



ТРАНСПОРТНИК СТОЛИЦЫ

№ 9 (1443), пятница,
05 марта 2021 года

0+

Газета коммунального транспортного
унитарного предприятия «МИНСКТРАНС».
Издается с 23 января 1991 года

ПРОФЕССИОНАЛЫ

Когда работа нравится

Наверное, среди работников «Минсктранса» найдется немало людей, которые знакомы с оператором ЭВМ отдела организации перевозок филиала «Трамвайный парк» Тамарой Ярмолицкой. Многие помнят ее в должности начальника отдела перевозок, начальника и заместителя начальника колонны «трамвайки», но далеко не все знают, что свою профессиональную деятельность ветеран труда предприятия начинала за рулем троллейбуса ЗиУ-5.



– В транспортную систему в 1979 году меня привела случайность, – говорит Тамара Николаевна. И тут же добавляет: – Счастливая случайность. Помню, как приезжала в Минск и любовалась общественным пассажирским транспортом, однако за рулем себя не видела. Поступала в Минский государственный колледж электроники, тогда он назывался техникумом, но не прошла по конкурсу. Поскольку я из многодетной семьи (нас у родителей шестеро), то позволить себе терять время не могла: надо было приобретать профессию и устраиваться на работу. Старшая сестра предложила выучиться на водителя троллейбуса, а я долго не раздумывала и поступила в ПТУ № 114. На протяжении года получали теоретические знания и параллельно осваивали слесарное дело. Группы тогда были очень большие. В нашей учился только один парень, остальные – девушки. Мы с удовольствием вытачивали молотки, ключи, делали какие-то заготовки. Я окончила училище с отличием. Что касается производственной слесарной практики, то проходила ее во втором троллейбусном депо, крутила колеса троллейбусов в смотровой канаве и до сих пор вспоминаю, как было интересно. Кстати, такие практические навыки лично мне как водителю дали очень многое: впоследствии, когда уже сама стала наставником, могла объяснить и показать ученикам, что, где и как в троллейбусе расположено, как определить неисправность и даже по возможности ее устранить. А вот в быту слесарный опыт

не пригодился: я по-настоящему замужем и занимаюсь дома исключительно женской работой, люблю выращивать цветы.

После приобретения теоретических познаний началось практическое вождение: учебная и пассажирская езда. Некоторые из группы обучались в центре по ул. Варвашени, некоторые – в троллейбусных депо. Тамару Ярмолицкую направили в ТД-2. На учебной езде ее наставником был Евгений Ересько, на пассажирской – Анатолий Держанович. Оба водителя сумели научить всему, что знали и умели сами. Безусловно, поначалу самостоятельная работа на линии не всегда складывалась так, как хотелось. А первый выезд по троллейбусному маршруту № 3 вообще остался в памяти навсегда. *«Наверное, о таком и писать-то нельзя, –*



смеется Тамара Николаевна. – Должна была выезжать во вторую смену. Погода прекрасная, солнце светит, немного боязно и одновременно радостно: я ведь уже настоящий водитель. Подошла к своему троллейбусу ЗиУ-5, а там... нет панели, предохранителя и водительского сиденья. Невозможно передать, как испугалась, расплакалась. Пришлось обратиться к слесарям, которые меня успокоили и все привели в полный порядок. Так что уехала вовремя и отлично, без казусов, отработала смену».

А дальше все пошло своим чередом. Выезжала на линию с огромным удовольствием, в профессии нравилось абсолютно все. Здесь же, на предприятии, Тамара Ярмолицкая встретила своего будущего супруга: Виктор Вячеславович управлял автобусом в АП-1, а с недавнего времени трудится водителем автомобиля хозпарка в трамвайном парке. К слову, в ТП-5 водителем троллейбуса работает и младшая сестра Тамары Николаевны – Алла Гидлевская.

