

АААВВВУУ ИАИИААЭ Э ИАИА АААОУУА

(Окончание. Начало на стр.1)

10 - 11 июля троллейбусное депо стало объектом повышенного внимания общественности: телевидение, газеты, радио... Здесь состоялся конкурс профессионального мастерства водителей троллейбусов, призванный содействовать реализации государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения, совершенствованию профессионального мастерства водителей троллейбуса, улучшению качества и культуры обслуживания. В организационный комитет поступило полсотни заявлений от водителей, желающих принять в нем участие. Отбор был строгим, учитывались отсутствие нарушений трудовой и производственной дисциплины, а также случаев дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев. Не в последнюю

инструкции, и, конечно же, ПДД. На шесть вопросов нужно было ответить за шесть минут. За лишнее время при ответе, начислялись штрафные баллы, снижая шансы на победу.

От волнения ребята терялись так, что забывали слова. Хотя большинство из них подготовилось добросовестно, блестяще, без запинки отвечали, восхищая глубокими знаниями членов жюри. Единственная представительница слабого пола Ольга Александровна Наумова не выдержала: "Проще сидеть за рулем..."

После теории - практические задания - приемка рабочего места (проверка экипировки, отметка транспортной документации, проверка работоспособности техники и приборов). Это очень емкий процесс и также нужно уложиться в положенные шесть минут. Кроме того, жюри конкурса



считаются самыми сложными заданиями конкурса. Один из конкурсантов от волнения так лихо заехал в бокс, что если бы стены были не условными, а настоящими, они бы здорово пострадали. Ребята вообще все сильно волновались, и начинали движение, нарушая скоростной режим, на автомашине это называется "газовали". Плавно и аккуратно трогалась с места единственная представительница прекрасного пола - Ольга.

"Остановочный павильон". Заехать в обозначенный остановочный карман, остановить троллейбус на расстоянии 20-40 сантиметров от бордюра. При этом не допустить наезда колес на бордюрный камень, не зацепить стоящих на остановке пассажиров, не переехать и указатель остановки, т.е. главное - вовремя остановиться.

"Колодец". Задача - объехать ненавистные канализационные люки, которые встречаются на дорогах и зачастую открыты. По инструкции водителям нельзя заезжать на колодцы, следует пропускать их между колес машины, чтоб исключить возможность попадания в колодец колеса троллейбуса. На дороге подобная оплошность грозит длительной пробкой, ведь троллейбус весит четыре тонны. Не удалась эта фигура самому первому конкурсанту, начинать всегда нелегко, наехал колесом на злополучный люк, получив штрафные очки.

Только объехали "колодцы", как появилась "Змейка". Требуется объехать стойку, не сдвинув её ни на миллиметр. Для конкурсантов это дело привычное, ведь тульские дороги полны препятствий: ямочность, "подрезающие" "Газели", нерадивые пешеходы, лихие иномарки.

Заключительная фигура - "Стоп-линия" - казалась простой только на первый

взгляд, габариты троллейбуса почувствовали отнюдь не все участники соревнований.

На каждом этапе дистанции за действиями конкурсантов придирчиво следили судьи, начисляя штрафные очки за промахи водителей, которым ещё следует оттачивать своё мастерство. "В общем, учитывая небольшой стаж участников, - отметил заместитель председателя жюри Виктор Шемелев, - итоги конкурса нас порадовали".

От администрации предприятия все конкурсанты получили Почётные Грамоты, денежные премии, единственной представительнице прекрасного пола - букет цветов, а членам профсоюза - ещё и дополнительные денежные вознаграждения. Их вручала Людмила Гребенщикова - заместитель председателя Обкома профсоюза.

Генеральный директор Юрий Мазикин поздравил всех с окончанием конкур-

са, и вручил победителям, занявшим первые три места, заслуженные призы: телевизор, микроволновую печь, электрический чайник. Возможно, один из призеров будет представлять наше предприятие на Всероссийском конкурсе профессионального мастерства водителей троллейбуса в следующем году. Времени на подготовку хватит с лихвой. Но чтобы выйти в призёры и получить автомобиль, нужно готовиться, не расслабляться.

Впрочем, призы - это еще не все. Участники конкурса откровенно признались, что пошли на конкурс, чтобы повысить квалификацию, классность, а значит - и зарплату. Так что для молодежи проведение подобных конкурсов - не только возможность испытать себя, но и получить стимул к дальнейшему совершенствованию своего профессионального мастерства.

Екатерина КАЮРОВА.



