

# КНЯЗЬЯ НЕСУТСЯ С ВЕТЕРКОМ

Евгения ЗАБОЛОТСКИХ

■ Союзные троллейбусы ходят по улицам пяти российских городов - Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Уфы, Краснодара и Мурманска.

## БАТАРЕИ ВЗАМЕН СТЕКЛА

Троллейбусами в привычном смысле слова их язык не поворачивается назвать. Скорее автобусы с дугами. Придумало чудо-транспорт промышленное предприятие «Белкоммунмаш». Там новинки называют «троллейбусами с автономным ходом». Помогают ехать без дуг батареи. Они спрятаны в задний отсек, поэтому в задней части нет стекла.

- У вас крайне изношенный транспортный парк, - рассказала «СВ» Светлана Русак, заместитель гендиректора компании по маркетингу и продажам. - Есть потребность и в троллейбусах, и в трамваях.

Белорусы частично ее и закрывают. Больше всего необычных троллейбусов отправили в Петербург - 97. В Краснодар чуть поменьше - шестьдесят. Причем 38 - те самые, с батареями, 22 - классические. На третьем месте - Екатеринбург: 49. Четвертым стал Мурманск - пятнадцать. Там классические троллейбусы, без батареи.

Машины - разной формы. По Екатеринбургу, Мурманску и Краснодару рассекает Olgerd.

Появились они и в Петербурге. А два года назад в Северную столицу отправился Vitovt.

- Это длинные восемнадцатиметровые машины, у них другой дизайн кузова, - продолжает Светлана Русак. - В таком же дизайне мы поста-

Горожанам пришлось по вкусу синие рогатые.



вили в Петербург в этом году и один электробус с пробегом 240 км. Тоже восемнадцатиметровый Vitovt.

Названия - в честь князей, которые правили Великим княжеством Литовским. Ольгерд - с 1345 по 1377 год. Он расширил границы государства и женился на Марии Ярославне, дочери витебского князя. После смерти тестя стал князем Витебским. Витовт - племянник Ольгерда. Пришел к власти в 1392 году. Был князем гродненским, луцким, трокским. Провозглашенный король гуситов.

## НАПЫЛЕНИЕ СИЯЕТ

Цвет троллейбусов зависит от пожеланий заказчика. В Петербурге и в Екатеринбурге рогатые - голубые с кое-где встречающимися белыми полосами. В Краснодаре - белые.

Красные и серые полосы тянутся сверху и снизу. Там весь транспорт такого цвета. А в Мурманске борта союзных троллейбусов - синие с мерцающим, как северное сияние, напылением.

Есть в составе троллейбусов и российские комплектующие.

- Сиденья, пассажирские и водительское, - объясняет Светлана Русак. - Еще ме-

талл для сварки каркаса кузова у вас покупаем. И где-то шины ваши ставим. Электродвигатели для троллейбусов и электробусов покупаем на Баранчинском и Псковском заводах. Двигатели для трамваев - на Сарапульском предприятии. А на машины, которые поставляются в города Беларуси, идут местные двигатели.

## ПО БАРНАУЛУ И САМАРЕ

Поставляют белорусы в Россию и низковольтные трамваи. Первые красавцы уже бегают по рельсам Барнаула, Самары и Нижнего Новгорода. Еще больше трамваев появится в следующем году. Даже объявляют его, с точки зрения заказов, «годом трамваев».

Одну из новинок показали на июньском Форуме регионов в Уфе.

Низковольтный, модель 802E. Он и девять его сотоварищей отправились перевозить пассажиров в Барнаул.

- Относительно новая разработка, - отмечает Светлана Русак. - Все импортные комплектующие уже, с учетом санкций, заменили. Много российских компонентов в составе трамвайной тележки - это ходовая часть. Все электрооборудование - мозг и сердце электрического транспор-

та - собственная разработка и сборка. Сами трамваи тоже полностью собраны в Минске.

## В ДЕПО ОТКРЫЛИ САЛОН КРАСОТЫ

Вместе создавать троллейбусы и трамваи легче. И интереснее. «Белкоммунмаш» уже открыл три белорусско-российских производства.

Старейшее «БКМ Сибирь» - в Новосибирске. Ему пять лет. Там модернизируют трамвайные вагоны. Причем любопытным способом.

- Почти в каждом российском городе есть трамвайный парк, - рассказывает Светлана Русак. - Вагоны эксплуатируются не двадцать-тридцать, а пятьдесят лет.

Финансирование города на закупку трамвайного парка ограничено. Новые вагоны дорогие.

Тут и приходят на помощь белорусско-российские предприятия по модернизации. Берут, скажем, вагон, которому сорок лет. Демонтируют и утилизируют кузов. А ходовую часть - моторные тележки - прямо в депо, модернизируют. Своими силами.

Устанавливают новый двигатель, что-то перебирают.

И «Белкоммунмаш» для такой высоковольтной модернизированной тележки разрабатывает новый вагон.

## ВТОРАЯ ЖИЗНЬ

### ПРОСЛУЖАТ ЕЩЕ ЛЕТ ДЕСЯТЬ

■ Внутри - много комплектующих, произведенных в стране-соседке.

