольд Болеславович теперь разными машинами. Но, тем не менее, любимый шестнадцатый маршрут остался прежним: одним на двоих.

## **ВЕРНА ПРОФЕССИИ СЕМЬЯ**



**Эта счастливая и дружная семья отличается от многих других тем, что большая ее половина трудится в КУП «Минсктранс». Догадались, о ком пойдет речь? Ну конечно, о БУБЕНИКОВЫХ!**

Честно признаться, первоначально передо мной стояла иная задача – написать о Наталье Бубениковой как об одной из трех награжденных Благодарственным письмом Мингорисполкома. Но, поразмыслив, я решила поступить по-другому: эта публикация будет обо всех.

Наталья Федоровна и Константин Павлович, основоположники династии, познакомились в первом депо, куда пришли работать одновременно: она – после окончания 114-го училища, он – водительских курсов. Оба обслуживали 33-й маршрут «Западная – Дrajня», с которого и началась их долгая совместная жизнь.

С пуском в эксплуатацию пятого троллейбусного супругов перевели в новый филиал. Здесь они посменно управляли одной машиной, стажировали молодых водителей и растили детей. Их у Натальи и Константина четверо. Каждый, имеющий хотя бы одного ребенка, хорошо знает, как это хлопотно. Тем не менее, богатые и счастливые

родители, несмотря на сопутствующие трудности, остались верны профессии. Имя старшей дочери в семье не обсуждалось: Константин решил назвать девочку в честь самой любимой женщины на свете – Натальей. Через год и два дня родилась Елена. Затем появилась Александра. Но Бубениковым очень хотелось иметь сына... И Бог подарил им Ивана.

Со временем Константин Павлович перевелся во второе депо ведущим инженером по БД. А через год вслед за мужем пришла и Наталья Федоровна. С тех пор в их профессиональной деятельности ничего не менялось: он по сей день обеспечивает безопасность движения в ТД-2, она работает водителем по 20-му маршруту и продолжает стажировать на своем бессменном «ЗиУ-9». Скольким молодым водителям передала секреты мастерства! Саша Милош, Наташа Соколова, Наташа Летун... Сейчас все они самостоятельные грамотные специалисты третьей группы маршрутов. «Учила строго, но справедливо. К ней все хотят на стажировку. Думаю, каждый из ее учеников подтвердит, что Наталья Федоровна – замечательный учитель и человек», – говорит водитель второго класса Наталья Летун.

А как же династия? Теперь самое время рассказать и об этом. Наталья Бубеникова-младшая работает в службе эксплуатации второго депо оператором ЭВМ. Диспетчер службы организации движения КУП «Минсктранс» Лена, ставшая супругой водителя ТД-2 Дмитрия Шаплова, сейчас находится в декретном отпуске, растит очаровашку Настеньку. В прошлом году Бубениковы выдали замуж и младшую дочь Александру. Да не просто выдали, а так, как полагается настоящей транспортной семье. В ЗАГС новобрачные отправились не на «Лимузине», а в троллейбусе «АКСМ-321», которым управлял Ленин муж. Давненько белорусская столица не видала подобного: обычно для проведения эксклюзивных торжеств минчане отдают предпочтение трамваям. Но и это еще не все. В спутники жизни Александра выбрала... конечно же, водителя троллейбуса. Второй половинкой девушки оказался Вадим Пекарь, работающий в пятом депо по 35-му маршруту.

Кстати, они и познакомились в троллейбусе, в салоне которого Саша постоянно ездила на занятия в политехнический колледж. Ваня пока учится в восьмом классе. Но что-то мне подсказывает внутренний голос, парень тоже станет транспортником. Ведь его фамилия – Бубеников.

