

ПОЛВЕКА

на линии



К 50-летию

Автобусного парка №5

ПАССАЖИРАВТОТРАНС САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • 2017

ПОЛВЕКА

на линии

К 50-летию Автобусного парка № 5 — филиала
Санкт-Петербургского государственного унитарного
предприятия пассажирского автомобильного транспорта
(СПб ГУП «Пассажиравтотранс»)

Санкт-Петербург
2017

ББК 39.335.53

П49

П49 Полвека на линии. К 50-летию Автобусного парка № 5 — филиала СПб ГУП «Пассажиравтотранс». — СПб.: ООО «Издательско-полиграфическая компания «Коста», 2017. — 84 с., ил.

ISBN 978-5-91258-389-6

В настоящем издании кратко представлена история становления и развития одного из основных автобусных предприятий современного Санкт-Петербурга — Автобусного парка № 5 — филиала СПб ГУП «Пассажиравтотранс».

Авторы-составители:

Д. В. Шаляпин, Ф. Г. Черноусов, В. В. Чапчаев

Редакционная коллегия:

А. И. Ишутин (председатель), А. Ш. Гебекбеков, А. В. Филатов, В. Е. Баранов

Ответственный редактор:

Ф. Г. Черноусов

При подготовке издания использованы материалы и документы ликвидированного Музея автомобильного транспорта Ленинграда, архива канцелярии СПб ГУП «Пассажиравтотранс», документы ведомственного хранения Автобусных парков № 1 и № 5, документы из личных архивов, а также воспоминания ветеранов и работников автобусного транспорта Санкт-Петербурга.

Фотоматериалы Д. В. Шаляпина, если не указано иное.

Авторы выражают благодарность за помощь при работе над изданием: Светлане Ивановне Азимовой, Александру Ивановичу Казакову, Михаилу Михайловичу Анашкину, Виктору Львовичу Гоме, Юрию Жабраиловичу Магерамову.

ISBN 978-5-91258-389-6

© СПб ГУП «Пассажиравтотранс», 2017

© ООО «ИПК «Коста», оформление, 2017



 **ПАССАЖИРАВТОТРАНС** 



Уважаемые коллеги!

50-летний юбилей — значимое событие в истории любого предприятия. За это время оно проходит непростой путь становления и развития, и преодолеть этот путь достойно могут только профессионалы.

Автобусный парк № 5 обслуживает самую протяжённую маршрутную сеть среди филиалов «Пассажиравтотранса». Автобусы, бортовой номер которых начинается с цифры «5», можно увидеть на улицах Васильевского острова, на Ленинском проспекте и рядом с дворцами Петергофа. Транспорт неотделим от настоящего и будущего Северной столицы. Внедряются новые технологии, совершенствуется техника, повышается комфорт пассажиров, и в этом есть немалая заслуга вашего коллектива.

Сегодня рядом с нами те, кто трудится в парке почти пять десятилетий. Ветераны сохраняют традиции и передают бесценный опыт, чтобы их лучшие качества — верность призванию и трудолюбие — проявились в молодёжи. Несколько поколений транспортников объединяют трудовые династии, которыми филиал по праву гордится.

Уверен, что Автобусный парк № 5 и впредь будет сохранять традиции организации пассажирских перевозок и успешно решать актуальные задачи, стоящие перед отраслью. Хочу выразить благодарность коллективу за многолетнюю слаженную работу и пожелать каждому сотруднику здоровья и успехов!

С юбилеем!

*Генеральный директор
СПб ГУП «Пассажиравтотранс»*

Андрей Вячеславович Лызин



Дорогие коллеги!

Седьмого августа 1967 года из ворот Автобусного парка № 5 вышел первый автобус. Машин тогда было чуть более двух десятков, а маршрутов — всего два. Прошло 50 лет, и современная география маршрутной сети парка включает в себя не только городские районы, но и несколько регионов Ленинградской области. Парк постоянно пополняется самым современным подвижным составом. Ежедневно автобусами предприятия перевозится более 40 тысяч пассажиров. В этом заслуга сплочённого коллектива предприятия во главе с А. И. Ишутиным.

Основным приоритетом деятельности парка является повышение качества обслуживания пассажиров и безопасности перевозок.

Каждый год лучшие представители парка участвуют в конкурсах профессионального мастерства, и практически всегда выходят победителями. О победах коллектива ярко свидетельствует витрина с кубками, выставленная для всеобщего обозрения.

Отдельно хочется выразить глубокую признательность ветеранам предприятия — людям, посвятившим свою жизнь автобусному транспорту.

Одним из ветеранов парка является председатель профсоюзной организации парка В. Е. Баранов. Человек, знающий о парке практически всё, поскольку работает с года основания, много лет успешно выступает гарантом защиты прав и интересов членов профсоюза.

Отрадно видеть, что лучшие традиции парка не умирают, а передаются от поколения к поколению. И в этом заслуга молодёжи, с уважением перенимающей опыт предшественников и активно осваивающей современные технологии.

Убеждена в том, что у коллектива Автобусного парка № 5 есть не только интересная история, но и громадный потенциал, замечательные перспективы и светлое будущее.

Поздравляю всех сотрудников парка со славным юбилеем! Желаю вам и вашим близким счастья и исполнения всех замыслов!

*Председатель территориальной Санкт-Петербурга
и Ленинградской области организации
профсоюза работников автомобильного транспорта
и дорожного хозяйства Российской Федерации*

Галина Александровна Любина



Уважаемые коллеги!

Недавно все мы отпраздновали большой юбилей — 90-летие регулярного автобусного движения в нашем городе. Мне приятно сознавать, что последние 50 лет значительный вклад в это трудное, ответственное и очень востребованное дело вносит наше предприятие.

Время строительства нашего парка выпало на период бурного роста всего города. Ежедневно Ленинград прирастал новыми кварталами на всех городских окраинах. Юго-западная его часть не была исключением.

В 1950-е годы границей компактной жилой застройки можно было бы назвать Автово. К середине 1960-х же годов город растянулся на много километров южнее. Дачное, Ульянка, Лигово — названия этих удалённых поселений превратились в имена новых городских кварталов. А в чертежах ленинградских проектировщиков уже значился громадный жилой массив, который мы теперь знаем под названием Юго-Запад.

Во все времена автобус выступал в качестве первопроходца при строительстве нового жилья. Там, где ещё не было ни трамвая, ни метро, ни троллейбуса, а порой не было даже приличных дорог, автобус верой и правдой служил людям, развозя пассажиров.

В этой связи символично то, что Пятый автобусный парк был возведён как бы на границе старой и новой городской застройки. Машины нового предприятия были призваны объединить центр города с новыми жилыми районами.

С первых дней активной деятельности автобусы предприятия, вскоре ставшего объединением, были чрезвычайно востребованы. Автобусное объединение № 5 осуществляло перевозки как в Ленинграде, так и в пригородах. Значительную прибыль приносили заказные перевозки.

По сложившейся к тому времени традиции коллектив нового предприятия формировался из работников отрасли — других парков, как автобусных, так и грузовых. Подвижной состав также частично передавался из других автобусных парков. Нередко вместе с автобусом в новый парк переезжал и экипаж. Именно тогда, ещё до выезда первого автобуса из ворот парка, начал формироваться коллектив, которым без преувеличения мы сегодня можем гордиться. В это трудно поверить, но до сих пор в парке работают люди, устроившиеся на предприятия в далёком 1967 году. Их уже не много. Все они ныне — ветераны. А тогда это были молодые мальчишки, пришедшие в молодой парк, чтобы найти применение своим знаниям, силам и энергии.

Своего расцвета Ленинградское производственное объединение пассажирского автобусного транспорта достигло в 1980-х годах. На предприятии 7 автоколонн. В состав объединения входит филиал в Петродворце на территории Пролетарского парка (ныне — Александрийский парк). Подвижной состав насчитывает 714 автобусов различных марок. Предприятием обслуживается 65 маршрутов. В системе Главленавтотранса объединение уверенно держит первые места по выполнению плана перевозок и качеству обслуживания пассажиров.

Во все времена костяк коллектива составляли энергичные и ответственные люди. Иначе парк просто не смог бы существовать. Именно они и являются основой коллектива Пятого автобусного.

Невозможно подсчитать, сколько километров прошли автобусы Пятого парка за прошедшие полвека, сколько линейных часов накатали водители за минувшие пятьдесят лет. Да это и не важно. Нам не стыдно за своё прошлое, а будущее предприятия в наших руках. Мы уверены в себе, а это значит, что Пятый автобусный парк будет оставаться в строю, а автобусы на линии.

Я убеждён, что в будущем, как это было и раньше, пассажиры славного города на Неве будут выделять автобусы с первой цифрой «5» на бортах машин и ставить им оценку «5» — то есть «отлично» за образцовое обслуживание ленинградцев-петербуржцев и гостей Северной столицы.

С праздником, дорогие друзья!

*Директор Автобусного парка № 5 —
филиала СПб ГУП «Пассажиравтотранс»
Алексей Иванович Ишутин*



Автобусный парк № 5 — филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс» расположен на проспекте Стачек, д. 108. Хотя более точно расположение центральной проходной и административного здания можно было бы указать как пересечение восточного проезда проспекта Стачек, отделённого от самого проспекта сквером с памятниками (долговременной огневой точкой (ДОТ) оборонительного рубежа «Ижора»¹ и «Танком-победителем» — КВ-85), а также Автомобильной улицей.

Название Автомобильной улице было присвоено в 1976 году (названия в проектной документации 1960-х годов — Транспортный проезд, Автотранспортный проезд) не случайно. По обеим её сторонам располагаются транспортные предприятия. В частности, она проходит между Автобусным парком № 5 и Трамвайным парком № 8, известным ранее как трамвайный парк № 9 им. Котлякова².

В более давние времена, в начале XX века, здесь располагалось депо «Княжево» Ораниенбаумской электрифицированной железной дороги (Оранэлы)³. По причине соседства с трамвайной линией близлежащую улицу назвали Трамвайным проспектом.

¹ Комплекс оборонительных сооружений, возведённый на южных подступах к Ленинграду в мае-октябре 1943 года.

² Иван Ефимович Котляков (1886–1929) — участник революционного движения, рабочий трамвайного парка.

³ «Ораниенбаумская электрическая линия» — первая в Российской империи электрифицированная пригородная железнодорожная линия, проходившая вдоль Петергофского шоссе.



Вид с проезда проспекта Стачек

Вероятно, Автомобильная улица получила своё название по аналогии, поскольку проходила вблизи автобусного парка. Редкий случай в современной топонимике, но не единственный⁴.

