

В середине января Москву взбудоражила информация, переданная западными спецслужбами, о возможности терактов на столичном наземном транспорте и в метрополитене. Сотрудники Мосгортранса вместе с милицией обследовали буквально каждый автобус, троллейбус и трамвай. Слава Богу, обошлось. Но насколько безопасен пассажирский транспорт столицы в своей повседневной деятельности? И, в частности, автобус? За ответом журналисты отправились в 14-й автобусный парк.

ПРОВЕРЕН. К РЕЙСУ ГОТОВ!

Хозяинство директора Рафика Исмаилова выглядело поразительно ухоженным. Ни тебе бензиновых разводов на асфальте, ни ржавых остатков запчастей. А ведь это огромное транспортное предприятие.

- Парк основан в 1976 году, - рассказал главный инженер 14-го автобусного Алексей Душин. - 1200 сотрудников, 316 автобусов - ЛиАЗы, МАЗы, турецкие «мерседесы», автобусы марки «Волжанин». 250-260 машин ежедневно выходят на линию. Всего мы обслуживаем 32 городских маршрута. В основном это Боровское шоссе, Солнцево и Новопеределкино, откуда доставляем пассажиров к станциям метро «Юго-Западная» и «Теплый Стан».

Автобусный парк работает фактически круглосуточно. Первый автобус уходит в рейс в 4.20 утра, последний возвращается в три часа ночи. Через 15-30 минут уже появляются водители первых утренних рейсов. Кстати, ночью действуют 17 служебных маршрутов, которые развозят сотрудников парка по домам или к месту работы.

Вы думаете, водитель сразу сел за руль и поехал? Так не бывает. Сначала в диспетчерской он получает путевой лист. Затем - медосмотр. В медпункте водителю измеряют давление и пульс, тестируют на наличие алкоголя в крови. Медсестра ставит на документах личный штампель. Потом наша утренняя ласточка идет к механику колонны за машиной. Тот уже осматривает ее и расписывается: все в порядке.

Послерейсовый контроль не менее строгий. Автобус осматривают мастера отдела технического контроля. Обнаружив неполадки, сообщают инженерам центра управления производством. А водитель опять идет на медосмотр. Кстати, на последовавшей после нашей экскурсии по парку пресс-кон-

ференции заместитель гендиректора ГУП «Мосгортранс» Евгений Адамов сообщил, что в 2006 году ни одного водителя подшофе после рейса выявлено не было.

...Продолжаем инспектировать парк. Вот цех диагностики. Здесь находится тормозной стенд, площадка для проверки рулевого управления.

- Это дорогостоящее оборудование мы установили шесть лет назад, когда были введены стандарты, предписывающие необходимость инструментального осмотра машин, - говорит Алексей Викторович. - Диагностики проходят специальное обучение и периодически переаттестовываются. Между прочим, если бы я вдруг захотел повкальвать здесь, то меня, главного инженера, не допустили бы - нет аттестации.

ЛиАЗ-52-56 медленно движется по над длинной и узкой ремонтной ямой. Передние колеса оказываются на специальных валиках. Пуск! Валики вращаются с бешеной скоростью - идет проверка тормозной системы. Полученные данные выводятся на монитор и распечатываются. Подобного рода диагностику обязаны ежегодно проходить все машины парка. Кроме того, и по заявкам водителей проводятся внеплановые проверки.

В гигантском ремонтном цехе автобусы проходят ТО-2 - техническое обслуживание, ремонт, предусмотренный через 20 тыс. км пробега. В среднем машины ежедневно накручивают по 200-250 км. Но есть маршруты, по которым автобусы «делают» и 600 км в день, так что на ТО-2 эти трудяги попадают через 1-3 месяца службы. В ремонтной зоне множество цехов. Автобусы здесь, что называется, разбирают догола - разбирают полностью. Один из самых востребованных - цех ремонта сидений: они чаще всего

страдаются от вандалов. Еще одно привлечение некоторых пассажиров - настекольная «живопись».

А вот цех, куда, без шуток, специалисты заходят в тапочках: он напоминает лабораторию в каком-нибудь НИИ. Здесь располагается ультрасовременный электронный стенд, напечатанный программами по диагностике любого насоса высокого давления. Обошелся этот стенд, между прочим, в пять млн. рублей...

- Итак, вы посмотрели, как готовят автобусы к рейсам, - сказал журналистам на брифинге Евгений Адамов. - Так вот, в 2006 году весь подвижной состав Мосгортранса прошел техническое обслуживание. Без этого машину на маршрут никто не выпустит.

- Безопасность перевозок - это и уровень водительского мастерства. А в Мосгортрансе работает большое количество иногородних, - сетовали журналисты.

- Так ведь, во-первых, москвичи в водители общественного транспорта идти не торопятся, - усмехнулся директор 14-го автобусного парка Рафик Исмаилов. - Во-вторых, мы тщательно отбираем претендентов. В кабинете безопасности, а таковые есть в каждом парке, проверяется водительская категория. Затем, независимо от наличия медицинской справки, будущего сотрудника отправляют в отраслевую медсанчасть № 32. После чего кандидата тестируют. Имеющих водительскую категорию Д направляют на обязательную 70-часовую стажировку в учебно-курсовый комбинат Мосгортранса. Кстати, мы решили увеличить эту стажировку до 120 часов. После заключения комиссии о профпригодности водителя отпускают в рейс с его наставником. Так что за рулем у нас вполне подготовленные люди.