## В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ЖИЗНЬ КОЛЛЕКТИВА



**На учете первичной профсоюзной организации второго депо (председатель профкома Александр Станчик) 1.137 человек, из которых 121 – неработающие пенсионеры.**

В состав профкома входят представители практически всех подразделений филиала. За каждым из них закреплена комиссия. На заседаниях комитета рассматриваются такие важные вопросы, касающиеся жизни коллектива, как охрана труда, состояние культуры обслуживания пассажиров, безопасность дорожного движения, соблюдение

правил технической эксплуатации и должностной инструкции, регулярность движения, подготовка депо к работе в осенне-зимний период, деятельность цеховых комитетов, организация и проведение культурно-массовых мероприятий и многие-многие другие. В филиале создана и функционирует школа профактива, в которой обучаются более тридцати инициативных членов профсоюза. Тематика занятий разнообразна и актуальна: «Изучение Устава профсоюза работников», «Все о контракте. Внутренний трудовой распорядок», «Жилищный кодекс. Трудовой кодекс»...

Большое внимание как со стороны администрации, так и профсоюзного комитета уделяется оздоровлению, жилищно-бытовым вопросам, физкультурно-оздоровительной работе. Не забывают во втором троллейбусном и о ветеранах войны, афганцах, неработающих пенсионерах.

## Экспозиция откроется в августе



**Во втором троллейбусном депо ведутся подготовительные работы по оформлению музея электротранспорта и истории филиала.**

Инициатором данного начинания, которое мгновенно получило всеобщую поддержку, выступил директор ТД-2 Константин Козел. На сегодняшний день вместе с руководителем подразделения организационными мероприятиями активно занимаются заместитель директора по кадрам Виктор Ковалев, председатель Совета ветеранов работников жилищно-коммунального хозяйства Мингорисполкома Евгений Власко и бывший заместитель министра ЖКХ Владимир Киселев. Живо откликнулись на обращение инициативной группы о помощи в подборе памятных материалов и многие работники КУП «Минсктранс».

В настоящее время во втором троллейбусном собраны уникальные коллекции фотографий, документов, Книг почета, наград, кубков, грамот... Примечателен факт, что именно в этом музее можно будет увидеть редчайшую правительственную награду, которой в свое время удостоился коллектив Минского трамвайно-троллейбусного управления, – Юбилейный почетный знак ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР, ВЦСПС.

Предположительно, первых посетителей музей примет уже в августе нынешнего года. Специалистами разработан проект, изготовлены эскизы. А в самое ближайшее время начнется практическое оформление стендов. Поначалу основная масса собранных экспонатов разместится в одном помещении. В будущем же по задумке основоположников музей развернет свою экспозицию в трех залах, один из которых планируется посвятить столичному электротранспорту в целом, другой – истории филиала «Троллейбусное депо № 2», третий – перспективному развитию. Думается, музей второго депо будет пользоваться огромной популярностью у всех работников предприятия – ведь это наша биография.

## Со знаком качества



**Очевидно, что ремонтная зона на предприятии занимает особое место. Ведь насколько качественно будет починен подвижной состав, настолько качественными окажутся и пассажироперевозки.**

Ремзона ТД-2, деятельность которой координирует заместитель главного инженера по ремонту Константин Микуцкий, делится на два цеха: ЦТО (начальник Михаил Игнатенко) и РМЦ (начальник Виктор Смольский). Специалисты цеха технического обслуживания занимаются проведением ежедневного осмотра, ТО-1, заявочным ремонтом, обслуживают участки литья из резины, электроники, шиномонтажный. В ремонтно-механическом цехе находятся ТО-2 и текущий ремонт. Здесь же располагаются участки токарный, слесарный, агрегатный, аварийно-восстановительный, электроучасток, литейное и кузнечное производство, обойное, малярное и столярное отделения. И в ЦТО, и в РМЦ трудятся опытные, грамотные специалисты, чью работу можно охарактеризовать так – со знаком качества.

## Балом правит мысль



В техотделе филиала, возглавляет который Андрей Красиченко, трудятся Андрей Илларионов, Екатерина Рогутович, Наталья Ковалева, Зинаида Бобрик и Надежда Черевко. Одними из основных задач специалистов являются предоставление нормативно-технической документации и постоянный контроль технологической дисциплины. Самое пристальное внимание уделяется троллейбусам, прошедшим текущий ремонт. «Все параметры должны соблюдаться и соответствовать имеющейся технической документации. Ведь именно здесь закладывается здоровье подвижного состава», – говорит Андрей Константинович.