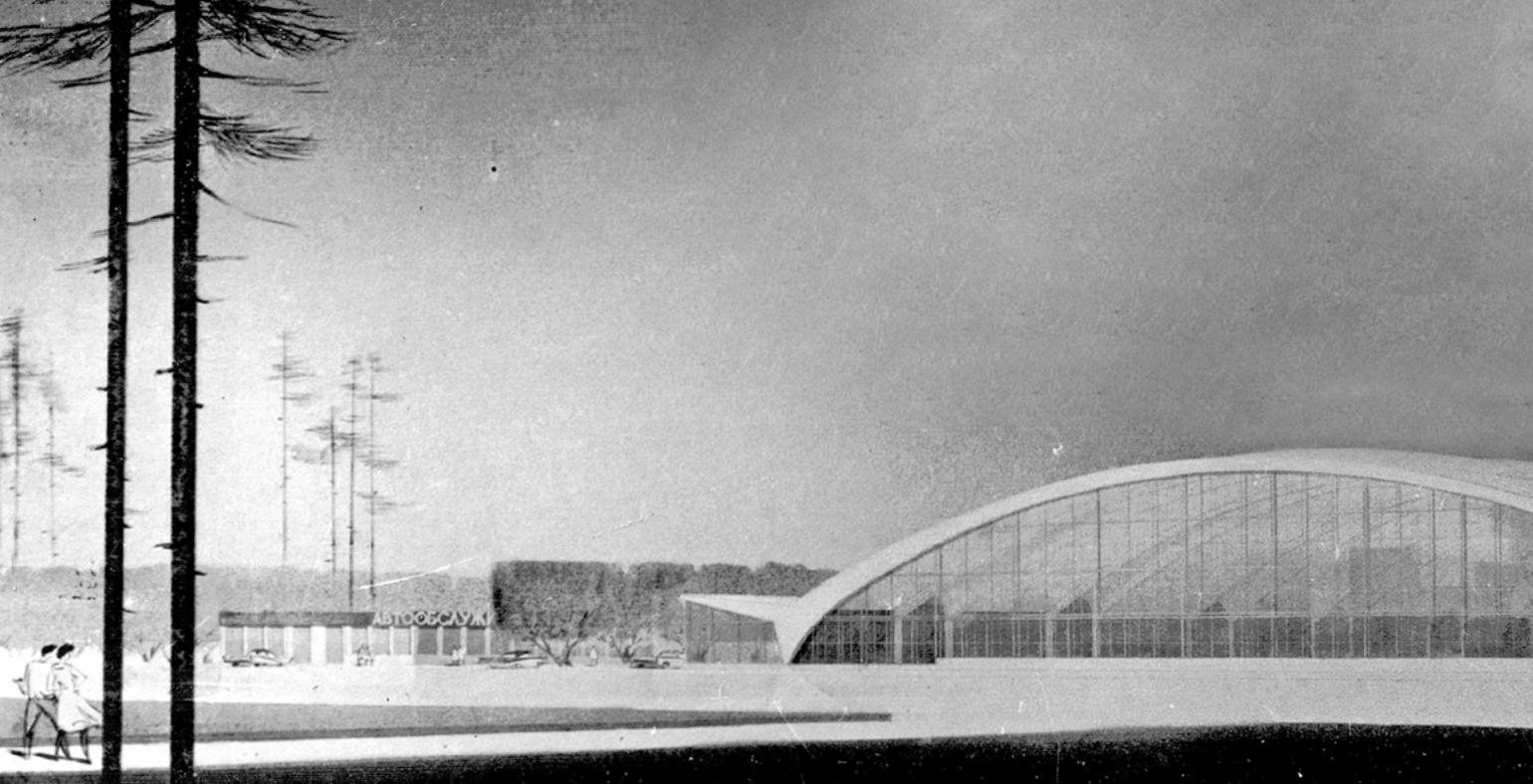
Ещё совсем недавно Автомобильная улица представляла собой маленькую дорогу, ведущую к зданию МРЭО ГАИ Кировского района, в здании которого лишь знатоки угадывали черты существовавшей здесь некогда наземной станции метро «Дачное»⁵, и не имела сколь-нибудь серьёзного транспортного значения.

Нынешняя Автомобильная улица — это чрезвычайно загруженная транспортным магистраль городского значения. Такое изменение стало результатом введения в строй Западного скоростного диаметра, одним из заездов на который и является ныне Автомобильная улица.

Изменения улицы напрямую затронули и автобусное предприятие. Изначально въезд автобусов в парк производился тут же, у перекрёстка. Въезд со смотровыми ямами ОТК располагался в административном здании. Теперь же этот въезд стал значительно меньше (некоторые смотровые канавы застроили) и функционирует исключительно как резервный (пожарный). Основной въезд в парк ныне осуществляется с Автомобильной улицы значительно восточнее, при этом все автобусы при въезде в парк вынуждены делать на улице разворот. Выезд из парка производится с другой стороны, в боковой проезд проспекта Стачек.

⁴ В 1993 году дороги, непосредственно примыкающие к Автобусному парку № 2 в Коломягах (строившемуся как Автобусный парк № 8), были названы Автобусной улицей и Автобусным переулком.

⁵ «Дачное» — ликвидированная наземная станция Ленинградского метрополитена. Была конечной станцией Кировско-Выборгской линии, действовала с 1966 по 1977 год.

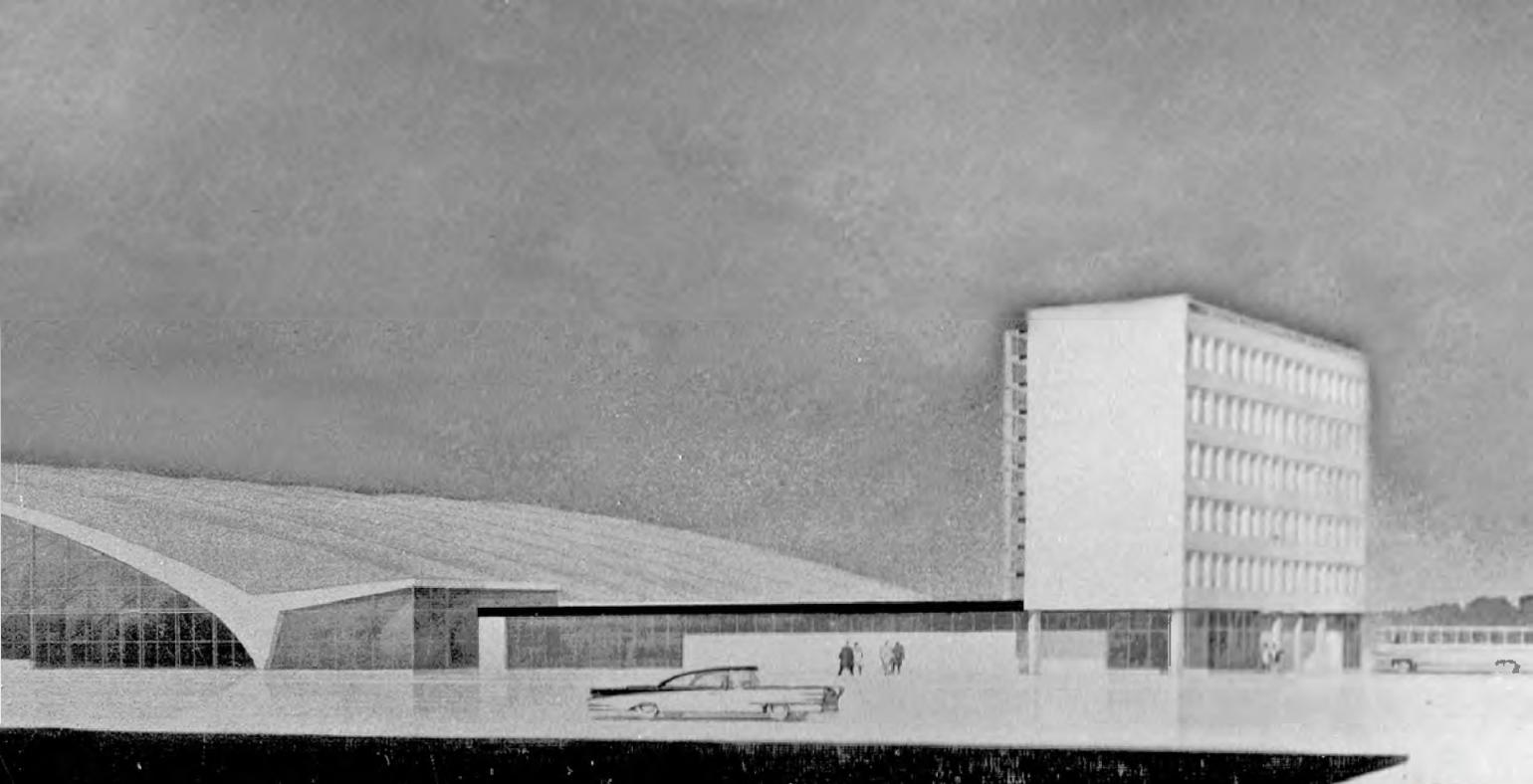


Проект ленинградского Пятого автобусного парка, предназначенного для размещения и обслуживания 500 автобусов, был разработан в 1964 году институтом «Ленпроект». Перекрытия в основном производственном корпусе бочарного типа⁶ разрабатывались Государственным специализированным проектным институтом Госплана СССР. Сметная стоимость строительства согласно проекту составляла 1838 тыс. руб. Площадь участка — 5,77 га. Площадь застройки — 18 445 кв. м. Площадь открытой стоянки — 13 650 кв. м. Согласно первоначальному проекту, в здании планировалось размещение 290 автобусов.



Строительство автобусного парка (хранение фото — Автобусный парк № 5)

⁶ Метод строительства свода (перекрытия), позволяющий полностью отказаться от промежуточных опор внутри здания.



Общий вид парка, проектный эскиз (хранение фото — Автобусный парк № 1)

КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПАРКА

Главный корпус запроектирован в виде основного, одноэтажного объема прямоугольной конфигурации, где расположены все производственные помещения парка: манеж-стоянка, залы технического обслуживания и ремонта, а так же вспомогательные и складские помещения.

Главный корпус перекрывается сборными, железобетонными сводами-оболочками бочарного типа, шириной 7,5 м. и пролетом 100 м., которые расставлены с шагом 12 м. Разрывы между сводами перекрываются железобетонными плитами, которые укладываются по верхнему поясу арки бочар.