Случился у Тамары Ярмолицкой и перерыв в водительской практике. Нужно было растить детей, поэтому решила изменить профессию: ушла на часовой завод. Но не скрывает, что все время тянуло за руль троллейбуса, на линию, в результате долго не выдержала и в 1992 году вернулась. Правда, уже в троллейбусный парк № 5, где обслуживала маршруты № 34 и 41. За время работы на предприятии окончила Минский государственный политехнический колледж. Много обучала, стажировала, была строгим, но понимающим наставником, руководствовалась правилом, что с самого начала человек все должен делать самостоятельно. А еще быть безгранично ответственным и дисциплинированным. *«Мне нравилось учить молодых водителей. Один раз даже в отпуск не пошла, поскольку взяла на это время учеников», – признается Тамара Николаевна.*

В 2007 году Тамара Ярмолицкая перевелась в трамвайный парк, где возглавила отдел перевозок. Затем была начальником колонны № 1, заместителем начальника колонны № 2, а с мая прошлого года трудится в отделе организации перевозок на должности оператора ЭВМ – занимается оформлением путевых листов по учету электроэнергии, учету работы трамваев, готовит отчеты.

– Работа в троллейбусном и трамвайном парках схожа, но, безусловно, есть определенные нюансы, – отмечает Тамара Николаевна. – Однако когда работа нравится, а мне всегда нравилась работа с людьми, когда рядом замечательный крепкий коллектив, то все легко получается. Могу назвать себя поистине счастливым человеком, потому что и в семейной жизни все сложилось прекрасно: у меня замечательные муж, двое детей и четверо внуков. Накануне 8 Марта хочется поздравить женщин, и в частности женщин-водителей, которые в любое время – утром, вечером, в праздники – могут находиться на работе, и пожелать всем здоровья, зеленого света, мира и благополучия в семьях!

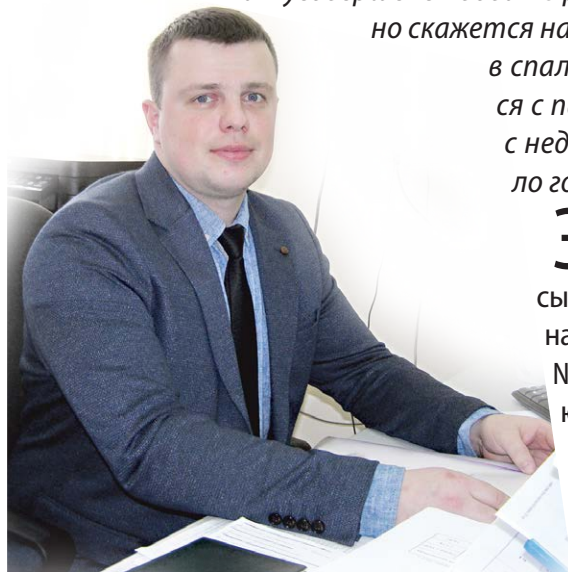
На линии – новые электробусы. Как они себя показывают?

В декабре 2020 г. – январе 2021 г. филиал «Транспортный парк № 1» получил девять электробусов E321, которые являются инновационной разработкой холдинга «Белкоммунмаш». Они отличаются от предыдущих модификаций внешним видом и габаритами. Новые подвижные единицы – чуть длиннее и шире, в них более просторные салоны. Но главное отличие – у этих электробусов литий-ионные аккумуляторы, что дает запас автономного хода около 50 километров. Мы поинтересовались, как налажена эксплуатация E321, сколько машин занято на линии и удастся ли, имея в распоряжении электробусы, повысить уровень обслуживания.



Начальник отдела организации перевозок транспортного парка № 1 Кирилл Якунин отметил: в филиале приветствуют любые инновации. Совершенно очевидно, что будущее за электротранспортом. В развитых странах автолюбители массово пересаживаются на электрокары, а известные производители большегрузных машин активно разрабатывают грузовики на электротяге. Для того чтобы общественный транспорт меньше загрязнял воздух мегаполисов, в пассажирских перевозках активно используют автобусы с высоким экологическим классом либо подвижные единицы без двигателей внутреннего сгорания. По такому пути идет и белорусская столица.

