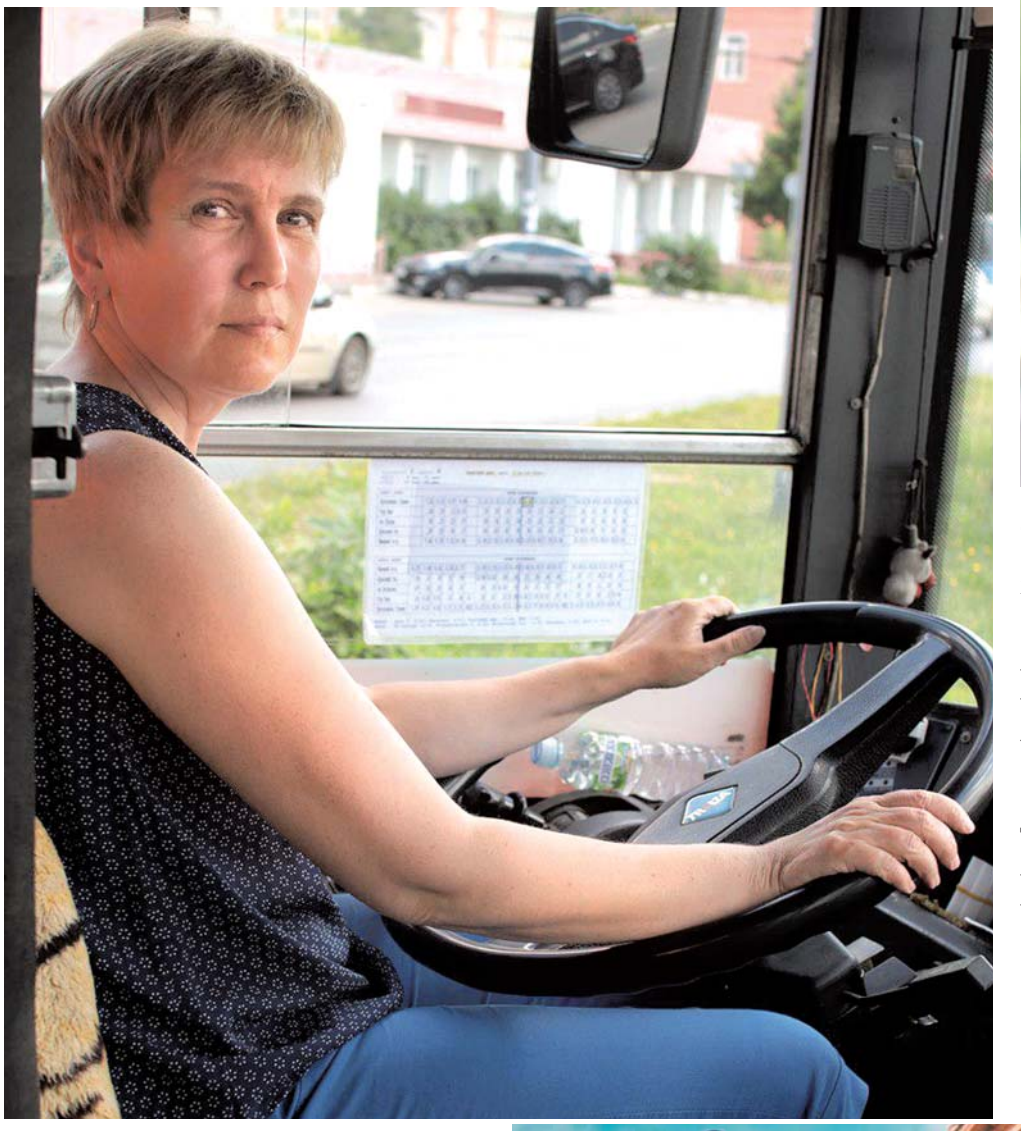
ГОРОДСКИЕ НОВОСТИ
НАШ Ярославль
СПЕЦВЫПУСК № 75 (2347)
ПЯТНИЦА, 4 СЕНТЯБРЯ 2020 ГОДА

Привязанные к небу

Каждое утро на дороги Ярославля выезжают 65 троллейбусов, они следуют по шести городским маршрутам

Наш транспорт

– Это весь транспорт в городе ездит по одной дороге. А у нас дороги две. Первая снизу – обычная. Вторая – наверху. Так и ездим, привязанные к небу, – говорит водитель троллейбуса маршрута №1 Ольга Белозерова.