Применение сводов-оболочек полностью освобождает здание от внутренних колонн. Отопление кровли пенобетоном, покрытие рудонное в 3 слоя.

К главному корпусу примыкает 5-ти этажный административный корпус, в котором размещены все административные, культурно-бытовые помещения и пункт приемки.

Поточные линии ежедневного и технического обслуживания размещаются в боковых пристройках к главному корпусу и перпендикулярно оси ремонтного зала.

Проектом предусматривается максимальная механизация трудоемких процессов технического обслуживания и текущего ремонта автобусов.

Общая полезная площадь парка - 20163 кв.м.

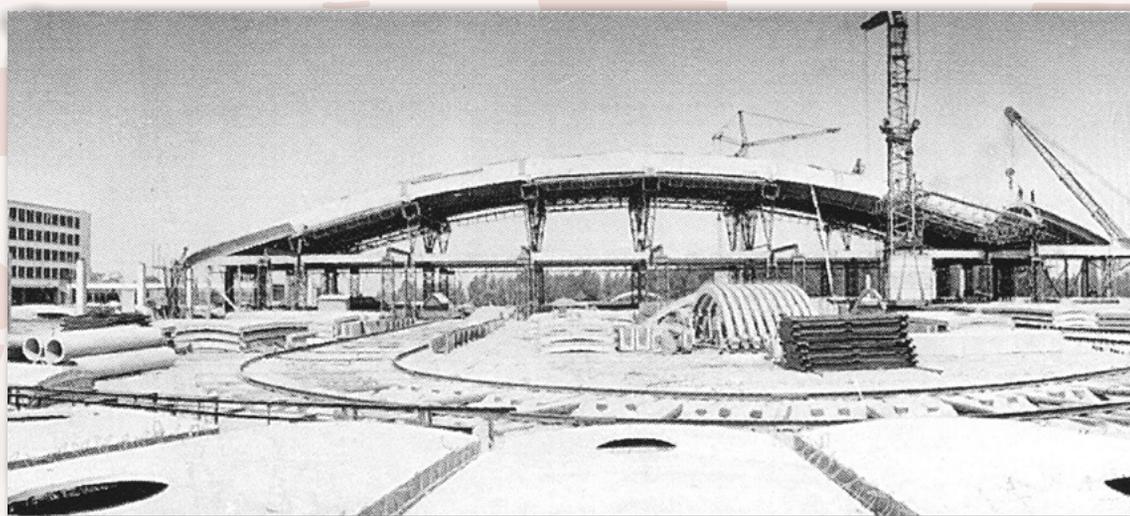
Количество автобусов, размещаемых в здании - 290

Краткая характеристика проекта из альбома Ленинградского Управления автомобильного транспорта. Т. 1, 1960 г. (хранение — Автобусный парк № 1)



Строительство автобусного парка (хранение фото — Автобусный парк № 5)

Строительство нового предприятия производилось с 1964 по 1967 год силами СМУ-1⁷ треста № 16 ГлавЛенинградстроя⁸. Окончание строительства и открытие предприятия намечалось на юбилейный для всего советского народа год — год 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции.



Строительство автобусного парка (хранение фото — Автобусный парк № 1)

⁷ Строительно-монтажное управление № 1.

⁸ Главное управление по жилищному, гражданскому и промышленному строительству исполкома Ленинградского городского совета.



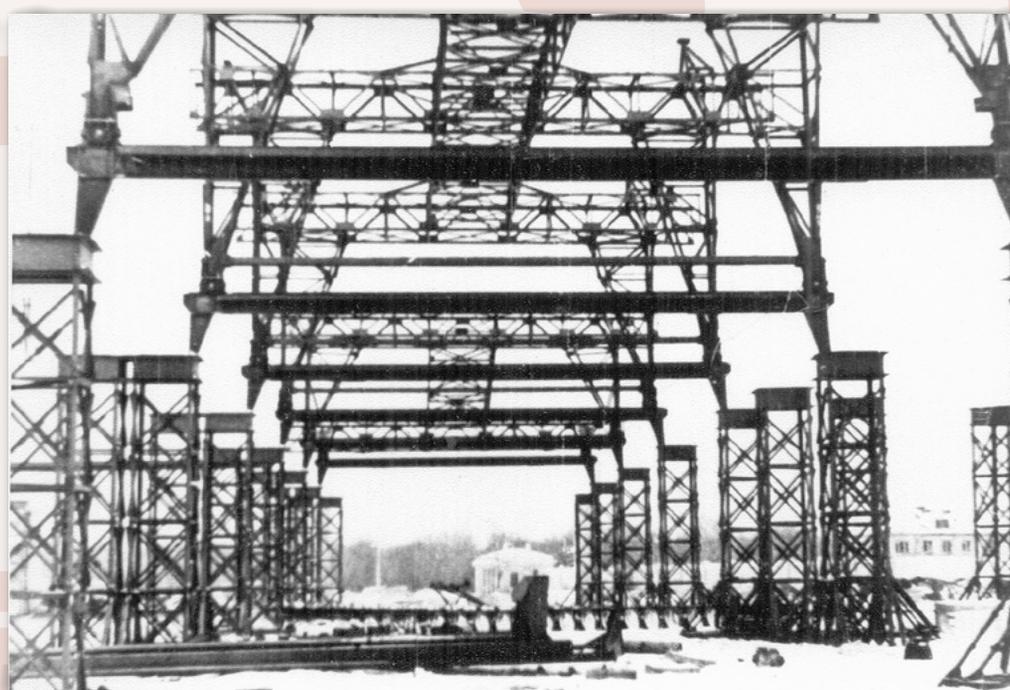
*Александр Фёдорович Иванов,
начальник Главленавтотранса
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Борис Васильевич Стефанов,
первый директор
Автобусного парка № 5
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*

К концу 1966 года основные работы были закончены, и строители приступили к отделке и монтажу оборудования.

В связи с этим Приказом № 774 от 29 декабря 1966 года начальника Главного Ленинградского Управления автомобильного транспорта Александра Фёдоровича Иванова была введена должность директора нового автобусного парка.



Строительство автобусного парка (хранение фото — Автобусный парк № 5)

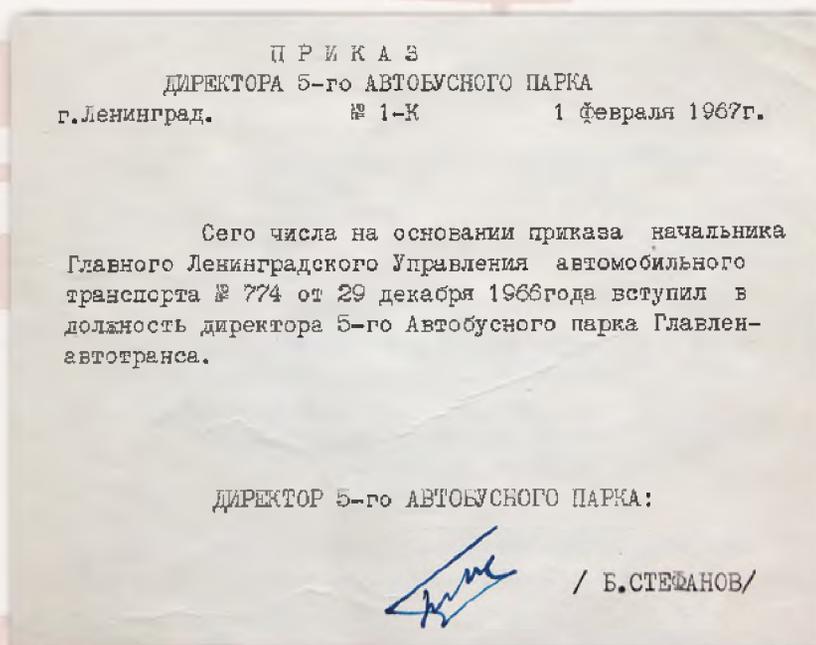
Первым директором Автобусного парка № 5 был назначен Борис Васильевич Стефанов, ранее занимавший пост директора Автобусного парка № 3. Уроженец города Краснодара, Борис Васильевич в 1936 году окончил ЛИСИ по специальности «инженер-экономист». Фронтовик. Был награждён орденом «Знак почёта», медалями «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией», многочисленными юбилейными медалями.

В феврале 1967 года первый директор нового автобусного парка вступил в должность и издал первый приказ по предприятию. До начала активной деятельности парка было ещё далеко. Предстояло сформировать коллектив, получить подвижной состав, подготовить территорию для стоянки автобусов, обустроить ремзону. Вот этим и занялся Борис Васильевич.

Стороннему наблюдателю могло бы показаться, что парк, будучи уже построенным, совершенно бездействует, но это было не так. Формирование нового коллектива проводилось опытными кадрами из других автотранспортных предприятий города. Машины частично передавались из других автобусных парков, частично получались новыми с заводов-изготовителей.

«Я пришёл работать в новый парк в мае 1967 года, — рассказывал ветеран парка Александр Иванович Казаков, — ещё строительство шло. Весь штат был человек девять вместе с руководством. Автобусов в парке не было совсем, и дали мне ГАЗ-51. Вот на нём и возил всё в парк: и мебель, и запчасти, оснастку всякую. Так потихоньку парк собирали. И долго так было, уже парк открыли, люди, что позже меня пришли, уже на автобусах работали, а я всё собирал из других парков и со складов разных материалы для нашего парка. Только в 1969 году пересел на автобус — и сразу на 66-й маршрут».

К началу августа 1967 года парк был достаточно подготовлен для того, чтобы начать эксплуатацию автобусов на городских маршрутах, а значит, заявить о своём участии в жизни ленинградцев.



*Первый приказ директора Автобусного парка № 5
(хранение — Автобусный парк № 5)*

№ 285 по Ст. 108 Телефон Д 340-65 Р/с 42504 в Кировском отделении Госбанка

№ _____ от _____ Н/№ _____ от _____

П Р И К А З

ДИРЕКТОРА 5-го АВТОБУСНОГО ПАРКА "ГЛАВЛЕНАВТОТРАНСА"
 г. Ленинград № I I февраля 1967 года

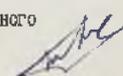
СОДЕРЖАНИЕ: Об объявлении подотчетных лиц.

В соответствии с Положением о бухгалтерских отчетах определяется круг подотчетных лиц, имеющих право на получение наличных денег на хозяйственные расходы по 5-му автобусному парку.