– Минск развивается, и общественный транспорт не отстает. Несомненно, электробусы позволят нам усовершенствовать работу, улучшить качество перевозок. Их эксплуатация позитивно скажется на экологической обстановке в городе и повысит уровень комфорта в спальных микрорайонах, – убежден Кирилл Якунин. – На днях общался с пассажирами, проживающими в пределах улиц Уручья, по которым с недавних пор пошли наши электробусы. Люди отмечают, что стало гораздо тише, нет гула под окнами, уменьшилась загазованность.



Электробусы для филиала – инновационная техника. Прежде чем приступить к эксплуатации, изучили ее особенности, отметили плюсы, разобрались с минусами. Изначально электробусы E321 опробовали на колодищанском направлении, сейчас их эксплуатируют на маршруте № 139 «ДС «Калиновского» – Танковая». Новыми машинами закрывают все карточки, то есть этот маршрут – полностью электробусный.

По мнению начальника отдела организации перевозок транспортного парка, новый электробус выигрывает в том, что у него просторный и комфортабельный салон, он вмещает больше пассажиров, на средней площадке предусмотрены места для детской и инвалидной колясок. В электробусе все работает через программное обеспечение. По сути это – компьютер на колесах. Если к автобусу, чтобы устранить неисправность, нужно подходить с ключом и молотком, то к электробусу – с ноутбуком. От водителей требуется только управлять, следить за информацией на дисплее, анализировать ее и подавать заявки на ремонт в случае неполадок. Вмешиваться в работу систем нельзя, пытаться что-то исправлять – тоже: во-первых, машина на гарантии, а во-вторых, нужны знания и специальное оборудование.

В чем электробус проигрывает? Ему нужно время для подзарядки. Расписание не составишь так, чтобы, выполнив один рейс, он сразу же отправлялся в следующий. Новый Е321 может проехать около 50 км без подзарядки. Перевозчики, испытав его в действии, отмечают, что на расход энергии влияет много факторов (отопление, климат-контроль, освещение салона и др.), в том числе и погодные условия. Одно дело – ездить в хорошую погоду по чистым улицам и совсем другое – когда снег с дождем, заносы, скопления транспорта и пробки. Но в целом полного заряда батареи хватает на заявленные 50 км.

Необходимо отметить, что в настоящее время в парке эксплуатируется два вида электробусов: новые Е321 и сочлененные Е433 (10 единиц), переданные из троллейбусного парка № 2. Последними обслуживается маршрут № 64 «ДС «Уручье-2» – Макаенка». Кирилл Якунин подчеркивает: в парке имеется необходимое количество водителей для работы на коротких и на длинных электробусах. Своевременно организовали стажировку (плюс перевод водителей из ТП-2). Для обеспечения бесперебойной работы стажировка продолжается.

Мы попытались выяснить, что думают о новых Е321 водители, и выехали на ДС «Калиновского». Встретились с Натальей Молодых, которая одна из первых прошла стажировку в ТП-2, получила право управлять электробусом, а потом в качестве наставника обучила своих коллег.

– Электробус – это танк по сравнению с автобусом, – удивила Наталья Анатольевна интересным сравнением. – Он медленно разгоняется, плавно набирает скорость, по дороге идет тихо, спокойно. Даже в такую погоду как сегодня (в день беседы шел снег – прим. авт.), управлять им несложно. Оптимальная скорость – около 40 км/час.

С разрешения водителя заглядываю в кабину. Наталья Молодых говорит, что рабочее место более чем комфортное. Тепло, поскольку климат-контроль поддерживает заданную температуру. У водителей удобное кресло, можно отрегулировать «под себя» положение спинки и подушки сиденья. Предусмотрены обдувы ветрового и других стекол, есть подогрев щеток, датчик дождя, благодаря чему они в ненастную погоду включаются автоматически. На перегородке имеется лоток для продажи билетов, а чуть выше – окошко, которое можно открыть, если пассажир что-то спрашивает у водителя или наоборот.

Видеонаблюдение установлено таким образом, что водитель на мониторе видит салон, пространство вокруг электробуса и крышу: можно контролировать, как поднимается-опускается пантограф. На дисплее отображается уровень напряжения и заряда батареи.