очередь обращалось внимание на мастерство вождения, и жалобы со стороны пассажиров. В итоге к конкурсу было допущено девять парней и одна девушка, со стажем вождения от года до 3 лет. Они-то и стали главными героями двухдневных состязаний на "рогатеньких".

Утром 10 июля состоялось торжественное открытие конкурса. Под приветственным плакатом выстроились участники, в голубых рубашках, синих галстуках. Невольно хотелось сравнить их с пилотами самолётов. "Удачной дороги, и в добрый путь!" - пожелал юным водителям заместитель генерального директора Евгений Ткачев.

Десять конкурсантов согласно жеребьевке по очереди проходили все этапы соревнования. Сначала теория: проверка знаний устройства механизмов и электрооборудования троллейбуса, правил его технической эксплуатации, техники безопасности, должностной

оценивало и умение ориентироваться в экстремальных ситуациях при устранении токоутечки, замене угольных вставок, токоприемников. Отдельная оценка ставилась за домашнее задание, ориентированное на культуру обслуживания пассажиров. Водитель должен быть не просто вежливым, предупредительным, внимательным, и сообразительным, эрудированным и хорошо знать все городские маршруты

На следующий день конкурсанты проходили этап соревнований "Мастерство вождения". Бомельщиками стали коллеги и представители тульской прессы.

Одно за другим выполняли участники конкурсные упражнения, или фигуры, названия которых говорили сами за себя.

"Канавы" - проехать над условной осмотровой канавой, строго по колее.

"Заезд в бокс задним ходом". Не зря заезд-выезд из бокса и подъезд к остановке



Горячая линия

СВАДЕТЬ НАШЕ АИДИНЪ ИАХАЕУИЕЕО

На вопрос отвечает **Иван Владимирович ПОНОМАРЬ**, технический директор ООО "Тулапассажиртранс"



В последнее время ощущается постоянная нехватка специалистов-слесарей. И в квалифицированных кадрах мы, безусловно, заинтересованы. Если в депо приходит рабочий со средне-техническим образованием, в дипломе которого значится "механик-электрик", ему присваивается четвертый разряд. Если рабочий имеет стаж работы слесарем, но образования у него специального нет, и троллейбус он видит впервые, то мы берем его с третьим разрядом. А через полгода, если у него не было нарушений производственной и трудовой дисциплины, то мастер-начальник цеха пишет техническому директору заявление на повышение разряда данному работнику. После резолюции директора, за протекцией закрепляют специалиста, вместе с которым он в течение двух недель проходит, своего рода, стажировку. Затем, специальная комиссия принимает экзамены и присваивает соискателю соот-

ветствующий разряд. **НАША СПРАВКА:** Существует шесть разрядов слесарей. Человеку, пришедшему на работу, присваивается второй разряд. После стажировки - третий разряд. Через год, если замечаний не было - четвертый разряд. Еще через год - пятый и, еще через три года - шестой. Зарплата слесаря складывается из тарифной ставки, максимальной премии за исполнение должностных обязанностей в размере 50% от тарифной ставки, максимальной доплаты за профмастерство. Последнее может меняться один раз в квартал. Существует дополнительная надбавка за интенсивность труда. При этом надбавки на 2-3 разряды не распространяются, а вот с 4-го разряда идет увеличение заработной платы.

На вопрос отвечает **заместитель генерального директора по транспорту ООО "Тулапассажиртранс" Анатолий Алексеевич ГУСЕВ:**
- В нашем депо специалисты обучают будущих водит-

телей троллейбусов. Любопытный, достигший 20 лет при отсутствии отводов по здоровью (зрение, психика, наркологические проблемы) может учиться на водителя троллейбуса. Обучение длится полгода: два месяца теории и 100 часов практики на троллейбусе. Затем следует экзамен, потом еще 287 часов стажировки, после чего сдаются уже выпускные экзамены. И лишь после этого ученика допускают к самостоятельной работе, присваивая третий класс. Кроме оклада, водитель получает доплату за классность, за километраж, за выручку кондуктора. По истечении трех лет, создается приемная комиссия и после успешной сдачи испытаний можно получить второй класс. В исключительных случаях, если водитель принимал участие в конкурсах водительского мастерства водителей троллейбуса, ему могут присвоить второй класс, а если до того был второй класс - то и первый.

В остальных случаях, водитель получает первый класс по истечении пяти лет добросовестной работы. Водители предприятия РПТ подготовлены достаточно хорошо, однако их знания в электрике оставляют желать лучшего, поскольку профессиональных элект-

риков не хватает. Между тем, каждый новый выпуск троллейбусов с завода предполагает какие-то новшества. Меняются электрические схемы. А потому постоянное повышение квалификации водителей просто необходимо.