П Р И К А З Ы В А Ю:

Вызвать в подотчет наличные деньги:

1. МОСКВИНОЙ Валентине Лузыминыне - секретарь-машинист
2. БУРАВЛЕВУ Петру Ивановичу - нач.отд. кадров
3. ХАЗАНОВОЙ Марии Петровне - нач.АХО
4. КОРОВУ Ивану Моисеевичу - нач.отд. снабжения

ДИРЕКТОР 5-го АВТОБУСНОГО ПАРКА:  /Б. СТЕФАНОВ /

№ 285 по Ст. 108 Телефон Д 340-65 Р/с 42504 в Кировском отделении Госбанка

№ _____ от _____ Н/№ _____ от _____

П Р И К А З

ДИРЕКТОРА 5-го АВТОБУСНОГО ПАРКА "ГЛАВЛЕНАВТОТРАНСА"
 г. Ленинград № IV 25 июля 1967 года

Во исполнение приказа Начальника Главленавтотранса за № 466 от 24 июля 1967 года,

П Р И К А З Ы В А Ю:

§ I

Начальнику ПТО тов. МАЙОРОВУ С.П. 7 автобусов ЗИЛ-158 В, полученные от Ленинского автозавода, поставить на учет в ГАИ Кировского района, зачислить в списочный состав парка и закрепить за колоннами № 1 и № 2.

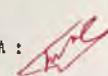
№ п/п	Марка	№ шасси	№ двигателя	Инд. №	Гос. № знак	№ колонны
1	ЗИЛ-158 В	39791	623481	5299	ЛЕМ 80-79	2
2	"	39841	623902	5298	ЛЕМ 80-78	2
3	"	39675	622245	5297	ЛЕМ 80-80	2
4	"	39819	623652	5199	ЛЕМ 80-83	1
5	"	39758	623281	5198	ЛЕМ 80-84	1
6	"	39898	624320	5197	ЛЕМ 80-81	1
7	"	39892	624007	5196	ЛЕМ 80-82	1

§ 2

Бухгалтерии, плановому, техническому отделам, отделу эксплуатации и другим службам парка внести соответствующие изменения в балансы и учет.

§ 3

Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на начальника ПТО т. МАЙОРОВА С.П.

ДИРЕКТОР 5-го АВТОБУСНОГО ПАРКА:  Б. СТЕФАНОВ

№ 285 по Ст. 108 Телефон Д 340-65 Р/с 42504 в Кировском отделении Госбанка

№ _____ от _____ Н/№ _____ от _____

П Р И К А З

ДИРЕКТОРА 5-го АВТОБУСНОГО ПАРКА "ГЛАВЛЕНАВТОТРАНСА"

г. Ленинград № 2-К 14 февраля 1967 года.

ЗАЧИСЛИТЬ В ШТАТ: ПО ЛИЧНОМУ СОСТАВУ

§ I

ОВЕЧКИНА Олега Самсоновича - главным инженером парка по переводу с Главленавтотранса с 1/П-67 г., табельный № 9, оклад согласно штатного расписания.

Основание: Приказ начальника "Главленавтотранса" № 774 от 29/ХП-66 г.

§ 2

ОРЛОВУ Сергееву Николаевичу - главным бухгалтером парка по переводу с 15 грузового автопарка с 1/П-67 г., табельный № 29, оклад согласно штатного расписания.

Основание: Приказ начальника "Главленавтотранса" № 774 от 29/ХП-66 г.

§ 3

ВЕДАКОВА Александра Александровича - заместителем директора по эксплуатации по переводу с 1-го Автобусного парка с 1/П-67 г., таб. № 2, оклад согласно штатного расписания.

Основание: Приказ начальника "Главленавтотранса" № 12-СЛ от 6/П-67 г.

§ 4

БУРАВЛЕВА Петра Ивановича - начальником отдела кадров парка по переводу с Автоколонны № 1108 с 1/П-67 г. таб. № 8, оклад согласно штатного расписания.

Основание: Приказ начальника "Главленавтотранса" № 12-МС от 6/П-67 г.

№ 285 по Ст. 108 Телефон Д 340-65 Р/с 42504 в Кировском отделении Госбанка

№ _____ от _____ Н/№ _____ от _____

П Р И К А З

ПО 5-МУ АВТОБУСНОМУ ПАРКУ Г Л А В Л Е Н А В Т О Т Р А Н С А
 г. Ленинград № 6 а 17 мая 1967 года

При укомплектовании парка подвижным составом, организации колонн и начале эксплуатационной деятельности,

П Р И К А З Ы В А Ю:

1. Установить численность автобусов в колонне 100 единиц.
2. Закрепить за колоннами следующие инвентарные номера автобусов:

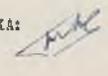
- 1 колонна с № 5100 по 5199
- 2 колонна с № 5200 по 5299
- 3 колонна с № 5300 по 5399
- 4 колонна с № 5400 по 5499
- 5 колонна с № 5500 по 5599

3. Бухгалтерии парка, отделам производственно-техническому и эксплуатации все инвентарную документацию по автобусам вести по инвентарным номерам.

4. Утвердить временную схему организации движения по территории парка и порядок расстановки автобусов (по колоннам).

5. Порядок расстановки автобусов и схему организации движения в парке изучить всему личному составу.

6. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на моих заместителей по принадлежности.

ДИРЕКТОР 5-го АВТОБУСНОГО ПАРКА:  Б. СТЕФАНОВ

Первые приказы директора Автобусного парка № 5 (хранение — Автобусный парк № 5)

7 августа 1967 года на территории парка состоялся торжественный митинг, который открыл начальник Главленавтотранса А. Ф. Иванов. Александр Фёдорович поздравил коллектив нового предприятия со вступлением в строй, а также строителей со сдачей столь значительного объекта.

Событие не осталось незамеченным как городской, так и ведомственной прессой.



АВТОБУСНОЕ НОВОСЕЛЬЕ

ВЧЕРА на проспекте Стачек, 108, вступил в строй новый, пятый по счету, ленинградский автобусный парк.

Для парка построено уникальное здание: его стены — сплошное стекло, а купол снабжен большими иллюминаторами. Самое примечательное — крыша парка. Двенадцать оболочек так называемого «бочарного» типа перекрывают два громадных производственных зала общей площадью 14 тысяч квадратных метров. Здесь разместятся 500 автобусов. Крыша размером 96×96 метров покоится на стенах и не имеет ни одной промежуточной опоры. В практике строительства автобусных парков в нашей стране такая крыша сооружена впервые.

Кроме удобно оборудованных подсобных помещений и мастерских, в парке имеется отдельный корпус управления, соединенный большими переходами непосредственно с производственными залами.

Необычно устройство моечной: отработанная вода не уходит в канализацию, а, пройдя специальные очистные установки, используется снова.

ПЯТЫЙ АВТОБУСНЫЙ — В СТРОЮ

Хороший подарок ленинградцам

ПОПОЛНИЛАСЬ семья ленинградских автобусных парков: к прежним четырем прибавился пятый. Его адрес: проспект Стачек, 108.

Об уникальности этого замечательного сооружения наша газета уже писала. Следует только добавить, что пуск парка явился большим праздником и для строителей, осуществивших смелый, оригинальный проект, и для тех, кто будет в нем трудиться.

7 августа по случаю пуска парка в самом просторном его помещении, предназначенном для стоянки автобусов, состоялся торжественный митинг. Открывая его, начальник Главленавтотранса А. Ф. Иванов горячо поздравил проектировщиков, строителей-труженников СМУ-1 треста № 16 Главленинградстроя, соорудивших парк, и коллектив нового автотранспортного предприятия, вступающего в строй накануне 50-летия Советской власти. Он выразил надежду, что с пуском 5-го парка ленинградцы, в частности жители Кировского района, получат дополнительные и значительные удобства в передвижении по автобусным трассам города и его пригородам. Предоставить эти удобства — дело чести коллектива молодого парка.

На митинге выступили штукатур СМУ-1 треста № 16 В. М. Чеканова, шофер нового парка М. Б. Лискович и председатель Исполкома Кировского райсовета М. М. Комолов.

Затем вложившая в строительство парка немало мастерства и вдохновенного труда т. Чеканова подходит к главным воротам и под аплодисменты многочисленных гостей перерезает ножницами алую ленту.

Выстроившиеся друг за другом автобусы покидают парк. Первым выходит на линию автобус № 5104 — шофер Н. Н. Хилько. Парк официально вступил в строй.

К первым 36 новым автобусам, уже полученным 5-м парком, стали присоединяться машины из других парков. До конца года их поступит более трехсот. Увеличится, конечно, и число новых автобусов.

Парк начал свою жизнь с обслуживания 73-го и 88-го маршрутов. Скоро к ним прибавятся и другие.

В преддверии полувекового юбилея Советской власти ленинградцы получили отличный подарок!

Я. КРЫМОВ

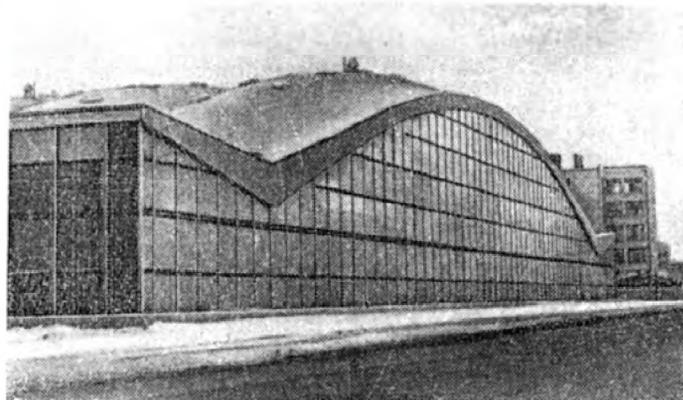
На снимке: автобусы выходят из ворот нового парка.