– Большое спасибо изготовителю за речевой информатор. Он устроен таким образом, что звук отдельно идет на салон и отдельно – на кабину, причем спокойным тихим голосом, – отмечает Наталья Молодых. – В старых автобусах такого не было. Чтобы контролировать правильность объявления остановочных пунктов, нужно было включать звук в салоне на всю мощность, и то из-за шума дороги не всегда было слышно, что говорится за перегородкой. Пассажиры возмущались и не понимали, почему так громко объявляются остановки. А что мы могли сделать?

Хорошо работает обогрев боковых зеркал – даже в морозную погоду они не покрывались наледью. К слову, их конструкция, по словам водителей, – изумительная. Зеркала сдвоенные, что увеличивает обзорность. Плюс ко всему угол наклона можно регулировать из кабины.

На панели выведены все функции управления. Удобный руль – поворачивается легко, без усилий. На нем расположены кнопки, с помощью которых можно открыть дверь в салон, опустить или поднять уровень пола, если, к примеру, осуществить посадку требуется пассажиру в инвалидной коляске. Для таких пассажиров предусмотрено место в салоне. А мамам с детьми нравится, что можно поставить коляску с ребенком и расположиться рядом на сиденье, тогда как в автобусах это сделать невозможно. Школьники спешат занять первые сиденья возле двери – открывается вид на дорогу, ехать гораздо интереснее. Молодежь активно пользуется возможностью заряжать в пути мобильные телефоны: usb-разъемы нарасхват.

– Мне нравится управлять электробусом. Новое – оно всегда интересно. Еду и наслаждаюсь процессом. Если будущее за электромобилями, то это должен быть именно такой транспорт: красивый, современный, удобный в работе, – улыбается Наталья Молодых.



Тема небывалой загруженности диагностических станций, куда в 20-х числах февраля массово отправились белорусские автомобилисты, активно обсуждается до сих пор. Первопричиной столь масштабного ажиотажа оказалась информация о том, что с 1 марта за непройденный техосмотр людей начнут штрафовать автоматически, с помощью системы видеонаблюдения: дескать, зафиксирует камера подобную машину – значит, прилетит знаменитое «письмо счастья», такое, как за превышение скорости. Вот водители и поспешили подстраховаться. Сейчас уже понятно, что на самом деле в ближайшее время писем не будет – пока нет соответствующих технических возможностей, да и Госавтоинспекция, собственно, с реализацией не торопится. Однако станции до начала марта продолжали работать в напряженном режиме. Чтобы узнать, как выглядит нашумевшая процедура прохождения техосмотра, корреспондент «ТС» побывала в филиале «Троллейбусный парк № 4».

Чтобы не прилетело «письмо счастья», ИЛИ Едут все!

Честно признаться, бесконечная вереница автомобилей, выстроившаяся вдоль 1-го Загородного переулка, чем-то напомнила очереди на государственной границе: одни водители спали, другие были погружены в гаджеты, третьи разминали ноги на свежем воздухе... В принципе, все выглядело упорядоченно и спокойно, если не знать, что несколькими днями ранее специалистам отдела безопасности движения филиала пришлось приложить немало усилий, чтобы урегулировать кипящие на въезде на территорию страсти.

– Подобная ситуация наблюдалась в начале года. Первую волну ажиотажа вызвали новшества в законодательстве, когда дорожный сбор «отвязали» от техосмотра. Водители не хотели его оплачивать, а потому и не спешили с посещением диагностических станций. Но как только произошли изменения, люди поехали. К примеру, сразу после новогодних праздников, 4 января, мы проверили 96 автомобилей, – рассказывает начальник диагностической станции № 85 четвертого троллейбусного парка Александр Петраченко. – Для сравнения: за январь текущего года на станции выполнено 1218 проверок, за аналогичный период 2020-го проверено 280 автомобилей.