- Но они работают по 12 часов. Усталость, напряженный график.

- Конечно, это тяжелый труд, - признал Рафик Исмаилов. - Но у водителей несколько технологических перерывов в смену, на конечных станциях есть специальные помещения, где можно отдохнуть и перекусить. Если машине предписано пройти ТО-1 - замену масла, водитель отдыхает в парке.

...Ежедневно на магистрали Москвы выходит 5600 автобусов, троллейбусов и трамваев, обслуживаемых Мосгортрансом. Каждый сутки эта транспортная армада перевозит 6,5 млн. пассажиров. По вине водителей Мосгортранса в прошлом году было совершено 33 дорожно-транспортных происшествия. В 14-м автобусном в ДТП оказался виноват один сотрудник. Стало быть, Мосгортранс - достаточно надежный и безопасный перевозчик. Проверено...

Владимир РАТМАНСКИЙ

В ЛУЧАХ «СОЛНЕЧНОГО КРУГА»

Состоялся открытый форум общественного движения «Солнечный круг». Его участниками были активисты движения, дети и родители, а также представители городской законодательной и исполнительной ветвей власти, префектур и управ. Темой обсуждения стало выполнение целевой программы «Солнечный круг» по оказанию психологической, педагогической и правовой помощи семьям, оказавшимся в трудной жизненной ситуации. Параллельно в мэрии проходил детский праздник.

Фойе этого строгого, делового помещения на время превратилось в художественную галерею - на стенах были развешены рисунки, а их авторы и другие гости пели, танцевали, играли...

Форум начался с пресс-конференции. Восемь ребят в возрасте от 7 до 14 лет рассказали журналистам свои короткие жизненные истории, поскольку хотели через СМИ... поговорить со своими родителями. Такая форма общения была выбрана не случайно, ибо дома их просто не слышат. Все дети из так называемых благополучных семей, но говорили об одном и том же: им не хватает родительского тепла. Считается, если дети одеты-обуты, а дом полная чаша, то чего же еще надо чадам? Но ведь если родители увлечены телевизором и им некогда поговорить с детьми, тогда те идут на улицу. Там скучно, делать нечего, зато появляется компания - не всегда хорошая.

...Движение «Солнечный круг» существует уже три года. Выходит популярная телепрограмма, в ходе которой предлагаются варианты помощи детям, оказавшимся в критической ситуации. Привлекая внимание общественности к проблемам ребят, активисты движения организовали сотни круглых столов и дискуссий, проведены дворовые праздники, спортивные конкурсы, викторины, культурные акции.

- Инициатором проекта «Солнечный круг» был мэр города Юрий Лужков, - пояснила руководитель Департамента семейной и молодежной политики этой организации Людмила Гусева. - Мэр повернул всю столичную власть лицом к проблемам детей. 2007 год объявлен Годом ребенка. Наши дети должны почувствовать поддержку города. Однако ничего не получится, если мы не будем опираться на общественность, на каждого москвича.

Обстановку в городе не всегда дружелюбна по отношению к детям, считает депутат МГД, председатель координационного совета проекта «Солнечный круг»

Олег Бочаров. Услышав крик «Помогите!», люди не спешат защитить слабого, а прибавляют шаг. Да и кричать никто не будет, поскольку разуверились, что помощь придет. В России было принято заниматься общественной работой в ущерб собственной семье. На самом деле, чтобы быть сильным, надо опираться на семью. Особую благодарность О. Бочаров выказал тем московским предпринимателям, которые материально поддерживают «Солнечный круг».

Психологическая, правовая помощь проблемным семьям • Если не хватает родительского тепла • Город не оставит ребенка в беде

Однако ответом на это участие становятся визиты проверяющих, убежденных, что обнаружили... способ отмывания денег.

Практически во всех округах и районах города созданы «солнечные гостиные» - представительства активистов движения. Сюда может прийти любой ребенок, попавший в беду, которому трудно найти взаимопонимание с родителями и учителями. Обратившихся за помощью встречают специалисты - психологи, педагоги, юристы и просто неравнодушные люди. За эту работу не платят денег, а если и платят, то очень немного. И все-таки подвижники есть. На форуме были вручены награды - «сертификаты за неравнодушие» - представителям префектур ЦАО, СЗАО, ЮВАО и САО.

Награду получила, к примеру, хозяйка «солнечной гостиной» Таганского района Татьяна Нефедова. Район был экспериментальным для проекта «Солнечный круг». Начинали активисты методом проб и ошибок. Поскольку Курский вокзал и платформа «Серп и Молот» давно стали местами сбора беспризорников со всей страны, помогать пришлось всем независимо от места регистрации. И каждый ребенок, которого спасли от улицы, - реальная награда активистам.