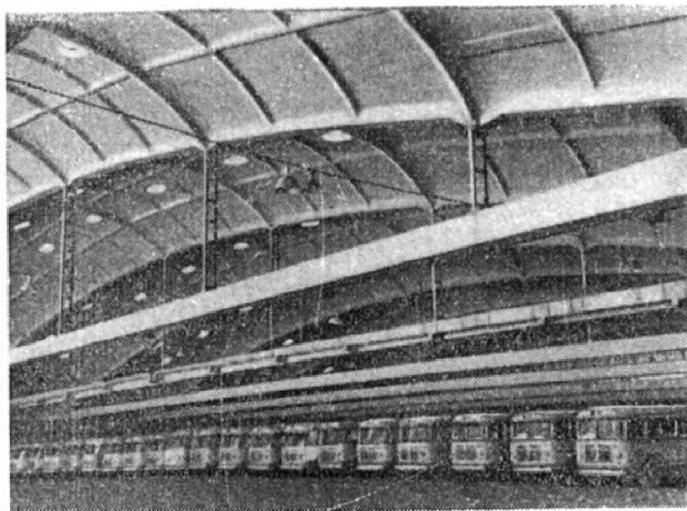
Фрагмент газеты: Ленинградский автотранспорт. 1967. 9 августа

Фрагмент газеты: Ленинградская правда. 1967. 8 августа

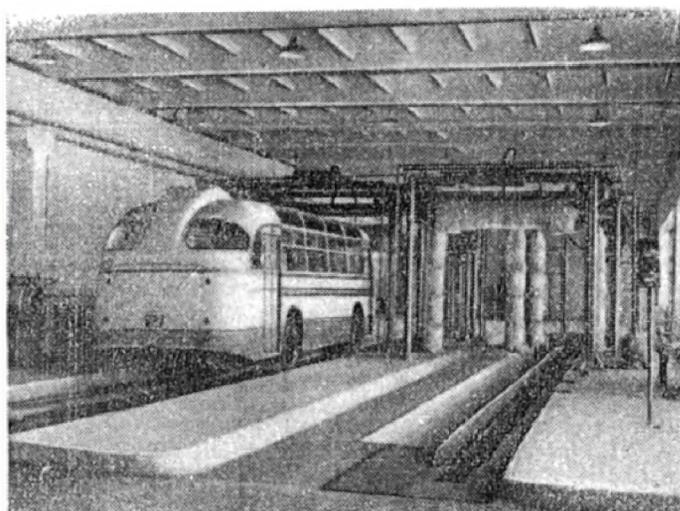
Новый автобусный парк в Ленинграде



Производственный корпус



Стоянка автобусов



Пост мойки автобусов

Этот парк — самый молодой среди автотранспортных предприятий Ленинграда. Пятый автобусный вступил в строй в канун 50-летия Великого Октября. И можно без преувеличения сказать: украсил один из промышленных районов города-героя. Это уникальное сооружение из железобетона и стекла спроектировано ленинградскими архитекторами.

Парк рассчитан на 500 автобусов. Примерно 50% из них можно разместить в производственном корпусе. Представьте себе, огромное помещение с волусферическим, ячеистым перекрытием с вмонтированными светильниками. Его большая часть отведена под стоянку автобусов. Рядом — зал ТО-2 и эксплуатационного ремонта.

К стоянке примыкают два поста мойки автобусов, оборудованные моечными установками ГАРО. Специальное помещение предназначено для ТО-1. Здесь две поточные линии с конвейерами.

В этом корпусе расположены и все другие технические службы и производственные участки, цехи: механический, моторный, агрегатный, аккумуляторный, кузовной, ремонта электрооборудования, прибор системы питания, окрасочный, склады и т. п. Цехи оснащены современным оборудованием, большая часть работ по техническому обслуживанию и ремонту автобусов механизирована.

Максимум удобства создано для работающих. Во всех помещениях много воздуха, света, хорошая вентиляция. В залах стоянки, ТО-2 и эксплуатационного ремонта нет ни одной перегородки, так что въезд и выезд автобусов не сопряжен с какими-либо трудностями.

Теплый коридор соединяет производственные помещения с административно-бытовым корпусом. Пятиэтажное его здание в средней части опирается на сваи. Здесь устроен контрольно-пропускной пункт.

В здании, помимо служб управления и эксплуатации, находятся бытовые помещения, столовая-буфет, клуб, библиотека, АТС, учебные классы, кабинет безопасности движения и др.

Главнавтотранс предполагает построить еще один автобусный парк по аналогичному проекту.

Фрагмент журнала: *Автомобильный транспорт*. 1968. № 5.



*Николай Никитович Хилько
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*

Первым на линию из ворот парка вышел автобус с бортовым номером 5104 и государственным номерным знаком 97-02 ЛЕМ. Это была самая новая на тот момент модель автобуса — ЛАЗ-695Е. Машина была получена с завода в июле 1967 года.

Почётное право первым выехать из ворот парка на новом автобусе было доверено Н. Н. Хилько. Николай Никитович перешёл в новый Пятый парк из Второго автобусного парка в июле 1967 года. За плечами шофёра I класса был стаж вождения с 1938 года и участие в Великой Отечественной войне.

Парк официально вступил в строй, имея на балансе всего 36 автобусов. Это были машины ЗИЛ-158В производства Ликинского автобусного завода (ЛиАЗ) и ЛАЗ-695Е производства Львовского автобусного завода (ЛАЗ).

Первыми маршрутами, обслуживаемыми новым предприятием, стали 73-й и 88-й, которые проходили по проспекту Стачек и проспекту Ветеранов.

В 1968 году в состав парка входили уже 320 автобусов — 120 новых и 200 переданных из других автобусных предприятий.

П Р И К А З
НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО ЛЕНИНГРАДСКОГО УПРАВЛЕНИЯ АВТОБУСНОГО
ТРАНСПОРТА

г. Ленинград в 589 * 19 * IX 1967

Содержание: о передаче автобусов

В связи с производственной необходимостью
П Р И К А З В А Д

§ 1

Директору 1-го автобусного парка тов. **МИТРАШОВ А.Б.** во исполнение приказа Главленавтотранса от В 354 от 17/VI-67 г. передать 5-му автобусному парку 22 автобуса

№ п/п	Марка автобуса	Год выпуска	Госуд. №	Масса	Мощность двигателя
1	ЗИЛ-158	1964	ЛЕА 20-56	76	266
2	"	1962	" 20-59	469	444444
3	ЛАЗ-695Е	1965	" 20-75	22683	43395
4	"	1964	" 21-20	19917	6/7
5	"	1964	" 21-23	19543	211871
6	ЗИЛ-158	1962	" 21-62	21	120550
7	"	1960	" 22-10	12	331
8	"	1965	" 22-43	24196	1945
9	"	1965	" 22-47	24196	558906
10	ЛАЗ-695Е	1965	" 23-31	13945	13945
11	"	1961	" 23-39	29	85555
12	"	1962	" 23-94	214	133
13	"	1966	" 24-23	30365	523453
14	"	1961	" 24-96	155	100
15	"	1961	" 24-97	352	531520
16	ЛАЗ-695Е	1966	ЛЕМ 22-42	27193	163586
17	"	1966	" 39-18	32457	191745
18	"	1961	ЛЕА 39-18	602	6/7
19	"	1961	" 39-22	697	6/7
20	"	1961	" 39-23	649	147877
21	"	1961	" 39-34	668	6/7
22	ЗИЛ-158	1962	" 39-57	436	2878

Передать произвести с баланса на баланс. Автобусы исключать из списочного состава и снять с учета ГАИ.

§ 2

Директору 5-го автобусного парка т. **СТАВАНОВ В.В.** принять 22 автобуса, включить в списочный состав парка, поставить на баланс и учет ГАИ.

§ 3

Бухгалтериям Главленавтотранса, 1-го и 5-го автобусных парков произвести соответствующие изменения в балансах.

§ 4

Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника технического отдела Главленавтотранса т. **КАРПЕНА А.**

НАЧАЛЬНИК ГЛАВЛЕНАВТОТРАНСА А. ИВАШОВ

Сервис:

*Приказ начальника Главленавтотранса
о переводе автобусов из Автобусного
парка № 1 в Автобусный парк № 5
(хранение — Автобусный парк № 1)*



*Анатолий Васильевич
Гурецкий
(хранение фото —
Автобусный парк № 5)*

В 1969 году Б. В. Стефанов ушёл на заслуженный отдых. Предприятие возглавил А. В. Гурецкий. Анатолий Васильевич родился в Ленинграде в 1927 году. В 1949 году окончил Автодорожный техникум. До назначения на пост директора занимал должность главного инженера предприятия.

К 1971 году списочный состав автобусного парка вырос более чем вдвое и насчитывал 730 машин. К первым парковым «голубкам» (так ласково именовали водители автобус ЗИЛ-158В) прибавились самые новые на тот момент машины производства венгерской машиностроительной компании Ikarus⁹. Первыми венгерскими моделями, поступившими в парк, стали одиночные Икарус 556 и сочленённые автобусы особо большого класса — Икарус 180 («гармошки»).



Ремонтный бокс, фото 1970-х гг. (хранение фото — Автобусный парк № 1)



Территория перед проходной парка, фото 1970-х гг. (хранение фото — Автобусный парк № 5)

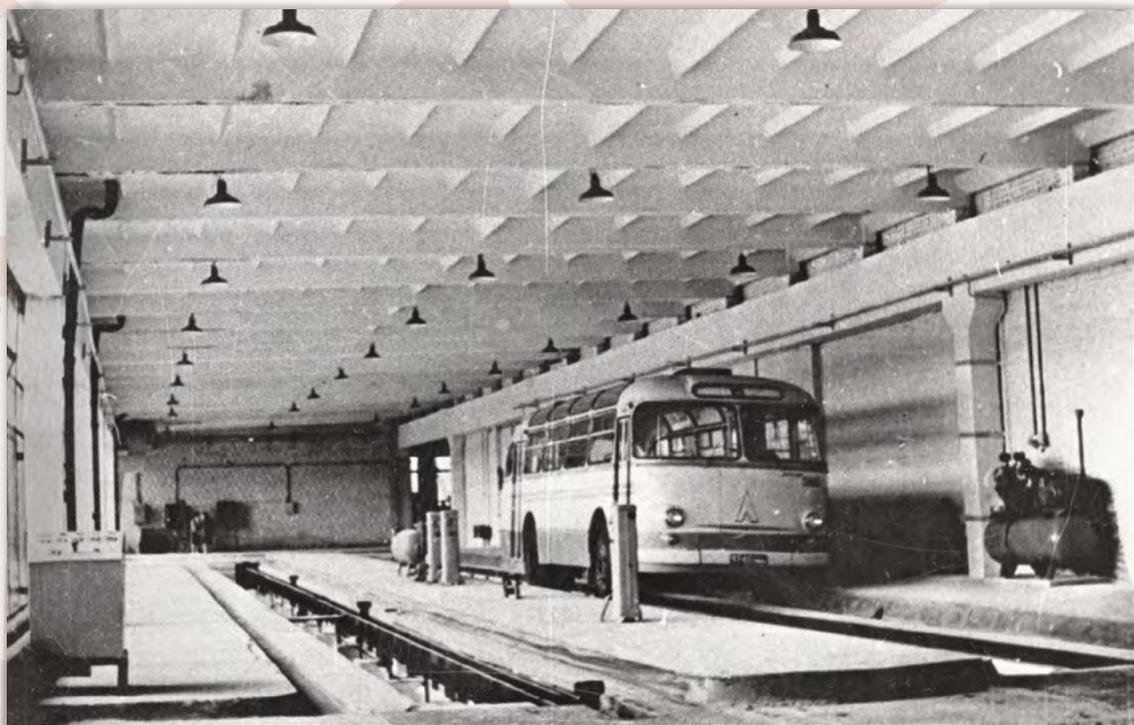
⁹ Далее в написании названия венгерского машиностроительного предприятия, являющегося одновременно и маркой автобуса, используется кириллица, поскольку во всех производственных документах ленинградских (петербургских) автобусных предприятий как технического, так и финансового характера использовалось русское название марки, а также общепринятое сокращение «Ик.».