Александр Петраченко



Хочется отметить, что в январе на техосмотр в основном приезжали относительно новые автомобили, в возрасте до 10 лет. А вот сейчас едут все! Новая волна поднялась 20 февраля, после информации об изменениях в КоАП. Например, 19 февраля по линии проехало всего 16 автомобилей, с 1 по 19 февраля их было 411. А уже с 20 по 24 февраля нами проверено 395 машин.

Люди занимают очередь около парка с пяти–шести утра. Многие порядком нервничают. «Вы не представляете, как страшно. Почти как перед экзаменом, – улыбается водитель автомобиля «Ниссан», который, несмотря на то, что уже вот-вот будет приглашен на линию, не может ждать очереди в салоне автомобиля и потому предпочитает прогуливаться. – Вроде и подготовился, а все равно переживаю, как школьник». Объяснение, почему на



прохождение техосмотра выбран именно этот период, у каждого свое. Кого-то действительно напугали «письма счастья», кто-то не захотел попасть на карандаш к инспекторам ГАИ, которые в конце февраля проводили рейд «Гостехосмотр», кто-то не посещал станцию диагностики из-за дорожного сбора несколько лет и посчитал, что сейчас настала пора. Ну а кто-то, как, например, пенсионер Василий Явдосюк, добросовестно проходит техосмотр каждый год в одно и то же время, и ему ничего не оставалось, как занять очередь.

– *Мой автомобиль 2002 года выпуска, уже много лет я пользуюсь услугами только этой диагностической станции и очень доволен. Ребята – молодцы, работают четко, слаженно, спокойно, все вежливо и доступно объясняют,* – хвалит специалистов Василий Иванович.

– *Сегодня приехал в пять утра и уже в 8.30 был на линии. С первого раза, кстати, техосмотр не прошел: выяснилось, что нужно заменить шаровую опору. А это такая неисправность, которую не на каждой станции смогут заметить. Ребята обнаружили, предложили устранить и вернуться, но уже без очереди. Так что разрешение в руках.*

На диагностической станции № 85 под началом Александра Петраченко трудятся ведущий инженер Александр Мороз, инженеры Руслан Потопейко и Павел Дейкун. Практически все автомобилисты отмечают скорость, с которой специалисты осуществляют техосмотр автомобилей. Например, женщина рассказала, как на одной из станций города ее подруге пришлось провести в очереди шесть часов, она же сама в ТП-4 ожидала два с половиной.

– *На самом деле на скорость работы оказывают влияние определенные факторы. Например, у нас не осуществляется техосмотр грузового транспорта, а время проверки легкового в разы меньше. Одновременно на линию запускаем по 3–4 автомобиля,* – продолжает Александр Петраченко. – *На станции нет предварительной телефонной записи, живая очередь, что тоже немаловажно: представьте, опоздал водитель на пять минут, вместо него на линию заехал другой, и вот уже шумиха плюс готовое обращение. Кроме того, время, проведенное на линии, зависит от возраста транспортного средства: чем автомобиль старше, тем больше внимания ему надо уделить.*

Кстати, из 411 проверенных автомобилей 85 машин с первого раза техосмотр не прошли. Это немаленькая цифра. Самые распространенные недостатки: неисправность тормозной системы и световых приборов. Некоторым водителям, у кого, например, не работает подсветка госномера, отсутствует аптечка, огнетушитель либо знак аварийной остановки, мы предлагаем такие незначительные недостатки устранить в течение какого-то времени и по желанию вернуться на станцию без очереди.

Как выяснилось, значительное влияние на время прохождения гостехосмотра оказывает даже то, с какой скоростью вводятся данные транспортного средства в компьютерную базу. Например, у начальника диагностической станции четвертого троллейбусного парка на эту процедуру уходит не более одной минуты. А еще ведь надо учесть, что здесь же производится и оплата техосмотра. К слову, стоимость гостехосмотра варьируется от 28 рублей, в зависимости от привода и вида двигателя.