Стабильно работают и рационализаторы ТД-2, которые вносят большой вклад в выполнение мероприятий, направленных на обеспечение труда рабочих, механизации производственных процессов, организации труда и производства, снижение себестоимости перевозки пассажиров. Так, среди поданных рацпредложений – изготовление втулки поворотного кулака переднего моста 64221-30000.15СБ троллейбусов модели «АКСМ-101», «АКСМ-201», изготовление защитной камеры, помещаемой вовнутрь РКО (экономический эффект – 7,5 млн. руб.).

В перспективе специалисты техотдела филиала планируют внедрить в производство высокопроизводительное оборудование, тех-оснастку и инструмент, обеспечивающие повышение экономической эффективности и производительности труда. И, конечно же, своевременно выявлять и устранять нарушения в части соблюдения технологической дисциплины.

# Живая работа



**Именно такое определение дал своей профессии водитель первого класса второй группы маршрутов Василий ВОЛЧЕК.**

– Едешь по городу и наблюдаешь, как он просыпается, торопится, влюбляется, расцветает весной, загорается вечерними огнями – одним словом, живет, – с заметным воодушевлением говорит Василий Анатольевич.

Во второе депо водитель пришел двадцать лет назад. Возил пассажиров на троллейбусах «ЗиУ-5» и «ЗиУ-9». А недавно по 23-му маршруту «Маяковского – Лермонтова» побежал новенький «МАЗ-103Т», управляют которым посменно Галина Порепко, Иосиф Меляшкевич и, конечно же, Василий Волчек.

Рассказывать о себе Василий Анатольевич, как и все скромные люди, не любит и, похоже, не умеет. Восполняет пробел начальник второй группы маршрутов Николай Боровик:

– Побольше бы таких профессионалов, как Василий. За двадцать лет не допустил ни одного дорожно-транспортного происшествия, не имеет нарушений трудовой и финансовой дисциплины, умело работает с пассажирами. А еще он безотказный человек. Когда бы ни попросили выйти (в выходные, праздники), Василий без лишних слов сядет за руль и с неизменно хорошим настроением отправится в рейс.

Естественно, руководство не могло не отметить заслуги водителя. В прошлом году ко Дню автомобилиста и дорожника Василий Волчек награжден Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

*Редакция выражает благодарность работникам отдела кадров филиала «Троллейбусное депо № 2» и лично начальнику ОК Надежде Тихонович за помощь в предоставлении информации.*

**Материалы и фотографии, посвященные юбилею второго троллейбусного депо, подготовила корреспондент Елена ИОСУБ**

# Крепче за баранку держись, шофер!



По информации МВД, статистика ДТП в Беларуси в течение последних лет существенно не меняется: почти половину всех происшествий (47 – 49 процентов) составляют наезды на пешеходов, примерно третья часть от общего количества ДТП (28 – 32 процента) приходится на столкновения между транспортными средствами; одно из первых мест среди причин гибели людей в республике

**занимает дорожно-транспортный травматизм. С целью улучшения ситуации на дорогах республики Президентом были приняты и утверждены изменения в Правилах дорожного движения. Прокомментировать их корреспондент «ТС» попросила начальника учебного центра КУП «Минсктранс» Романа ДЖАГЕТЯНА.**

– Мы внимательно изучили новые Правила, отметили нововведения, которые касаются не только всех категорий водителей, но и пешеходов. Преподаватели нашего центра провели занятия по четырехчасовой программе с аппаратом управления КУП «Минсктранс». Надо сказать, что обучение было полезно и для тех, кто имеет машину, и для тех, кто пользуется общественным транспортом. Мы привыкли к тому, что пешеход – не главный участник на дороге. Он должен дойти до середины проезжей части, остановиться, осмотреться, нет ли подъезжающих авто, и только затем двигаться дальше. Сегодня все иначе. Если, пересекая дорогу, человек не увидел островка безопасности посреди нее (а таких в городе очень мало), то должен спокойно закончить переход, он имеет некоторые преимущества перед остальными участниками движения. Конечно, есть и негласное правило: убедиться, что выход на проезжую часть безопасен и ты не создаешь препятствий для других транспортных средств.