*Автобус ЗИЛ-158В Автобусного парка № 5, фото 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Автобус Икарус 556, фото 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Пост ТО-1 (смазочная канава), автобус ЛАЗ-695Е, фото 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Диспетчерская, фото 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*

В 1974 году на посту директора Автобусного парка № 5 А. В. Гурецкого сменил В. И. Максимов. Владимир Иванович родился в 1936 году в Гатчине. В 1956 году окончил Ленинградский автодорожный техникум. В 1967 году окончил факультет автомобильного транспорта Ленинградского инженерно-строительного института по специальности «инженер-механик». С 1971 года работал в Автобусном парке № 5 в должности заместителя директора по эксплуатации. В 1972 и 1974 годах являлся исполняющим обязанности директора предприятия.

С ноября 1990 года по март 1992 года Владимир Иванович занимал пост генерального директора Территориального производственного объединения пассажирского автомобильного транспорта (ТПО «Ленпассажиравтотранс»).

В. И. Максимов поставил своеобразный рекорд по времени пребывания в должности директора. Он руководил предприятием в общей сложности 26 лет. В настоящее время Владимир Иванович на заслуженном отдыхе.

В 1976 году автобусное предприятие № 5 официально было преобразовано в объединение Ленинградское производственное объединение пассажирского автобусного транспорта (ЛПОПАТ № 5).

Ещё раньше, в 1969 году, у парка появился филиал в Петродворце, существовавший с 1952 года и ранее принадлежавший Автобусному парку № 1.

В молодом коллективе парка, сформированном из сотрудников других авто-транспортных предприятий и молодёжи, значительное внимание уделялось общественной жизни.



*Владимир Иванович Максимов
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*

В преддверии празднования 30-летия Дня Победы в 1975 году на предприятии проводились «трудовые вахты» — своеобразные соревнования между колоннами парка за первое место по выпуску машин на линию, минимизации потерь линейного времени и другим показателям.

В ЧЕСТЬ 30-ТИ ЛЕТИЯ ДНЯ ПОБЕДЫ И ГОРОДОВ-ГЕРОЕВ, НАШЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ВСТАЛО НА УДАРНЫЕ 10-ТИ ДНЕВНЫЕ ТРУДОВЫЕ ВАХТЫ.

10-ТИ ДНЕВНЫЕ ТРУДОВЫЕ ВАХТЫ В ЧЕСТЬ ГОРОДОВ-ГЕРОЕВ БРЕСТ, ВОЛГОГРАД, КЕРЧЬ, КИЕВ, МИНСК, НОВОРОССИЙСК, ОДЕССА, СЕВАСТОПОЛЬ, ЛЕНИНГРАД, МОСКВА И ДНЯ ПОБЕДЫ.

Вахта в честь города героя	Парк/колонна	Колонный вывозчик	Средняя выработка на колонного вывозчика	Выход за 10 дней	Показатели денки вахты																
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							
КЕРЧЬ ГОРОД-ГЕРОЙ <small>Керчь — это героическая история, память о войне, о мужестве и отваге солдат, о самоотверженности и героизме граждан. Керчь — это символ мужества и героизма. Керчь — это символ любви и верности. Керчь — это символ дружбы и сотрудничества. Керчь — это символ мира и согласия. Керчь — это символ процветания и развития. Керчь — это символ надежды и оптимизма. Керчь — это символ счастья и благополучия. Керчь — это символ любви и уважения. Керчь — это символ гордости и чести. Керчь — это символ славы и доблести. Керчь — это символ величия и мощи. Керчь — это символ красоты и гармонии. Керчь — это символ культуры и искусства. Керчь — это символ науки и техники. Керчь — это символ прогресса и инноваций. Керчь — это символ свободы и демократии. Керчь — это символ справедливости и равенства. Керчь — это символ гуманизма и милосердия. Керчь — это символ веры и духовности. Керчь — это символ любви к Родине и к своему народу. Керчь — это символ любви к труду и к своему делу. Керчь — это символ любви к жизни и к каждому человеку. Керчь — это символ любви к миру и к дружбе между народами. Керчь — это символ любви к культуре и к искусству. Керчь — это символ любви к науке и к технике. Керчь — это символ любви к прогрессу и к инновациям. Керчь — это символ любви к свободе и к демократии. Керчь — это символ любви к справедливости и к равенству. Керчь — это символ любви к гуманизму и к милосердию. Керчь — это символ любви к вере и к духовности. Керчь — это символ любви к Родине и к своему народу. Керчь — это символ любви к труду и к своему делу. Керчь — это символ любви к жизни и к каждому человеку. Керчь — это символ любви к миру и к дружбе между народами. Керчь — это символ любви к культуре и к искусству. Керчь — это символ любви к науке и к технике. Керчь — это символ любви к прогрессу и к инновациям. Керчь — это символ любви к свободе и к демократии. Керчь — это символ любви к справедливости и к равенству. Керчь — это символ любви к гуманизму и к милосердию. Керчь — это символ любви к вере и к духовности.</small>	1 КОЛОННА	100,9	766	1096																	
	2 КОЛОННА	102,8	893	112,0																	
	3 КОЛОННА	101,2	394	105,6																	
	4 КОЛОННА	103,8	967	107,0																	
	5 КОЛОННА	103,8	1514	117,2																	
	6 КОЛОННА	99,8	948	104,0																	
	7 КОЛОННА	101,1	1029	100,0																	
10 ПРЕДПРИЯТИЕ		102,0	6511	108,4																	
ДЕКАДЫ ГОРОДОВ-ГЕРОЕВ																					
БРЕСТ	101,1																				
ВОЛГОГРАД	101,1																				
КИЕВ	101,1																				
МИНСК	101,1																				
НОВОРОССИЙСК	101,1																				
ОДЕССА	101,1																				
ЛЕНИНГРАД	101,1																				
МОСКВА	101,1																				
Итого за 10 дней		980	1016	2878																	

*Информационный стенд, 1975 г.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*

В том же 1975 году полным ходом шло строительство грандиозного мемориального комплекса на Средней Рогатке, ныне известного под названием «Монумент героическим защитникам Ленинграда» на площади Победы.

Сооружение мемориала частично велось на средства многочисленных добровольных пожертвований. Для этих целей в Госбанке был открыт специальный счёт. Ленинградцы горячо откликнулись на этот призыв. На счёт перечислили деньги сотни тысяч горожан, многие коллективы предприятий и организаций.

По призыву тружеников объединения «Электросила» личное участие в сооружении монумента героическим защитникам Ленинграда приняли более 45 тысяч человек. Это были работники Ижорского завода, Рефрижераторного депо, Балтийского завода, а также многих других предприятий.

Среди многих добровольных помощников в святом деле сохранения истории подвига советского народа выделялся Яков Нилович Захарцев — ветеран Великой Отечественной войны, фронтовик, шофёр I класса второй колонны автобусного объединения № 5. В честь 58-й годовщины Великой Октябрьской революции Яков Нилович отработал 58 дней в неурочное время на строительстве памятника.

«В бригаде сварщиков-профессионалов, возглавляемой Н. Я. Филипповым, Я. Н. Захарцев быстро овладел специальностью арматурщика и завоевал репутацию работника, на которого можно с уверенностью положиться, даже при очень трудном задании», — так говорилось про вклад Якова Ниловича в сооружение монумента в статье П. Бушуева, корреспондента ЛенТАСС.

«Буду и дальше работать здесь, до полного завершения мемориального строительства», — ответил Захарцев на вопрос корреспондента.



*Яков Нилович Захарцев
на строительстве монумента
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Яков Нилович Захарцев (слева)
на строительстве монумента
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*

Слово своё Яков Нилович сдержал. Благодаря таким людям, как Яков Нилович, монумент был открыт в намеченные сроки. Спустя три года, в 1978 году, в составе монументального комплекса открылся подземный памятный зал, и памятник приобрёл современный вид.

В настоящее время Монумент героическим защитникам Ленинграда является одним из самых величественных памятников, посвящённых героизму жителей блокадного Ленинграда. Ежегодно монументальный комплекс посещают более 5 миллионов туристов, приезжающих в Северную столицу.

В дни скорбных дат — начала Великой Отечественной и начала блокады Ленинграда, а также и в дни праздников — День прорыва и День снятия блокады нашего города и, конечно же, в День Победы у памятника собираются ветераны, руководители и молодые работники «Пассажиравтотранса». Возлагают цветы к монументу, в создании которого более сорока лет назад принимали участие и их коллеги.



*Ветераны СПб ГУП «Пассажиравтотранс» у памятника героическим защитникам Ленинграда, фото 2015 г.
(фото Е. С. Рудницкого)*



*Ветераны СПб ГУП «Пассажиравтотранс» у памятника героическим защитникам Ленинграда, фото 2015 г.
(фото Е. С. Рудницкого)*

Отмечать торжественные даты вообще было традицией у коллектива автобусного объединения. И не только общенародные, но и свои внутренние. Предприятие имело собственный оркестр, состоявший из работников парка.



*Оркестр Автобусного парка № 5, 1970-е гг.
(фото из личного архива В. В. Евтодиева)*



Новогодний концерт 1975 г. (хранение фото — Автобусный парк № 5)

В 1980-е годы подвижной состав вновь стал меняться: на смену венгерским автобусам моделей 556 и 180 пришли Икарусы 200-й серии. Автобусы Икарус 260 («коротыши») и Икарус 280 («гармони») самых разных модификаций почти сорок лет развозили ленинградцев-петербуржцев, а также жителей Ленинградской области.

На смену городским львовским автобусам ЛАЗ-695Е с характерной отличительной чертой — воздухозаборником на крыше, прозванным водителями «хоботом», пришли машины ЛАЗ-695М, лишённые этого элемента, а затем и автобусы последующей модификации этой серии — ЛАЗ-695Н.