7 ", &
" 4
. 5
4
?

На вопрос отвечает **заместитель генерального директора ООО "Тулапассажиртранс" Вадим Станиславович БОЛОТИН:**



В Тульском Государственном университете на базе кафедры "автомобили и автомобильное хозяйство" с 1 сентября 2007 года начинаются занятия со студентами 3-го курса по специальности "Инженер по организации перевозок и управлению на транспорте" (специализация: "городской пассажирский транспорт"). Первая группа студентов, в количестве восьми человек

уже прошла отбор на кафедру, и 1 сентября 2007 года готова приступить к занятиям. Подготовка специалистов будет осуществляться под руководством доктора технических наук, профессора Игоря Агуреева. Обучение и подготовка специалистов-инженеров будет проводиться по целевому набору: оплачивается обучение студентов, выплачивается стипендия в размере 2300 рублей в месяц. Отличникам учебы планируется выплачивать повышенную стипендию. Каждый выпускник по окончании университета будет направлен на предприятие РПТ, где ему будет гарантирована должность по специальности и заработная плата не менее 15 000 рублей в месяц.

Наша справка: Сегодня, стоимость обучения одного специалиста-инженера составляет 50000 рублей в год. В нашей стране подготовка специалистов для работы на электротранспортных предприятиях осуществляется только в Красноярском государственном университете. А потому, электротранспортные предприятия постоянно ощущают нехватку специалистов с высшим специальным образованием. Следующий набор студентов, теперь уже на 1 курс по специальности "Инженер по организации перевозок и управлению на транспорте" (специализация: "городской пассажирский транспорт") ТулГУ состоится в 2008 году.

Новости РПТ

ТУЛА

Нодидеодэюноаи
одидеодэюноаи
!

% \$\$\$ %&
%

Финансирует проект ООО "Русский пассажирский транспорт". Проектную документацию подготовили проектировщики Минского проектного института УП "Белкоммунпроект". Работа идет. Подходит к концу установка железобетонных и металлических опор по следованию будущего маршрута, и, в августе пойдет черед до монтажа электрических контактных сетей.



Согласно проекту, троллейбус в Пролетарский район начнет свое движение от пересечения проспекта Ленина с улицей Советской. Пойдет по мосту, через "Плошадку", далее по улицам Пролетарской, Ложевой, Металлургов и далее до трамвайного депо № 2. Это первая очередь. Вторая очередь пройдет от депо вверх по улице Металлургов, повернет на областную больницу по улицам Гастелло, Кутузова и Вильямса. Затем, за областной детской больницей, троллейбус сделает круг. Троллейбусные линии первой очереди (до второго депо) достигнут протяженности около десяти километров.

Троллейбусная линия в Пролетарском районе, строительство которой финансирует "Русский пассажирский транспорт" - первая (!) в России частная линия, что ни коим образом не скажется на стоимости билетов. Проект рассчитан на длительный период окупаемости.

НОВОРОССИЙСК

Иаииаеаеа
иаииаеаеаи ииндоддд

\$\$\$ %-
%,
2006 . /

Инвестиционное соглашение РПТ с администрацией города-героя Новороссийска предполагало направить на улучшение пассажироперевозок и интенсификацию работы депо 160 миллионов рублей. И уже в том же 2006 году жители Новороссийска получили 16 новых троллейбусов. В текущем 2007 году ООО



"Новоросспассажиртранс" получил еще 4 новых троллейбуса и 10 автобусов ЛиАЗ, освоив, более сорока миллионов рублей инвестиций РПТ. Автобусы позволили снять проблему пассажирских перевозок в спальных районах города, где отсутствует контактно-кабельная сеть.

АСТРАХАНЬ-ТУЛА

Иаиуе иадодод

%, \$\$\$ %'
% 10 " "
:&
3

На линии курсируют Современные автобусы SKANIA, с мягкими комфортабельными сиденьями, кондиционером, биотуалетом, видеослуживанием. Всем пассажирам стюардессы предложат холодные и горячие напитки, сухие завтраки. Кроме того, новые автобусы, курсирующие между Тулой и Астраханью, оборудованы холодильниками и прочими элементами комфорта.

Согласно расписанию маршрута, автобус Тула-Астрахань ежедневно в 6.20 утра отправляется из Тулы с центральной автовокзала, что на площади Победы, у памятника "Три штыка", прибывая в 12.10 в Воро-

неж, в 19.20 - в Волгоград, а на следующий день, в 8.25 - в Астрахань.