– Роман Романович, какие еще значимые изменения внесены в новые Правила дорожного движения?

– Особое внимание будет уделяться соответствию автомобилей действующим техническим нормам и стандартам. Сейчас сотрудники ГАИ активизировали борьбу с водителями, нарушающими правила тонировки стекол автомобилей, на очереди – любители альтернативных вариантов подсветки и тюнинга.

Все водители общественного транспорта, включая маршрутные такси, должны вести машины по правой крайней полосе, не выезжая во второй ряд, за исключением случаев, когда нужно объехать препятствие. Если раньше автобус, покидая остановочный «карман» и перемещаясь в первую полосу движения, вынужден был дожидаться, когда она освободится, то теперь наоборот – все остальные машины должны его пропустить.

– Но в этом случае могут появиться трудности у водителей-частников?

– Дело в том, что задержки общественного транспорта при посадке-высадке на остановках ведут к нарушению графика, а впоследствии и к нареканиям со стороны пассажиров. Решение данной проблемы – задача первостепенная. И в этой связи нововведения правильные и своевременные. А вот как водители общественного транспорта применяют их на практике – это дело другое. Всю первую декаду я активно пользовался своим личным автомобилем и был неприятно удивлен: вместо того чтобы следовать новым Правилам и не мешать другим автомобилям, автобусы и троллейбусы по-прежнему ездят, где им хочется. Выстроившись в ряд и заняв несколько полос одновременно, позади себя они образуют пробки, а следовательно, способствуют аварийной ситуации.

– Касаются ли нововведения работы маршрутных такси? Они ведь тоже занимают площадки на остановках общественного транспорта и мешают своевременной посадке-высадке.

– Сколько бы ни было маршруток, а их не так уж и много, правила надо выполнять. Дорога – территория очень опасная, и тут надо как-то подстраиваться. В то же время новые Правила отчасти навязаны бедами, которые причиняют именно маршрутные такси. Зачастую в погоне за прибылью, то есть за лишним рейсом, они могут внезапно «юркнуть» со второго или третьего ряда к бордюру, чтобы подобрать пассажира, и

становятся виновниками ДТП. Перестроение одного транспортного средства не должно приводить к резкому торможению других, движущихся по выбранной полосе дороги. Согласно нововведениям в населенных пунктах маршрутки могут занимать только выделенную для них полосу, а при ее отсутствии – ехать по крайней правой части дороги. Перестраиваться на другую полосу движения можно только перед обгоном, опережением, объездом. Это касается всех транспортных средств. Занимать крайнюю левую полосу при трех и более полосах движения в одном направлении разрешается только тогда, когда заняты остальные, либо для опережения, объезда препятствия, поворота налево или разворота, а также для остановки, стоянки на левой стороне дороги с односторонним движением; вне населенных пунктов запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых.

– Какие наказания предполагаются за нарушения ПДД?

– Более строгими станут санкции к участникам движения, управляющим автомобилями в нетрезвом состоянии. При первом нарушении – лишение водительских прав, при повторном – привлечение к уголовной ответственности. Есть над чем задуматься. Что касается пассажиров, тут тоже несколько по-иному будут расставлены акценты. Пассажиром считается не только тот, кто находится в общественном транспорте, как раньше, но и тот, кто входит или высаживается из него. Следовательно, если человек поскользнулся при посадке-высадке рядом с автобусом или троллейбусом, то он считается пострадавшим пассажиром. Это означает, что последний вправе требовать компенсации причиненных ему физических страданий в связи с полученными травмами, возмещения материального ущерба и т. п. Конечно, могут быть и так называемые перекосы. Например, бегущий вслед за автобусом человек и, возможно, падающий на скользкой дороге не может подать на водителя в суд, так как его попросту могли и не увидеть. Иное дело, если он находился рядом с дверью, а ее закрыли перед носом или защемили руку. В должностной инструкции водителя записано, что, закрывая двери, он обязан посмотреть в правое зеркало и убедиться, что пассажиры вошли в салон. После того как отъехал от остановки – еще раз убедиться, что дверные створки закрыты плотно и никто не зажат. Таким образом, если грамотно выполнять все предписания Правил дорожного движения и свои должностные обязанности, то подобных эксцессов не возникнет.

