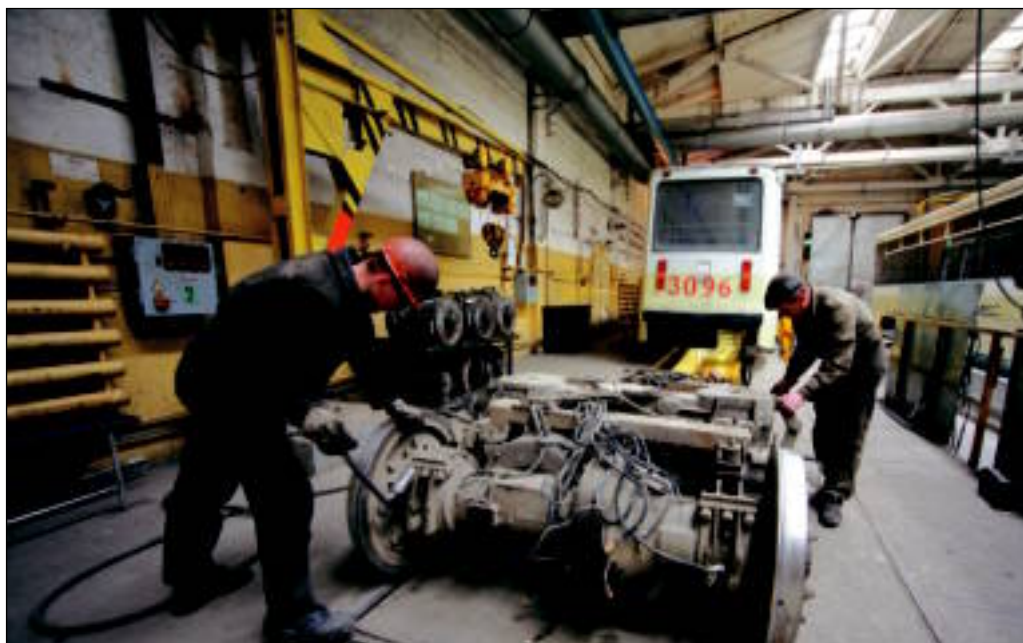


Профилакторий бывает и у трамваев

> Здесь экологически чистый транспорт не только «набирается сил», но и обретает вторую жизнь



В ШКОЛЬНЫЕ ГОДЫ каждое утро мой путь пролегал от остановки «ТСС» до «Горгаза», где расположена школа № 65, в которой учился. Тогда только-только на этом отрезке по улице Советской проложили рельсы, и на остановке всегда собиралось столько народа, что сесть в подошедший трамвай было довольно-таки проблематично.

А я старался протиснуться именно в первую дверь: наблюдать, как водитель состава будет нажимать на всякие кнопки, переключать тумблеры и приводить в движение или останавливать трамвай с помощью ручки, расположенной слева. Для моего детского ума все это было в диковинку, и я готов был наблюдать за манипуляциями водителя снова и снова. По мере взросления это «увлечение» сошло на нет, но все равно умиляло, когда видел, как уже новое поколение ребятни с интересом заглядывает в кабинку водителя.

Нынешней зимой в детство меня вернула поездка на единственном пока в городе новомодном трамвайчике. Вагоновожатая Наталья Бакланова показала некоторые

«трамвайные» хитрости кнопочек на панели управления. Но, чтобы окончательно стало понятно, как же все-таки трамвай приводится в движение, в этом нарядном вагончике мы проехали в святая святых электротранспортников – трамвайное депо № 3 на Тевосяна. Пока водитель с кондуктором Ольгой Сильнуковой отдыхали, мы с фотокором Дмитрием Рухмалевым направились туда, где экологически чистый общественный транспорт не только «набирается сил», но и обретает вторую жизнь, – в трамвайный... профилакторий. Ну, прямо как у людей.

...Только что на проверку приехал очередной трамвай. Водитель опускает пантограф – ту самую штуку, которая «цепляется» к проводам и через которую подается электричество, питающее вагоны. Всего трамваев в депо № 3 – сто двадцать девять вагонов. Подвижной состав – девяносто штук, остальные терпеливо ожидают выхода «в свет» в профилактории. В случае неисправности какого-нибудь трамвая или во время больших городских праздников на помощь приходит этот самый резерв. Сам профилакторий, кстати, напоминает ангар для самолетов.

Спускаемся вместе с нашим гидом, бывшим водителем трамвая, а

ныне заместителем начальника депо № 3 по ремонту Андреем Юниным под трамвай. Немного страшно: как-никак машина над головой висит восемнадцать тонн... М-да... Одно дело – видеть колесные пары проезжающего трамвая на улице – вроде, небольшие, в глаза не бросающиеся, другое – под трамваем – огромные, больше колеса автомобиля.

– Вот кардан, который крутит колеса, – показывает Андрей Юрьевич, – а вот тормозные колодки. И это все работает благодаря электромагнитному полю, возникающему, когда пантограф вагона соединяется с проводами.

Ну все, пора выбираться на свет божий: слишком уж «давит» многотонная громадина простого смертного.

А вот и она, та самая заветная кабинка водителя из моего детства. Что же нужно для того, чтобы вагон тронулся с места? Оказывается, не только электричество от пантографа, но и специальный ключ безопасности, который вставляется в ручку реверса – этаким акселератором, с помощью которого трамвай набирает скорость и останавливается. Води-

тель держит его постоянно включенным: если ключ повернуть – вагон тут же обесточится.

В детстве размышлял, глядя сквозь стекло кабинки водителя: что это за загадочное слово «соленоиды», выведенное на панели управления? Выяснилось – это магнитный тормоз, который приводит в движение тоже... тормоз, но только барабанный. Как только через соленоиды подается напряжение, колесные колодки тут же тормозят. Из

пола торчат две педали. Левую водитель во время движения всегда прижимает ногой. Это экстренный тормоз. Правда,

он сделан не как в автомобиле. Если вдруг во время движения случится аварийная ситуация, то водитель тут же снимает ногу с этой педали и вагон резко тормозит, а мы, пассажиры переполненного вагона, тщетно стараемся удержать равновесие, впечатываемся друг в друга, посылая в адрес бедной вагоновожатой неслестные высказывания. А она всего лишь спасла вагон и нас в нем от столкновения с внезапно вывернувшейся поперек дороги машиной...

Правая же педаль предназначена для... песка, который находится под

некоторыми сиденьями в вагоне. Когда по грязным или скользким рельсам трамвай на скорости не может подняться в горку и колеса прокручиваются, водитель нажимает на эту педаль, открывается заслонка и песок сыпется на головку рельса.

А как вы думаете, в чем измеряется мощность двигателя трамвая? Думаете, в лошадиных силах? Ничего подобного: мощность трамвайного мотора, а их в одном вагоне четыре, измеряется в киловаттах – в одном моторе их сорок пять.

Ну что ж, пора прощаться с «профилакторием» и его «питомцами». Проходим мимо электрошлифовальных вагонов – старых добрых трамваев из некогда дружественной нам Риги. Внутри этой спецтехники уже давно нет деревянных скамеек, а вот моторы все те же. Единственное, что добавили, так это двигатель для запуска щетки очистки снега на рельсах. Что ни говори, а механизмы собирали в те времена на совесть.

Садимся в подошедший строго по расписанию маршрут № 15 и выезжаем из депо № 3. Водитель кладет реверс «от себя», нога на левой педали... Вагончик тронулся – пассажиры заждались ☺

ИЛЬЯ МОСКОВЕЦ
ФОТО > ДМИТРИЙ РУХМАЛЕВ



> Без пантографа вагончик и с места не тронется