Обратно, из Астрахани, отправление пассажиров происходит в 10.00, в Волгограде астраханцы будут - в 22.55, на следующий день в Воронеже - в 6.10 утра, и в Туле в полдень - в 12.05.

Автобусы компании ходят ежедневно, следуя через Ефремов, Елец, Воронеж, Волжский, Знаменск, Ахтубинск, Харабали ежедневно. А в дальнейшем, планируется разрабатывать и осваивать другие, не менее значимые маршруты, призванные соединить Южный и Центральный Федеральные округа России.



ÈÀÀÍ ÈÇ ÈÀÀÍÎÃÑÈÈÕ ÆÛÑÀËË

8 , " 9
9 4 ; , "

Мы продолжаем рассказывать о людях нашего предприятия.

На предприятии ООО "Тулапассажиртранс" работает более 500 водителей в возрасте от 18 лет до..., как вы думаете, до скольких? Не угадали. Есть у нас замечательный водитель, отметивший недавно своё семидесятилетие, а троллейбус он водит более 40 лет. Скажете, столько не бывает? А вот как ещё и бывает. Знакомьтесь.

Иван Андреевич Тишин родился в 1937 году в деревне Ивановские Выселки Плавского района Тульской области. Семья пережила коллективизацию, немцев. Иван рано остался без отца, который умер в войну. Хорошо еще, что земли на южных окраинах Тульской области черноземные, урожайные. Потому, тамошние жители сильно не голодали.

- О войне помню, как немцы-завоеватели в хате у нас на полу развалились, - рассказывает Иван Андреевич, - я, четырёхлетний пацанёнок, нечаянно задел одного из спящих, из-за этого поднялся страшный шум. Слава Богу, всё закончилось мирно, ребёнка, пробиравшегося к горшку, благодушно простили. Да и вообще, со слов матери, Иван вспоминает, что немцы вели себя с населением довольно мирно. Никого не убили, хозяйство не разорjali, видно, собирались надолго здесь остаться, ан не вышло, быстро прогнали их наши войска. Долго потом мальчишки в войну играли, только никто не хотел быть немцем в таких играх, все хотели быть героями.

Наш герой закончил в родной деревне среднюю школу, потом слу-

жил в рядах Советской Армии. Три года службы в радиолокационной части, это не в войну играть. Вернулся в родные места, да не нашлось работы в деревне младшему лейтенанту. Подался в город, в Туле устроился на работу в пожарную часть №9. Видно, с тех пор и прилипло к нему звание "пожарник", так его в троллейбусном депо народ за глаза называет. Только не из обидчивых Иван Андреевич. Да и что в этом слове плохого? Пожарник - это человек, который всегда спешит на помощь. А на подъём Иван лёгкий. Не зря в этой самой "пожарке" служил с чемпионом мира по лыжам Вячеславом Ведениным. Вместе с ним на лыжах бегал. Спрашиваю Ивана Андреевича, - А сейчас на лыжах ходите? - Лет десять уже не хожу, - смущенно признаётся он, - но спорт в моей жизни занимал большое место, помогал в любых ситуациях - и здоровье и душу лечить. Думаю, что благодаря спорту я редко болел. На больничном, как бы не сглазить, за годы работы на Тулапассажиртрансе вообще не был. А на молодежь смотрю, слабые они, только устроится парень, смотришь, больничный взял.

Да, Иван Андреевич в отличной форме. Стройный, подтянутый, сухопарый мужчина. Его спортивной фигуре могут позавидовать и юноши. Вот пример того, что спорт - это здоровье. Так и представляется, как он, чуть свет, зарядку делает.

- Я встаю в пять утра, без будильника, - словно читает мои мысли Иван Андреевич, и тут же смеется: - хоть и добросовестно его завожу, а если к первому троллейбусу, в четы-

ре часа поднимаюсь. Привык, с шестьдесят шестого года работаю. Профессию свою люблю. За сорок лет техника менялась, ездил и на ЗИУ-5, и на ЗИУ-9. Все маршруты знаю хорошо, и не только в Туле, но и в столице.

Приходилось Ивану "пожарнику" и по Москве троллейбусы водить, во время отпуска подрабатывал в третьем Филёвском троллейбусном парке - то за запчасти, то за деньги.