*P.S. Учебный центр предлагает всем желающим повысить свои знания Правил дорожного движения. Заявки принимаются по телефону: 284-43-96.*

### **Мировая статистика**

**Примерно 500 тысяч человек погибают ежегодно во всем мире в ДТП.**

**Результаты некоторых зарубежных исследований свидетельствуют о том, что на каждого погибшего приходится приблизительно 20 – 30 раненых, многим из которых требуется госпитализация. На лечение раненых в ДТП уходит от одного до трех процентов валового национального продукта каждой страны независимо от уровня ее экономического развития. По данным Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, примерно один из 80 жителей Европы умирает в возрасте до 40 лет и один из каждых трех европейцев проходит курс лечения в больницах в результате аварий на дорогах.**

**В Европе в результате ДТП ежегодно погибают 45.000 человек и 1,6 млн. получают ранения.**

**По предварительным оценкам специалистов, потери, связанные с ДТП, превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов**

**чрезвычайных происшествий. Количество пострадавших в результате ДТП существенно превышает число пострадавших на всех других видах транспорта вместе взятых. Так, на 1 млрд. пассажирокилометров на автомобильном транспорте приходится 20 погибших, на воздушном – 6, железнодорожном – 2.**

**ЕЛЕНА САК**

## **Строгий и мобильный Гостехнадзор**



**Если вы хотите получить технический паспорт или номерной знак на трактор и прицеп к нему, либо на другие самоходные машины на базе тракторов, а может быть, сдать экзамен на право управления тракторной техникой или провести ее техосмотр, то вам прямая дорога в Минскую городскую инспекцию Гостехнадзора. Ее адрес хорошо знаком транспортникам: улица Машиностроителей, 11, здание... ремонтно-строительного управления КУП «Минсктранс». Корреспондент «ТС» ознакомилась с особенностями работы специалистов этой зыскательной службы, которая существует уже полвека и которую по решению столичных властей в 1991 году взяло под свое крыло производственное управление транспорта и связи Мингорисполкома...**

В просторном кабинете Гостехнадзора всегда очень оживленно. Сюда то и дело обращаются владельцы тракторной техники за удостоверениями и техпаспортами – новыми и взамен утерянных, за техталонами... Приходят на повторные экзамены горе-трактористы, лишённые прав по пьяной лавочке: некоторым пересдача удается лишь с десятого раза. Поблажек никому не делать – этого принципа на протяжении 30 лет работы в данной сфере неизменно придерживается начальник городской инспекции Гостехнадзора Моисей Улицкий.

Несмотря на обширное поле деятельности, дружный тандем начальника с замом Алексеем Лосевым оперативно обслуживает 900(!) предприятий и организаций города (в том числе КУП «Минсктранс»), где насчитывается 5.550 единиц самоходной техники и тракторных прицепов. Из них лишь малая толика – около 30 тракторов – имеется в наших филиалах – большей частью в АП-7 и АП-6, а также в трамвайном депо.

«В нашей инспекции нет ведомственного давления – это главное, – делает акцент Моисей Улицкий. – Мы в равной степени требовательны ко всем, осуществляя государственный надзор за техническим состоянием тракторной техники. Кстати, в «Минсктрансе» она проходит техосмотр практически без проблем, без предписаний – просто люди здесь грамотно и серьезно подходят и к эксплуатации, и к техобслуживанию, и к внешнему виду тракторов. В столице надо держать марку».

Все доходы от сборов, взимаемых инспекцией Гостехнадзора, поступают в городской бюджет. Только за прошедший год эта сумма составила 97,5 миллиона рублей – выше запланированной. Дело в том, что и поработать инспекции пришлось больше, так как быстрее обновляется тракторный парк, идет замена регистрационных документов на

тракторы и прицепы к ним. В 2006 году, по словам Моисея Улицкого, доходы от деятельности инспекции предполагается увеличить до 116 миллионов рублей.