Сейчас для прохождения процедуры автовладельцу необходимо представить минимум документов: свидетельство регистрации транспортного средства, водительское удостоверение и страховку. Если выявляются неисправности, водитель получает диагностическую карту, где указаны имеющиеся недостатки. На их устранение отводится 20 календарных дней, после чего автомобилиста вновь ожидают на диагностической станции. Когда с авто полный порядок, счастливчик получает у специалиста УП «Белтехосмотр» разрешение на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении, который теперь представлен обычным бумажным сертификатом, а не наклейкой на ветровое стекло. Стоимость сертификата – 8 руб. 70 коп.

И последнее. Если «прогуляться» по просторам интернета, то о диагностической станции № 85, расположенной по ул. Харьковской, 16, можно найти исключительно положительные отзывы. Поэтому приезжайте, останетесь довольны. Время работы станции: понедельник – суббота с 8.00 до 17.00 (обеденный перерыв с 12.00 до 13.00, воскресенье – выходной). К слову, с наступлением весны очереди на прохождение техосмотра значительно уменьшились.



Получаем автобусы

Продолжается обновление подвижного состава. Как сообщили в отделе поставок «Минсктранса», в феврале получена партия сочлененных автобусов особо большой вместимости: 18 единиц МАЗ 215069 и 4 единицы МАЗ 216066 с ведущим мостом прицепа, а также 26 единиц «коротких» автобусов МАЗ 203016/203015 (в дополнение к ранее полученным 50 единицам).

Новые машины распределены по филиалам. В общей сложности по состоянию на 3 марта транспортный парк № 1 получил 14 единиц МАЗ 203016/203015, 8 МАЗ 215069 и 9 электробусов Е321 с увеличенным автономным ходом производства «Белкоммунмаш». Автобусный парк № 2 – 32 МАЗ 203016/203015. Автобусный парк № 5 – 1 МАЗ 215069, 2 МАЗ 216066 и 5 МАЗ 203016/203015. Автобусный парк № 6 – 1 МАЗ 215069, 1 МАЗ 216066 и 10 МАЗ 203016/203015. Автобусный парк № 7 – 8 МАЗ 215069, 1 МАЗ 216066 и 15 МАЗ 203016/203015.

В ближайшее время ожидается поставка еще 109 автобусов МАЗ 203016/203015, 40 автобусов МАЗ 203116/203115, 82 автобусов МАЗ 215069 и 1 автобуса МАЗ 216066, а также – 75 троллейбусов МАЗ 203Т70 с увеличенным автономным ходом.

Напомним, что скоро на предприятии появится подвижной состав третьего поколения. Минский автозавод изготовит 4 низкопольных автобуса 303065 большой вместимости и столько же электробусов 303Е10, которые смогут преодолевать без подзарядки более 150 км.

Холдинг «Белкоммунмаш» поставит «Минсктрансу» 75 троллейбусов с увеличенным автономным ходом (50 сочлененных модификации 43300D и 25 односекционных модификации 32100D).

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Девушки, которым все по плечу. Даже ремонт автобусов!

Давно остались в прошлом времена, когда считалось, что слабый пол плохо разбирается в технике и по определению не может с ней работать. Сегодня женщины и в космос летают, и большегрузные машины водят, и... автобусы ремонтируют.

Пятый автобусный парк известен отсутствием гендерных предрассудков. Именно в этом филиале восемь лет назад появилась первая женщина-водитель автобуса Инна Пехото и дала «зеленый свет» всем остальным представительницам прекрасного пола, мечтающим об этой профессии. Сегодня тот факт, что автобусом управляет женщина, уже ни у кого не вызывает удивления. Привыкли и пассажиры, и транспортники. Но чтобы девушки трудились слесарями по ремонту подвижного состава – такого в автопарках «Минсктранса» еще не было. И снова «прорыв» осуществил АП-5. В прошлом году в ремонтную мастерскую устроились выпускницы Бобруйского автотранспортного колледжа Лидия Чижик и Валерия Вежновец.



Они обучались по специальности «Техническая эксплуатация автомобилей». Выбрали ее осознанно: нравится все, что связано с двигателями, мостами и приводами. Изначально в пятом автопарке им предложили места в отделе организации перевозок, но девушек не прельстила перспектива обрабатывать путевые листы или осваивать профессию диспетчера. Техническая сфера ближе и интереснее. К тому же – любят движение, а не «кабинетную» работу.