- На базе района можно построить систему помощи детям, - уверена Т. Нефедова, - особенно если есть понимание со стороны управы и муниципалитета. Так строятся отношения власти и активистов в районе Таганский. Только работая вместе, мы можем помочь детям. В наших силах оборудовать московские дворы так, чтобы ребятам в них было интересно. Не просто разбить клумбы и завезти песок для малышей, а превратить двор в место семейных встреч, где занятие найдется каждому ребенку. В этой работе должны участвовать не только фирмы и представители властей, но и сами жители, в первую очередь те, у кого есть дети.

Елена АНТИПОВА, Ирина ГЕОРГИЕВА

ПОСТ У ТУРНИКЕТА

Турникеты уже никого не удивляют. Они везде: в метро, в автобусах и троллейбусах, в проходных заводах и учебных заведениях, вокзалах пригородных электричек. Только вот отношение к ним в разных местах различное. Ни разу не видела, чтобы рабочий, заходя на предприятие, толкнул бы ногой дверцы турникета на проходной. А вот на вокзале это не редкость, поэтому у вокзальных турникетов дежурят контролеры. Как правило, это женщины.

Одна из сотрудниц ОАО «Российские железные дороги», Ольга Сукнова, любезно согласилась познакомить меня со спецификой своей работы. Уже три года Ольга Николаевна работает контролером на Ярославском вокзале и предложила все увидеть своими глазами.

Сначала мы отправились к турникетам, сразу ведущим к метро. Они находятся внизу, и обычно именно сюда устремляется основная масса безбилетников. С приходом очередной электрички поток пассажиров, казалось, вот-вот снесет все эти «железки». Сложность состоит в том, что контролер не имеет права применить физическую силу к зайцу - только взывать к совести. Тем более что зайцы бывают под два метра ростом! К сожалению, и совесть у многих давно и надолго уснула. Подобные сограждане прыгают через турникеты и бегут дальше.

Когда вал пассажиров схлынул, мы заметили по ту сторону турникетов женщину в норковой шубе. Она в нерешительности ходила из стороны в сторону. Неужели без билета? Так и есть. Подходит молодой человек с билетиком, вставляет его в турникет и проходит, а дама... прямо за ним. Вдруг он резко останавливается, оборачивается и

говорит: «Вернитесь обратно! Я вас не пуш!» Начинает даже выталкивать женщину, та упирается. В итоге он сам вернулся с ней, подошел к кассе и потребовал оплатить штраф и стоимость проезда.

Я была сильно удивлена таким поведением. Ведь многие знают, что за ними «хвостом» проходит один, а то и несколько человек (рекорд - «паровозик» из пяти зайцев). Но оказалось, контролеров поступок молодого человека не удивил: людей, которые не позволяют любителям халявы проходить за их счет, становится все больше.

Потом мы с Ольгой Николаевной поднялись к турникетам, выходящим к зданию вокзала. Вообще, Ярославский - сложный объект для контроля. Он обслуживает четыре направления электричек - на Фрязево, Фрязино, Александров и Красноармейск. Иногда случается, что приходят сразу четыре электропоезда, и тогда зайцев уж точно не отследить.

Впрочем, «попрыгунчиков» не так много, как внизу. Зайцы предпочитают здесь проползать под



турникетами-вертушками (старой модели). Однако такого зайца удалось задержать и мне. Мужчине оказался общительным, с высшим образованием и, как ни странно, щедрым. Рассказал, что

раньше работал астрономом, а теперь вот грузчик... Взгрустнул, пригласил на обед, но мы с Ольгой Николаевной скромно отказались.

Последним нашим пунктом контроля стали турникеты, обслуживающие пассажиров скоростного поезда «Спутник». Здесь уж совсем спокойно. Можно даже в стеклянной будочке для контролера погреться. Самое ужасное здесь происходит, когда пассажиры с билетами на обычную электричку пытаются пройти на «Спутник». Они сразу препровождаются в другой зал. И вот, сидим мы, значит, греемся, как вдруг к стеклу «сторожки» прилипает лицо старичка. Он сильно стучит по двери и явно выражает недовольство. Когда мы открыли дверь, старик начал усердно рассказывать, что он ветеран и ничего платить не будет. После того как Ольга Николаевна попыталась внушить, что даже льготный билет нужно пробивать в кассе, выяснилось, что куда ехать пенсионер не собирается - ему нужно лишь встретить племянника с поезда дальнего следования.

...Днем у Сукновой еще относительно спокойно. А вот вечером начинается самое сложное время двенадцатичасовой смены. Среди контролеров ходит страшная история о сотруднице, которая не пропустила вечером пьяную женщину без билета, а та подкралась сзади и ударила по голове банкой с вареньем. Конечно, безбилетница попала в милицию, контролер - в больницу. К счастью, на ней была шапка.

Помогают контролерам в таких случаях сотрудники милиции и охрана, с которыми можно связаться по радию. Но контролер, в прямые обязанности которого входит лишь отслеживание работы турникетов и помощь пассажирам, оказывается своеобразным козлом отпущения. И тут уж «отпущение» зависит от всех нас - от нашей культуры, разума и человечности.

Светлана НОСЕНКОВА
Фото автора