К слову, от наложения штрафов за нарушения правил эксплуатации тракторной техники в местные районные бюджеты в прошлом году поступило 770.000 рублей. В ходе техосмотра, где прошли проверку 4.380 тракторов, была запрещена эксплуатация более 700 неисправных и с неудовлетворительным внешним видом машин. Таковым на столичных красивых улицах не место. Инспекция Гостехнадзора выдала более 100 предписаний для устранения недостатков. Когда полный порядок и есть заветная отметка в контрольном техталоне, трактору – зеленый свет на линии.

Как заметил Моисей Моисеевич, технический осмотр тракторной техники проводится в течение всего года по графику. Так что разъезжать приходится очень много, в том числе для проверки тракторов на линии.

Но, пожалуй, самая сложная и трудоемкая работа для инспекции – это тщательное расследование всех спорных вопросов по обстоятельствам выхода из строя гарантийной техники, находящейся в разных регионах республики и даже СНГ. Но опыт и прекрасное знание техники помогают специалистам Гостехнадзора объективно и в кратчайшие сроки рассматривать все случаи отказа сложнейших современных машин. И приносить значительную пользу государству.

**ГАЛИНА ДАНИЛКО, фото автора**

## По виртуальному пути



**И все-таки далеко шагнул прогресс! Сегодня изучить работу столичного транспорта в любой точке города можно... с экрана компьютера. А окажет вам в этом содействие электронная модель, которой посвящен открытый на сайте BYTRANS раздел ВАНН.**

Пять лет назад известный своими многочисленными проектами Сергей Семченков нашел на просторах сети Интернет сайт немецкого программиста Яна Бохмана – создателя уникальной программы, позволяющей моделировать рельсовые транспортные системы: железнодорожные, «открытого» метро, трамвая. Программа получила короткое и функциональное название ВАНН, что в переводе означает «железная дорога» (впоследствии проект был доработан для моделирования нерельсовых видов общественного транспорта). Естественно, столь существенная «находка» не могла не заинтересовать Сергея. И он принял решение создать в программе действующую модель минского транспорта. Работа предстояла немалая, однако результат не заставил долго ждать. В течение нескольких дней была образована электронная модель движения трамваев. Более ста подвижных единиц, представленных маленькими значками, побежали по линиям. Они останавливались на остановочных пунктах, светофорах, в назначенное время выходили из депо и возвращались обратно.

Хотите узнать, как работает модель? Очень просто. По заранее проложенному

виртуальному пути назначаются маршруты, отмечаются остановки и продолжительность стоянки на них, по каждой конечной станции устанавливается расписание движения, после чего создаются виртуальные вагоны (или машины), которым задается время выхода из депо и возвращения. После того как модель создана, нажатием одной кнопки она запускается в жизнь. В верхней части экрана появляются часы, отображающие «текущее» время и скорость работы модели. Таким образом, за движением транспорта можно наблюдать на экране как секунда в секунду, так и в ускоренном в сотни раз варианте.

После трамвайной модели Сергей Семченков принял решение моделировать движение троллейбусов. Сделать нужно было многое: 65 маршрутов, 1.000 машин, большая развитая сеть. Однако, несмотря на довольно скептическое отношение к проекту единомышленников – любителей транспорта, молодой энтузиаст начал работу самостоятельно, так как знал – результат удивит многих. В итоге за два года (а работа велась в свободное время) была создана модель, в которой полностью отображена троллейбусная сеть нашего города, учтены все особенности контактной сети, проложены маршруты с учетом специфики движения и режима работы. Не остались незамеченными и модели подвижного состава с воспроизведением их окраски, что также получило отражение в ВАНН-модели, размещенной на странице «Схемы» раздела сайта «Минский троллейбус». Соблюдены здесь интервалы, количество подвижного состава на маршрутах, виды выпуска (поточные, разрывные, льготные, смотровые карточки). Единственное, расписание движения в модели представлено условно.