И получается, что внешне трамвай - такой же красивый, как тот, что был представлен на форуме регионов, а внутри - конфигурация на основе старой высоковольтной тележки.

- На место мы поставляем всю электронику, привод-преобразователь, - продолжает Светлана Русак. - И все уже там устанавливаем на тележку. Силами местных рабочих. Если надо, оказываем техническую помощь, обучаем персонал.

На месте вагон и запускают. И в результате город получает почти новый трамвай. Он может прослужить еще лет десять-двенадцать, но только потому, что у отремонтированной тележки ограниченный ресурс, иначе такие трамваи служили бы еще дольше.

Трамвай - высоковольтный во всех дверях. Заходишь, чуть-чуть приподнимая ногу.

Второе белорусско-российское производство - в Нижнем Новгороде. Появилось в прошлом году и называется «Нижэкотранс».

Третье сборочное производство - в Красноярске.

- Там сборка наших троллейбусов с автономным ходом, - поясняет Светлана Русак.

Внутри белорусских трамваев тоже в основном российские комплектующие. Например, пассажирские сиденья, двигатель в тележке, дисковый рельсовый тормоз ходовой части. Колесные пары - из Челябинска.

■ Столица Среднего Урала получила необычный подарок к юбилею в минувшем августе.

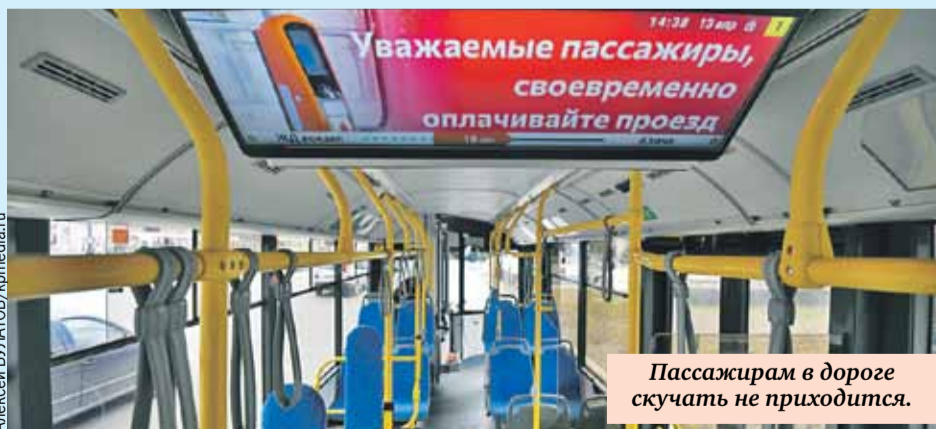
Троллейбусный парк в столице Среднего Урала обновился впервые за пятнадцать лет. Цена каждой машины - тридцать три миллиона девятьсот тысяч рублей.

- Нашему предприятию в этом году исполняется пятьдесят лет, а Екатеринбургу - триста лет, и это символично, - считает гендиректор «Белкоммунмаша» Тарас Мурог.

Троллейбусам обрадовались местные жители. Супруги Кириченко, хоть и на пенсии, ездят в общественном транспорте каждый день.

- Мы их ждали-ждали, - улыбается Мария. - И вот, смотрю, катит среди небоскребов. Толстый, важный, синий, как на картинке. Новый, аккуратный, навороженный. Может быть, чуть-чуть длиннее обычного. Подкатывает к нашей остановке. Пассажиры

## КИНОЗАЛ ПОД ПОТОЛКОМ



Пассажирам в дороге скучать не приходится.

вытряхиваются, и мы заходим. Задняя стенка - непрозрачная. В ней - то самое устройство, с помощью которого троллейбус идет без дуг. И у них, как у автобусов, ниже ступени. Ход мягкий. Идет - как плывет. Такой корабль в каменных джунглях. Когда зашли, увидели на столбиках ком-

постеры, как в советское время. Это было так дико, забыто. Мы не сразу и сообразили, что к ним надо прислонять проездные. Удобно. Была и кондукторша. Помогала понять, что к чему, и брала деньги с тех, у кого нет проездных.

Внутри есть кондиционеры. И Wi-Fi.

## В ДВИЖЕНИИ

А еще USB-разъемы для подзарядки телефонов.

Два таких троллейбуса ходят на Химмаш (отдаленный район Екатеринбурга. - Ред.). И в них часто сидят «кирпичи» - люди, которые сели на конечной остановке и едут как можно дальше.

- Эти троллейбусы в Екатеринбурге - такие яркие, как экзотические птички, - продолжает разговор Михаил. - Наблюдал такую картину. Час пик. Люди спешат с работы. И обычным троллейбусам приходится стоять. Не могут выехать с остановки. А вот этот, новый, стоит на остановке и вдруг опустил дуги и, как большой автобус, спокойно объезжает машину впереди, которая встала и перекрыла дорогу. Это выглядит необычно. Был рогатый - и вдруг дуги сами опускаются, он превращается в автобус. Кроме того, под потолком можно смотреть кино и мониторить остановки - как далеко еще ехать. Обычно троллейбус идет и компрессоры работают. Это часто мешает. Здесь же совершенно ничего не слышно.