«Голубок» же сменили «Луноходы». Именно такое прозвище получили новые машины ЛиАЗ-677, а затем и модификация ЛиАЗ-677М.

Модельный ряд «мягких» автобусов составляли в основном Икарусы 250, 256 и машины львовского производства ЛАЗ-699Р, получившие прозвище «Наташка»¹⁰.

¹⁰ Прозвище «Наташка» получил в среде водителей «мягкий» «длинный» автобус ЛАЗ-699Н. Однако таких машин в эксплуатации было крайне немного, вскоре был начат выпуск значительно более массовой модели ЛАЗ-699Р, во многом схожей с предшествующей. Прозвище перешло на новую модель, несмотря на несоответствие буквенному индексу.



Общий вид, административное здание, фото конца 1960-х гг. (хранение фото — Автобусный парк № 5)



Общий вид, административное здание, фото начала 1970-х гг. (хранение фото — Автобусный парк № 5)



Общий вид, административное здание, фото середины 1980-х гг. (хранение фото — Автобусный парк № 5)



*Празднование Дня молодого рабочего, середина 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Коллектив автобусного объединения на демонстрации, середина 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Лучшие работы рационализаторов, середина 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Открытая стоянка на территории парка, конец 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



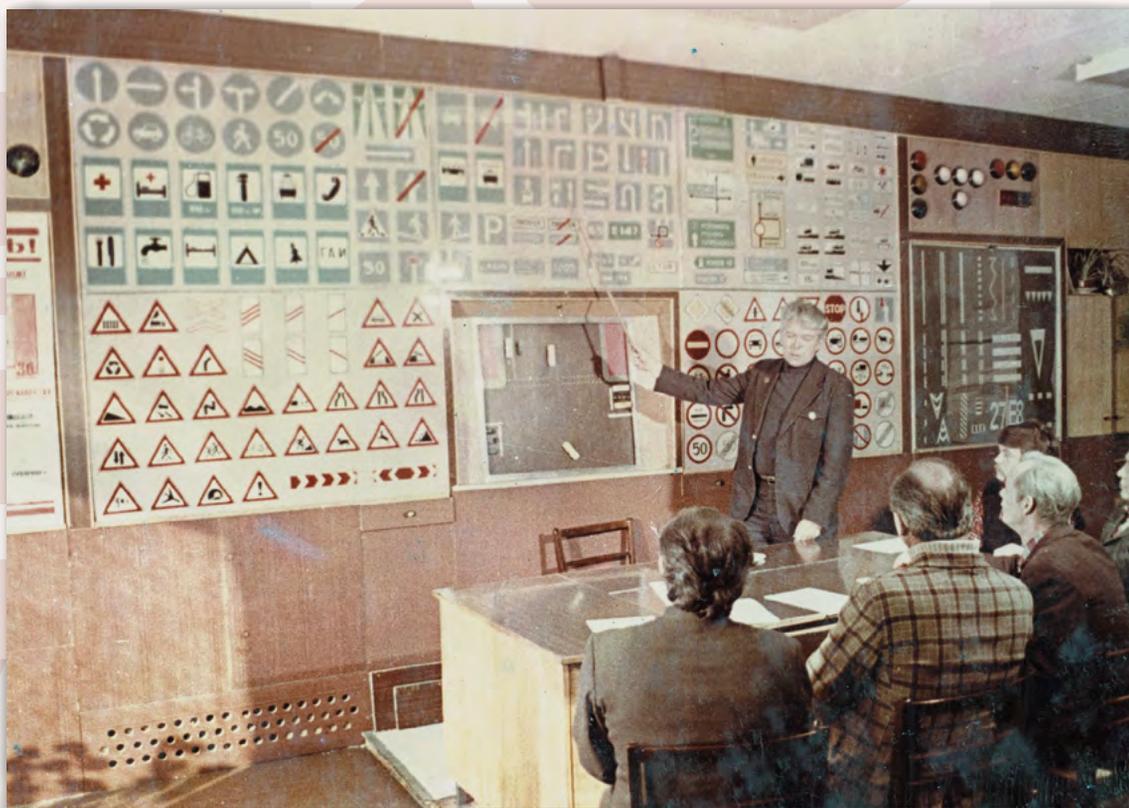
*Стенд передовиков и рационализаторов предприятия, конец 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Диспетчерская, получение путевых листов, 1979 г.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Диспетчерская, информационная доска, 1979 г.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Занятия в классе ОБД, 1979 г.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Собрание активистов 3-й автоколонны, 1979 г.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Экран общественных контролёров, 1981 г.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Первые автобусы модели Икарус 280, фото конца 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Главная проходная, фото середины 1980-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Актовый зал, фото середины 1980-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Сергей Васильевич Данилюк
(хранение фото — Автобусный
парк № 5)*

В первые годы работы Пятый парк стал обслуживать городские маршруты № 2, 13, 18, 22, 39, 49, 54, 66, 68, 73, 88, 89, 108. Впоследствии к ним прибавились многочисленные маршруты, трассы которых проходили по активно застраивавшемуся району Юго-Запада. В 1980-е годы значительную часть маршрутов Московского района взял на себя новый Автобусный парк № 7.

Пятый парк также работал и на пригородных маршрутах. В основном это были маршруты таллинского направления — Ропша, Зимитицы, Келози, Каськово, Гостилицы и др.

С ноября 1990 по март 1992 года Владимир Иванович Максимов занимал пост генерального директора ТПО «Ленпассажиравтотранс». Обязанности директора парка в этот период исполнял Сергей Васильевич Данилюк. В 1992 году Владимир Иванович вернулся на родное предприятие, снова заняв должность директора.

В 1992 году на улицы города вышли первые коммерческие маршрутные автобусы. Это были имевшиеся в подвижном составе «мягкие» Икарусы и ЛАЗы. Впоследствии к ним присоединились автобусы ПАЗ-3205 различных модификаций. Первыми коммерческими маршрутами («тэшками») стали № 43, 68, 130 и 142. Они подвозили к станциям метро жителей Юго-Запада, Улянки, Лигова, Сосновой Поляны.

Буква «Т» («такси») вскоре сменилась литерой «Э» («экспресс»), а затем превратилась в «К» — «коммерческий».



*Автобус Икарус 256 на коммерческом маршруте, 1994 г.
(фото А. В. Суханова)*



*Автобус Икарус 260.50, 1990-е гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Автобус Икарус 365.10, 1990-е гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Автобус ЛАЗ-699Р на коммерческом маршруте, 1994 г.
(фото А. В. Суханова)*

Немало автобусов экзотических для Северной столицы марок побывало в Пятом автобусном парке. Отдельно хочется остановиться на партии французских машин, прибывших в Петербург в качестве гуманитарной помощи в 1992 году. Это были автобусы Renault PR 100 и Renault SAVIEM SC-10 производства 1970-х — 1980-х годов.

Более старые автобусы сразу же пустили на городские коммерческие маршруты. Машины поновее поехали на ближайший «пригород», в расчёте на то, что поломок у этих моделей на линии будет меньше.

Но век Renault в Петербурге оказался недолгим. Уже в 1996 году последний из автобусов этой партии встал на вечную стоянку. Причиной тому стало полное отсутствие запасных частей к моделям автобусов, которые в городе ранее никогда не эксплуатировались. После серьёзной поломки очередной автобус приходилось списывать.

Уже двадцать лет не встретишь на улицах города старых французских автобусов. А на территории парка они до сих пор напоминают о себе. Три кузова Renault SAVIEM SC-10 по сей день используются в виде постов охраны на территории парка.



*Автобус Renault SAVIEM SC-10 на Ленинском проспекте, 1994 г.
(фото С. В. Мурашова)*



Бывший автобус Renault SAVIEM SC-10 — пост охраны на территории парка

ФРАНЦУЗСКИЙ ПОДАРОК НА БЕРЕГАХ НЕВЫ

С конца марта 1992 г. в Санкт-Петербурге работают 20 французских городских автобусов Рено, подаренных Францией в ответ на просьбу мэра города Анатолия Собчака, с которой он обратился к премьер-министру Эдит Крессон. В отборе машин, их капремонте и финансировании подарка участвовало французское правительство и несколько крупных компаний. Автобусы собирали в десяти городах Франции и сейчас их названия можно видеть на бортах машин, выкрашенных в символические для России и Франции красный, синий и белый цвета.

Что же это за французский подарок? Из 20 машин половину составили 100-местные PR-100, а другую половину — 90-местные SC-10. Все они подержанные, некоторым уже под 20 лет, пробежали они по 500—700 тыс. км. Все отремонтированы, чуть подновлены и со стороны выглядят, как новенькие. Особенно необычны SC-10 с одиночными задними бескамерными шинами. Это типично французские автобусы, разработанные фирмой «Савьем» еще в конце 50-х годов. Недаром, это название сохранилось еще на нескольких машинах. В 1978 г. «Савьем» была присоединена к «Рено». Это событие отразилось в марке «Рено», которая украшает те же машины, но более позднего выпуска. Несмотря на солидный возраст, у них горизонтальный 155-сильный дизель расположен под полом, подвеска гидропневматическая, трансмиссия автоматическая, сервоусилитель руля, т. е. автобусы находятся на достаточно высоком уровне. Более современными считаются Рено PR-100, хотя они не намного младше своих собратьев, да и во Франции их давно сняли с производства. Первые варианты этих машин были сделаны фирмой «Берлие» в конце 60-х годов, а потом и эта компания попала в сферу интересов «Рено». С 1972 г. такие автобусы выпускались по лицензии в Польше, но при больших пассажиропотоках они не выдерживали нагрузок, особенно трещали по всем швам их легкие просторные кузова с большими дверями и окнами. Так, в Польше через десяток лет отказались от французской лицензии. Ну а во Франции, где на автобусах, видимо, ездят меньше, эти машины сохранились лучше. Отреставрированные, они начали свою вторую жизнь в городе на Неве. Как-то они себя покажут?