К проекту сразу же проявили интерес не только минчане, но и иностранцы. Трамвайная и троллейбусная модели поддерживаются в актуальном состоянии на протяжении трех лет. С ноября же прошлого года им посвящен новый раздел сайта BYTRANS – ВАНН. В настоящее время на основе троллейбусной сети энтузиастами создается автобусная схема, промежуточный вариант которой уже доступен на сайте. Ну а окончательный выйдет совсем скоро. Так что ждите!

**ЕЛЕНА ИОСУБ**

## **Готовимся к посевной**

**В СХК «Великополье» практически уже все готово к началу посевной кампании. Сельхозтехника (плуги для основной и поверхностной обработки почвы, культиваторы, сеялки, сажалки, машины для внесения минеральных и органических удобрений, 17 тракторов) прошла тщательный технический осмотр и отремонтирована. Дабы в горячую пору работать на полях без сбоев. Закуплены и подготовлены к севу семена зерновых, картофеля, корнеплодов, овощей.**

Как сообщил главный инженер СХК «Великополье» Михаил Макович, в ремонтной мастерской филиала к замене вышедших из строя запасных частей и узлов техники приступили еще в начале года. Не покладая рук трудятся начальник гаража Валентин Товпенец, трактористы-машинисты Александр Нехай, Владимир Лучонок и многие другие. Последние штрихи – завершается окраска машин, ожидающих выхода на весенние просторы. Приобретаются горюче-смазочные материалы, минеральные

удобрения.

А лишь только прогреется великопольская почва, полным ходом начнется ее вспашка и культивация, внесение органических удобрений... Хлеб – не легкий.

ГАЛИНА ДАНИЛКО

## Депо – пятое, позиции – первые

Есть в транспортном словаре термин – машиноместо-километры. Он определяет, какое расстояние и за какое конкретное время преодолел подвижной состав разной вместимости. Так вот, если с этой позиции оценивать работу филиала «Троллейбусное депо № 5» за первую половину марта, то оно несомненный лидер – 101,83 процента выполнения плана. Что касается количества рейсов, то они выполнены на 99,78 процента. Тоже неплохой показатель. Эту статистику любезно предоставила корреспонденту «ТС» диспетчер филиала Анна Малахова.

ВАЛЕРИЙ ШАЙТАР

## До свидания, зима!



**Зима в этом году уходит, похоже, не собиралась, даже в первом календарном месяце весны пугала нас то трескучими морозами, то затяжными метелями. А вот в общезитии пятого автопарка уже поспешили с ней распрощаться: в одну из выюжных суббот здесь праздновали Масленицу.**

Так широко и весело (на свежем воздухе, с чаем и блинами, с играми и хороводами) Масленицу отмечали впервые. Несмотря на метелицу-непогоду, детвора и взрослые веселились от души. Было много стихов и песен. Попрощаться с ребятами перед долгой разлукой пришли Дед Мороз и Снегурочка. А вот строптивой Зиме уходит подобру-поздорову не хотелось, и она повздорила-таки с торопящейся к нам Весной. Чтобы быстрее прогнать холода, а заодно и избавиться от всего старого и недоброго, участники праздника зажгли чучело. И запылало оно, унося прочь все накопившиеся за долгую зиму беды и печали, на смену которым пришли радость и веселье. Затем благодарная Весна потчевала ребят горячим чаем и вкусными блинами, неугомонная же детвора мерялась силами в перетягивании каната и прыжках через скакалку, проходила эстафету на санках. Самые меткие соревновались в дартсе и сбивании кеглей, силачи поднимали гири... Без хорошего настроения и, конечно же, призов и подарков не остался никто.

Как оказалось впоследствии, первый блин, испеченный на Масленицу, вопреки народной мудрости не стал комом. Все участники и зрители гулянья единодушно утверждали, что такого праздника в общежитии пятого автопарка еще не было. А воспитатель «общего дома» Елена Бенько пришла в редакцию, чтобы поблагодарить всех родителей и детей, которые помогли организовать такое интересное, зрелищное мероприятие. Прежде всего, обновленный Совет общежития, который не боится смелых экспериментов. В его составе Светлана Мазуркевич, Наталья Бочковская, Наталья Петровская, Марина Бархатова, Людмила Козловская. Несмотря на выходной, вышла на работу буфетчица Зоя Ковшик, которая постаралась обеспечить всех горячей едой. Интересный сценарий активно помогали осуществить дети: Аня Барсукова, Настя Бочковская, Вероника Доброгост, Кристина Новик, Андрей Змитракович, Дима Догель, Артем Пунтус.