...В детстве маленькая Оля мечтала стать водителем трамвая. Любимым развлечением девочки было в трамвае или троллейбусе подойти к кабине водителя и наблюдать, как нажимают на загадочные рычажки и кнопочки. Нажала тетенька-водитель на одну – дверь открылась, нажала во второй раз – закрылась. А потом огромная махина с людьми внутри поехала. Как ловко машина поворачивает в нужную сторону. Нет, в боковые окна смотреть было неинтересно. Другое дело – лобовое стекло: вся дорога бежит тебе навстречу.

Ольга выросла, родила ребенка. Настала пора выходить из декретного отпуска. И тут молодая мама вспомнила свою детскую мечту. В 2007 году она случайно увидела объявление о наборе на курсы водителей троллейбусов. «Ну, троллейбус, конечно, не трамвай, но тоже электротранспорт». И записалась на курсы.

Обучение длилось полгода. Осваивали все премудрости управления троллейбусом, его основные агрегаты, устранение неисправностей. И, наконец, допустили до самостоятельной работы.

– Помню, первый раз ехала сама по городу – это такой мандраж был! Честно говоря, первые три месяца работы очень волновалась. А потом привыкла, – говорит Ольга Белозерова.

Водитель троллейбуса должен держать в поле зрения не только дорогу с ее поворотами, знаками и светофорами. Сверху проходит контактная сеть, на ней, как и на дороге внизу, тоже есть свои развилки, соединения, повороты. И нужно четко в них вписаться. Тут же ездят автомобилисты и маршруточники, и культура вождения многих из них оставляет желать лучшего. Одни подрезают, другие не пропускают, третьи – лихо обгоняют. Самое сложное место – это в центре. Здесь и движение сильное, и стрелок на проводах множество, да и пробки в час пик регулярны. Другое дело ближе к шинному заводу или Ярославлю Главному. Движение транспорта меньше, дорога прямая. Красота!

– У нас нет простых сезонов. Зимой машин меньше, дороги менее загруженные. Но гололед. Весной, осенью, да и летом – дожди. А мы все-таки управляем электротранспортом! Летом обычно бывает проще всего. Но не в этом году: из-за коронавируса у многих сорвались планы на отпуск, люди остаются в городе и, соответственно, ездят на машинах, – рассуждает Ольга. – А еще мы обилечиваем пассажиров – то есть приходится отвлекаться от обеих дорог на расчеты с теми, кто подходит сзади. Словом, крутить головой приходится на 360 градусов.

Рабочий день у Ольги начинается... в три часа ночи. Вернее, в этот глухой час ее забирает развозка и привозит в депо. Кажется, как же в такую несусветную рань можно встать? Или не ложиться вовсе? Но Ольга смеется – за тринадцать лет уже привыкла вставать так рано. Конечно, «совам» бывает тяжело. Остаются настоящие «жаворонки» – им ранний подъем дается легко, и потом они сохраняют бодрость на весь день. А ведь самое страшное для водителя троллейбуса – это заснуть за рулем.

Работать можно по нескольким графикам. Молодые водители и водители с маленькими детьми предпочитают 8-часовой рабочий день по графику 4:2. Получается, что работать приходится с утра и до середины дня в течение четырех дней. Затем два дня выходных. Очень удобно. Другой вариант графика с 12-часовым рабочим днем. Водитель два дня работает, затем у него два выходных. Тут свои удобства – много свободных дней, которые можно посвятить личным делам или провести их с семьей.

Еще до недавнего времени депо располагалось на Городском валу, сейчас же его перевели на улицу Гагарина. Утром – обязательная процедура: медицинский осмотр водителя, техосмотр транспорта. После механика и перед выходом на линию еще и сам водитель проверяет, не ослабли ли шины, работают ли фары и поворотники.

И если все в порядке – троллейбус выезжает на линию.

– За тринадцать лет работы я освоила работу на разных машинах. Это и ЛИАЗы, и «Мегаполисы», и «Оптимы», и «Авангарды». У каждой машины свои особенности, – говорит Ольга Белозерова. – Очень удобны современные «Мегаполисы» – это троллейбусы с низкой посадкой. Их преимущество в том, что, когда токоприемники проезжают через стрелку, нет глухого стука над кабиной. В других машинах за целый день еще как постучит над головой.

Главный же недостаток троллейбусов обнаруживается во время сильных дождей, когда на дорогах растекаются огромные лужи. Приходится аккуратненько форсировать их, иначе вода может попасть в электронику, которой напичкан любой троллейбус.

... Когдато было негласное разделение труда – на автобусах водителями работали исключительно мужчины, на троллейбусах и трамваях – преимущественно женщины. Но со временем женщинам разрешили получать права категории Д для управления автобусами, и слабый пол с удовольствием освоил и этот вид транспорта. Но управление трамваями и троллейбусами мужчинам не отдал.

Ольга Скробина
Фото: Ирина Штольба

Реклама