В мужском коллективе ремонтной мастерской девушек приняли благожелательно. Если и были сомнения – справятся или нет? – то отпали в первые же дни. Лидия и Валерия прекрасно себя проявили и дали понять, что готовы трудиться с полной самоотдачей, приобретать ценный опыт.

Девушек направили на участок ТО-2. Заместитель начальника мастерской Илья Лукашевич объясняет это так: *«На ТО-2 проще обучить молодого специалиста, сделать из него профессионала. Здесь машина находится целый день, ее разбирают и проводят регламентный перечень работ, следовательно, у новичка есть возможность все увидеть своими глазами и понять, как правильно обслужить узлы, агрегаты и механизмы автомобиля, а также выявить их неисправность».*

Сейчас Лидия Чижик и Валерия Вежновец выполняют работы по электрике. Их стажировал опытный слесарь-электрик Сергей Клачко. Во многом благодаря ему девушки быстро изучили обязанности, освоились в коллективе и заслужили уважение. А вот водители поначалу настороженно отнеслись к тому, что с их автобусами будут работать слесари женского пола. Многие эксплуатационники опасались, что «не справятся, испортят, придется переделывать». Илья Лукашевич с улыбкой вспоминает, как однажды к нему подошел перед ТО-2 водитель и обратил внимание, что в его автобусе не работает печка. *«Зачем набрали девчонок? Разве ж они смогут отремонтировать?»* – сокрушался он. Словам заместителя начальника мастерской о том, что Лидии и Валерии это более чем по плечу, водитель не поверил. А после ТО-2, осмотрев автобус, признал: был не прав, молодцы-девчонки, все сделали как надо!

У девушек, как и у остальных работников зоны ТО-2, каждый день расписан по минутам. Все трудятся в равных условиях, возлагать чужие обязанности на кого-то не принято. Лидия и Валерия успели приобрести опыт и выполняют практически весь спектр работ по электрике: не только печки ремонтируют, но и устраняют неисправности в генераторах, стартерах, регуляторах обдува. В их ведении – освещение салона, боковые габариты и многое другое.

– Как только машина становится на ТО-2, мы ее осматриваем, выявляем неисправности, определяем последовательность работ, – рассказывает Валерия.

– Наша задача – сделать все, чтобы автобус выехал на линию технически исправным и до следующего ТО-2 не появлялся в ремонтной мастерской, – добавляет Лидия.

Работа их увлекает, разбираться с неисправностями интересно. Есть очевидные вещи – не горит лампочка (значит, ее нужно заменить) или не запускается двигатель внутреннего сгорания (дело может быть в стартере), а есть неисправности, над причиной которых нужно подумать, посоветоваться с опытными коллегами. Зато когда устранишь то, с чем раньше не приходилось сталкиваться, чувствуешь гордость и душевный подъем.

Девушки не жалеют, что попали по распределению в АП-5. Говорят: здесь получают навыки, которые пригодятся в будущем и позволят стать техническими специалистами высшего класса. По их мнению, необходимо продолжить образование. Валерия поступила в БНТУ в прошлом году (специальность «Автомобилестроение»), Лидия планирует последовать ее примеру этим летом.

Вопрос об увлечениях и досуге вызывает улыбку. «Свободного времени практически нет, его отнимают работа и учеба», – говорят они. А потом добавляют: «Это в автопарке мы – слесари, а дома – обычные девушки. Любим наряжаться, сделать прическу и пойти погулять». Им нравится наблюдать за тем, как весной преображается город. Все устали от холодов, поэтому с нетерпением ждут тепла. Когда светит солнце, поднимается настроение, люди становятся добрее и не забывают друг другу улыбаться.

Женщина с характером

Анна Малахова в филиале «Троллейбусный парк № 5» – почти со дня его основания. Более чем за три десятка лет совершила необычный трудовой путь. Придя на должность медицинской сестры, через некоторое время переквалифицировалась и почти все годы с большим удовольствием и самоотдачей занималась в филиале организацией перевозок.