И, конечно же, огромная заслуга в том, что праздник получился таким теплым и щедрым на подарки, администрации и профкома автопарка. Когда в общежитии зародилась идея отметить Масленицу, руководство филиала не только сразу же поддержало начинание, но и часть забот по организации взяло на себя: блины и чай были приготовлены в столовой парка, а покупку призов оплатил профком. Сейчас у воспитателей и активистов общежития зреют новые планы насчет того, как сделать свою жизнь более интересной и содержательной. Традиционно здесь будет отмечен День смеха, в мае ко Дню защиты детей планируется организовать спартакиаду. Но самое главное – все мероприятия будут проводиться по-прежнему сообща и обязательно на свежем воздухе.

ТАМАРА МОРОЗОВА, фото ЕЛЕНЫ БЕНЬКО

## «Ловись, рыбка! Большая и маленькая...»



Перед работниками предприятия часто возникает вопрос: как провести уик-энд? Кто-то решает махнуть на горнолыжный курорт в Силичи, кто-то – просто в зимний лес на шашлыки, а иной любитель загородного отдыха не прочь погреться зимой у дачного камина, благо автомобиль под рукой... А у кого-то лыжи и шашлыки уже были в развлекательной программе в прошлый раз, но подышать свежим воздухом все же хочется. Пойдите-ка, пойдите...

Если добавить в воображаемое мероприятие немного азарта, то время пролетит незаметно и весело, да и в памяти будет чему остаться. Скажите, ну какое еще событие удовлетворит всем этим требованиям, как не рыбалка?!

Наверняка так рассуждали рыболовы-любители из первого автобусного парка, когда ломали голову, как им отдохнуть в морозный выходной день. Сказано – сделано. Вот и решили они обратиться в профсоюзный комитет АП-1 с подобной инициативой – даешь рыбалку! Собственно, рыбалку так рыбалку. Председатель профкома Сергей Василец не возражал против подобной инициативы, но одно условие любители здорового отдыха должны были выполнить непременно: они обязались соревноваться между собой – у кого окажется самый большой улов.

Так вот, собрали рыбаки, наконец, снасти и поехали рыбачить. В шесть утра каждый из семнадцати любителей подледного лова, как говорится, был как штык. В их числе заядлые рыболовы – токарь Владимир Любимов, инженер Александр Караневич и начальник отдела материально-технического снабжения первого парка Николай Юргульский. Словом, «публика на льду» подобралась разношерстная. Рыбацкая рать включала слесарей, водителей, работника отдела технического контроля, инженеров. Благо погода не препятствовала поездке, да и настроение бойцовское – будто попутный ветер в паруса. Решили бросить якорь на Вилейском водохранилище. Приехали, пробуровили лунки, прикормили рыбу и стали ждать...

День клонился к вечеру, а у наших рыбаков пойманной рыбы – раз-два и обчелся. Но и рыбаки не с того теста. Их голыми руками не возьмешь и плохим клевом не отпугнешь!

На ужин пойманной добычи хватило и ладно. Субботний день завершился ароматной ухой – на свежем воздухе и аппетит завидный. Как бы там ни было, неудачный клев таким не показался...

Наутро к ловле приступили заново. И хотя рыбий аппетит не радовал, тем не менее количество пойманной добычи и неиссякаемый азарт соревнующихся сделали свое дело. В воскресенье по итогам двухдневного марафона был, наконец, определен победитель. Им оказался слесарь кузовного отделения Иван Коробков, который, между прочим, за два дня соревнований поймал два с половиной килограмма рыбы. К слову, в руках мужчин из АП-1 оказались ерши, окуни, плотва, подлещики. Так завершился праздник на свежем воздухе, который порадовал участников прекрасным настроением и незабываемыми минутами общения.

**ВАЛЕРИЙ ШАЙТАР, фото автора**