- У меня три дочки, - продолжает Иван Андреевич, - жена рано умерла, девчонок с малолетства один воспитывал. Никаких субсидий и пособий из собеса не платили. Зарабатывал сам, крутился, как мог. Сейчас девчонки мои уже взрослые, старшая Елена и младшая Эльвира со мной в трёхкомнатной "малометражке" живут, теперь они мне готовят, стирают, убирают. Ирина - отдельно, с мужем и с четырёхмесячной дочкой Катей. Сейчас легче стало, и пенсию неплохую заработал, да и на получку не обижаюсь. Она ведь зависит и от того, с кем работаешь. Кондуктор у меня, Галина Романова, хорошая женщина. С пассажирами мы не скандалим. Раньше, когда без кондукторов работали, труднее было, одновременно и билеты продавать и за движением смотреть. Я не стараюсь лихачить, не допускать схода штанг. Ведь, когда штанга за растяжки зацепится, всё движение остановится - себе дороже. Да и признаться, за верёвки лишний раз не хочется браться. А что касается безопасности - токоутечку чувствуешь, когда возьмешься за верёвку - аж кожу щиплет. Большие утечки опасны для пассажиров. Были у меня случаи токоутечек, хоть я и старался всегда за этим следить, избегать того, чтобы выходить на линию в неисправном транспорте. Сейчас техника новая, работать приятно ещё и потому, что город наш красивее становится.

Про свободное время, отдых, Иван Андреевич отвечает уклончиво.

- По хозяйству хлопочу, в магазин хожу, смотрю телевизор. - смущается водитель. - В гости не ходок, друзей нет, я не любитель выпить, -



говорит Иван Андреевич, - в родную деревню наведываюсь только проводить соседку. Десять соток земли вокруг родного дома не обрабатываю, ничего не выращиваю, и в Плавском районе, как известно, уровень радиации очень высокий.

Так, про отдых ничего я и не выяснила. Не привык трудовой человек отдыхать. Вот и сослуживцы в один голос говорят о нём: "труженик". С теплотой в голосе говорит об Иване Андреевиче Тишине заместитель генерального директора Анатолий Гусев: "Побольше бы таких работников. Дисциплинированный, скромный, ответственный, переживает за работу, если надо, образно говоря, он и без колёс уедет. В тяжелое время, когда запасных частей не было, он без гидроусилителя работал. Не жаловался. Крепкий парень".

"Парень" этот - ветеран труда, имеет много благодарностей, почётных грамот, неоднократно награждался денежными премиями. Словом, для молодых людей - настоящий пример для подражания. Именно так нужно относиться к работе, да и к жизни вообще. Вот тогда "парню" на восьмом десятке лет работать можно будет в полную силу.

- Медкомиссию прохожу, дома сидеть не привык, хотелось бы ещё поработать пару годков... - мечтает Иван Андреевич.

И, Дай Бог ему здоровья, благополучия, исполнения желаний и счастья его дочерям и внукам!

С юбилеем беседовала Екатерина КАЮРОВА.



" %* \$\$\$ %& % , <

С 50-летием
Водителя автобуса 1 класса - **Александра Сергеевича ЛАГУТКИНА**
Кондуктора-контролера - **Татьяну Сергеевну Серегину**
Водителя автобуса 2 класса - **Алексея Ивановича КОРОТЮ**
Таксировщицу - **Татьяну Васильевну ДЕЙНЕКА**

С 55-летием
Электрогазосварщика 5-го разряда - **Петра Никитовича ГРИШИНА**
Водителя автобуса 1 класса - **Вячеслава Николаевича ВАСИНА**
Водителя автобуса 1 класса - **Анатолия Романовича РЫЖЕНКОВА**
Кондуктора-контролера - **Людмилу Николаевну ОСИПОВУ**
Мойщика-уборщика подвижного состава - **Галину Ивановну МОРОЗОВУ**

С 60-летием
Кондуктора-контролера - **Ларису Александровну АКИМОВУ**
Кондуктора-контролера **Антонину Аникановну КУЗЬМИНУ**
=
Водителя троллейбуса 1 класса - **Ивана Андреевича ТИШИНА**

Желаем всем юбилярам счастья, здоровья, успехов в работе, семейного благополучия!



Учредитель ООО "Русский пассажирский транспорт".
Адрес редакции:
г. Тула, ул. Луначарского, 139.
Тел. (4872) 47-90-71
e-mail: swetaMes@yandex.ru

Редактор Светлана Меситова.
Верстка Валерии Руденко.
Редакционная коллегия:
Екатерина Каюрова, Андрей Касаткин, Евгений Гавриловский.

Отпечатано в типографии ОАО «Узловская типография»: 301608, Тульская обл., г. Узловая, ул. Свердлова, 31.

По заказу ООО "Русский пассажирский транспорт". E-mail: rpt@yandex.ru
Тираж 999 экз. Заказ №