Мы встретились на диспетчерской станции «Калиновского». Здесь Анна Станиславовна четвертый год работает медсестрой по предрейсовым осмотрам. Так сложилось, что карьеру в пятом троллейбусном парке она начинала с этой профессии, ею же и заканчивает.

Моя собеседница – коренная минчанка, уроженка микрорайона Дражня. Хорошо помнит времена, когда напротив ее дома буквально на глазах выросли корпуса пятого троллейбусного парка. Он раскинулся на месте луга, в красивом месте у самого леса. В то время Анна Малахова работала медсестрой кардиоревматологического отделения УЗ «6-ая городская клиническая больница Минска». Десяток лет с тяжелыми больными, сложный график, при котором

невозможно было уделять должное внимание семье и детям, заставили ее задуматься о смене места работы. И когда в апреле 1989 года ее пригласили инспектором по профосмотру водителей в новый троллейбусный парк, который к тому же находился в шаговой доступности, она без раздумий согласилась. *«Я была здесь первым медицинским работником. Старалась вникнуть в азы профессии водителя и диспетчера, – рассказывает Анна Малахова. – И до того мне это было интересно, что я решила оставить медицину и освоить абсолютно новое для себя направление – в службе эксплуатации».*

Через полтора года Анна Станиславовна чувствовала себя на транспортном предприятии как рыба в воде. Не просто имела представление о его работе, а обладала достаточным количеством необходимых знаний. И, в конце концов, решилась на крутую перемену в профессиональном плане. Получив должность диспетчера по организации движения, продолжала осваивать специфику сложной и многогранной работы, которая ей так нравилась. И ни минуты не сомневалась в своих силах. Иногда даже жалела, что на заре туманной юности попросту не знала о вузах, где готовят специалистов для работы в транспортной сфере.



Изучала эксплуатационный парк, модели и классификацию подвижного состава, троллейбусную маршрутную сеть. Этой работе Анна Малахова посвятила два десятка лет. Гордится тем, что освоила все направления работы отдела организации перевозок. Постоянно занималась самообразованием, училась. Была старшим диспетчером, выполняла анализ транспортной работы. Получила второе среднее образование по специальности «бухгалтер».

«Я люблю перемены и не боюсь их. Все под силу тому, у кого есть огромное желание и цель, – убеждена женщина. – Я очень хотела добиться успеха в этой сфере. И была рада, когда мне предложили возглавить сектор по реализации билетной продукции. Хотя должность была непростой. Штат кондукторов постоянно менялся. Люди долго не задерживались. Затем стала начальником контрольно-ревизорского отдела. Работа была сопряжена с освоением инноваций. В транспорте только начали внедрять автоматизированную систему оплаты и контроля проезда. Обучали контролеров, вели большую разъяснительную работу среди пассажиров.»

Когда я достигла пенсионного возраста, поняла, что без работы моя жизнь не будет такой насыщенной, как раньше. И потому по согласованию с руководством вернулась на ту должность, с которой и начиналась моя трудовая деятельность в пятом троллейбусном парке. Прошла курсы повышения квалификации и вновь работаю медсестрой».

Теперь у Анны Станиславовны появилось больше свободного времени, а значит, открылись новые горизонты. Как у любого многогранного человека, у нее масса увлечений. В творчестве тоже находится в постоянном поиске новых направлений. Пробовала вышивать, экспериментировать с кожей, делать канзаши. В последнее время увлеклась техникой джутовой филиграни. Ее работы, представленные на творческом конкурсе предприятия «Зимняя сказка» в прошлом году, отмечены в числе лучших.

Анна Станиславовна признается: творчество уносит ее в мир ярких эмоций и помогает всегда быть позитивной. Она любит солнце, море, цветы и весну. И с нетерпением ждет эту пору года, которая делает женщин какими-то особенно неотразимыми.

**Ольга ДУБОВИК,
фото автора и из личного архива
Анны Малаховой**