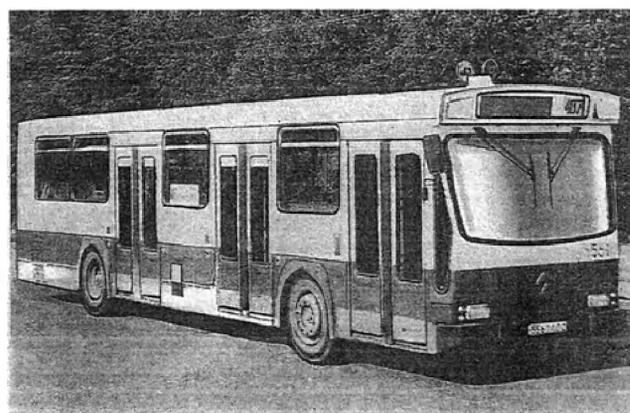
На более новых PR-100 во время капитального ремонта во Франции двигатели заменили новыми мощностью 196 л. с., а вот старенькие SC-10 будут пока работать с «родными» дизелями. Французы утверждают, что они послужат еще 300—400 тыс. км. Кстати, именно представители фирмы «Рено» и Парижского управления пассажирского транспорта за 2 месяца до прибытия автобусов в Петербург провели разведку состояния городских улиц и поиск наиболее хорошо оснащенного автобусного парка. Так выбор пал на 5-е автобусное объединение, а эксплуатировать дорогой подарок французы рекомендовали не на старых разбитых центральных улицах, а в новых районах с новыми и более гладкими покрытиями. Вместе с автобусами прибыл целый контейнер с запчастями, а наших механиков немного подучили французские специалисты.

Сегодня французские Рено и Савьемы трудятся на ближних пригородных маршрутах, а некоторым определена весьма необычная роль маршрутных такси. Такое применение автобусов позволит «окупить» французскую гуманитарную помощь: ведь проезд в новом маршрутном такси стоит 10 руб.

Каковы же первые итоги эксплуатации? Войдем в один из стареньких Савьемов. Этой машине 17 лет. На спидометре 665 тыс. км, из них только 20 тыс. пройдено по петербургским дорогам. В салоне чуть более 20 сидений, явно продавленных, под потолком висят ременные ручки, как в старых



Маршрутное такси — городской автобус Савьем



Трехдверный Рено

трамваях. Окна и двери необычно широкие, в потолке два больших вентиляционных люка, место водителя не отделено от пассажирского салона, как у нас принято. В правой боковине две или три четырехстворчатые двери, распахивающиеся с легким шипением. Годится ли городской автобус под маршрутное такси? Вряд ли. Да и целесообразно ли гонять огромную машину с постоянной недогрузкой? Правда, в часы пик и такой дорогой автобус заполняется до предела, ведь отечественный пассажир способен даже в такси ездить стоя. А каково мнение водителя? «Нет никакого сравнения с нашими машинами, — отвечает один из них. — Я поездил на всех автобусах, но лучше этого не видал. По классу он, конечно, не туристский Икарус, но намного выше ЛАЗов и ЛиАЗов. Недостатки? Пока их нет. С запчастями нормально. Но вот зимой помучаемся: отопителей в салоне два, но слабенькие. А вообще побольше бы нам даже таких стареньких машин! Попросил бы наш Собчак еще несколько. Как подарок.» «Скорее, как подачку?» — уточнили мы... «Вот именно, — закончил беседу водитель-счастливчик заграничного городского Савьема с надписью: «Ст. Сосновая Поляна — М. Московская. Маршрутное такси. Такса 10 рублей».

В 1997 году парк отмечал своё 30-летие. К этому времени модельный ряд снова стал обновляться. Кроме привычных «луноходов» в парке появились новые ЛиАЗы. Практически полностью были списаны 695-е ЛАЗы. Но автобусы Икарус ещё долго составляли значительную часть подвижного состава. Последнее пополнение парка новыми венгерскими машинами случилось в том же, юбилейном для парка, 1997 году.



*Брошюра, изданная к 30-летию Автобусного парка № 5
(хранение — Автобусный парк № 5)*

В 2002 году В. И. Максимов ушёл на заслуженный отдых, предприятие возглавил Ю. Ж. Магерамов.

Юрий Жабраилович родился в 1949 году в Ломоносовском районе Ленинградской области. В 1980 году окончил Северо-Западный политехнический институт (СЗПИ) по специальности «инженер-механик». С 1984 года начал работу в Петродворцовом автобусном парке в должности начальника колонны. В том же году был назначен заместителем директора по эксплуатации. В 1987 году был назначен на должность главного инженера, с 1997 по 2001 — директор предприятия. В 2002–2004 годах — директор Автобусного парка № 5. В 2005 году — директор Пушкинского автобусного парка.



Юрий Жабраилович Магерамов



*Владимир Владимирович
Приходько*

С 2004 по 2007 год директором Автобусного парка № 5 был Владимир Владимирович Приходько. Родился В. В. Приходько в 1960 году в Краснодарском крае. В 1984 году с отличием окончил МВТУ им. Н. Э. Баумана.

За 12 лет Владимир Владимирович прошёл путь от заместителя начальника колонны до директора автобусного парка. Перед назначением на должность директора Автобусного парка № 5 он занимал пост главного инженера Автобусного парка № 7.

В начале XXI века в Пятом парке можно было встретить также чешские и немецкие машины. Первые — это эксплуатировавшиеся в нашем городе в порядке эксперимента машины марки Karosa, вторые — это уже выдавшие виды, однако прошедшие капитально-восстановительный ремонт на фирме Alga немецкие автобусы марки MAN производства 1980-х годов.



*Автобус Karosa B 741.1918, 2007 г.
(фото С. В. Мурашова)*



*Автобус MAN SL200, 2006 г.
(фото С. В. Мурашова)*



*Автобус МАЗ-103.041, 2006 г.
(фото С. В. Мурашова)*



*Автобус ПАЗ-3205-110, 2005 г.
(фото С. В. Мурашова)*

В 2007 году парк отмечал очередной юбилей — сорокалетие. К этой дате подвижной состав парка насчитывал 251 машину марок ЛиАЗ-6212, Икарус 280, ЛиАЗ-5256, МАЗ-103, МАН. Парк обслуживал 25 социальных маршрутов — 16 городских, 9 пригородных, а также один коммерческий. На предприятии работали 1300 человек. Ежемесячно перевозилось 2,5 миллиона пассажиров.



*Фрагмент юбилейного буклета, выпущенного Автобусным парком № 5, и юбилейный значок к 40-летию парка в 2007 г.
(хранение — Автобусный парк № 5)*

С 2007 года Автобусным парком № 5 руководит А. И. Ишутин. Алексей Иванович родился в 1954 году в Ленинграде. С 1976 года работал механиком в 55-м яхт-клубе ВМФ. В 1983 году поступил в Институт физкультуры и спорта имени Лесгафта. В 1988 году закончил институт по специальности «преподаватель физкультуры и спорта».

Алексей Иванович — заслуженный мастер спорта СССР. Трехкратный чемпион мира и многократный чемпион СССР по водно-моторному спорту. За успехи в спорте был награждён орденом «Дружбы народов».

На должность директора А. И. Ишутин был назначен в 2007 году. За время работы в СПб ГУП «Пассажиравтотранс» неоднократно поощрялся руководством, имеет награды: медаль «В память 300-летия Санкт-Петербурга», благодарность министра транспорта РФ, нагрудный знак «Почётный автотранспортник России».

На короткий период в 2013 году А. И. Ишутин был назначен директором Автобусного парка № 6. На тот же период руководство Пятым парком было возложено на Олега Вячеславовича Кузьмина. В августе 2013 года Алексей Иванович вновь занял пост директора Автобусного парка № 5 и находится в этой должности по настоящее время.



*Олег Вячеславович Кузьминов
(фото из личного архива О. В. Кузьмина)*

**Директора Автобусного парка № 5
за весь период существования предприятия:**

Борис Васильевич Стефанов	1967–1969
Анатолий Васильевич Гурецкий	1969–1974
Владимир Иванович Максимов	1974–1990
Сергей Васильевич Данилюк (ИО)	1990–1992
Владимир Иванович Максимов	1992–2002
Юрий Жабраилович Магерамов	2002–2004
Владимир Владимирович Приходько	2004–2007
Алексей Иванович Ишутин	2007–2013
Олег Вячеславович Кузьминов	2013
Алексей Иванович Ишутин	с 2013 по настоящее время

2014 год для нашей страны ознаменовался проведением XXII зимних Олимпийских игр, а также XI зимних Паралимпийских игр в городе Сочи. Активное участие в транспортном обслуживании Олимпиады приняли работники Пятого парка. Вместе с делегациями других парков — филиалов СПб ГУП «Пассажир-автотранс» — они были откомандированы для работы на маршрутах города Сочи в период проведения игр.



Коллектив Автобусного парка № 5 на праздновании 85-летия автобусного движения, Петропавловская крепость, 2011 г. (фото П. Г. Аржадовой)



Награждение работников Автобусного парка № 5 — участников транспортного обслуживания XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских игр в г. Сочи. Санкт-Петербург, 2014 г. (фото Е. С. Рудницкого)

Ежегодно молодые водители предприятия занимают призовые места на конкурсах профессионального мастерства водителей автобусов. Ветераны с готовностью передают бесценный опыт, а молодёжь, в свою очередь, продолжает победную эстафету.

В 2015–2016 годах силами парка была проведена реставрация автобуса MAN SL200 1984 года выпуска для коллекции исторических автобусов СПб ГУП «Пассажиравтотранс». Впервые восстановленная машина была представлена на выставке на Заячьем острове, посвящённой 90-летию открытия регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге.



*Автобус MAN SL200 на III петербургском параде ретро-транспорта
21 мая 2017 г. (фото Е. С. Рудницкого)*

По состоянию на 2017 год в парке числится 320 автобусов, из них 122 сочленённых, 191 одиночный и 7 автобусов туристических (мягких). Основными моделями являются машины российских марок: ЛиАЗ (производство г. Ликино-Дулёво Московской области), «Volgabus» (г. Волжский Волгоградской области) и НефАЗ (г. Нефтекамск, республика Башкирия).

Перевозка пассажиров осуществляется по 19 постоянным и 5 временным маршрутам (головное предприятие), а также 7 маршрутам (площадка № 1 — Петергоф).

Ежедневный выпуск на предприятии составляет 264 автобуса по будним дням и 221 по выходным. Суммарный пробег за 2016 год составил 18 880,7 тыс. км.

Маршруты, обслуживаемые парком, весьма разнообразны. Машины Пятого парка можно встретить и на Васильевском острове, и в Купчине, и в Кронштадте. Но всё же основными районами, обслуживаемыми парком, являются Кировский, Красносельский и Петродворцовый.

В парке функционируют 4 автоколонны (включая петергофскую). Общая численность сотрудников — 1573 человека, в том числе: 677 водителей и 456 кондукторов. 138 водителей имеют высшую профессиональную квалификацию — I класс.



Участок текущего ремонта

Территория предприятия, площадка для стоянки автобусов





Заказные («мягкие») автобусы

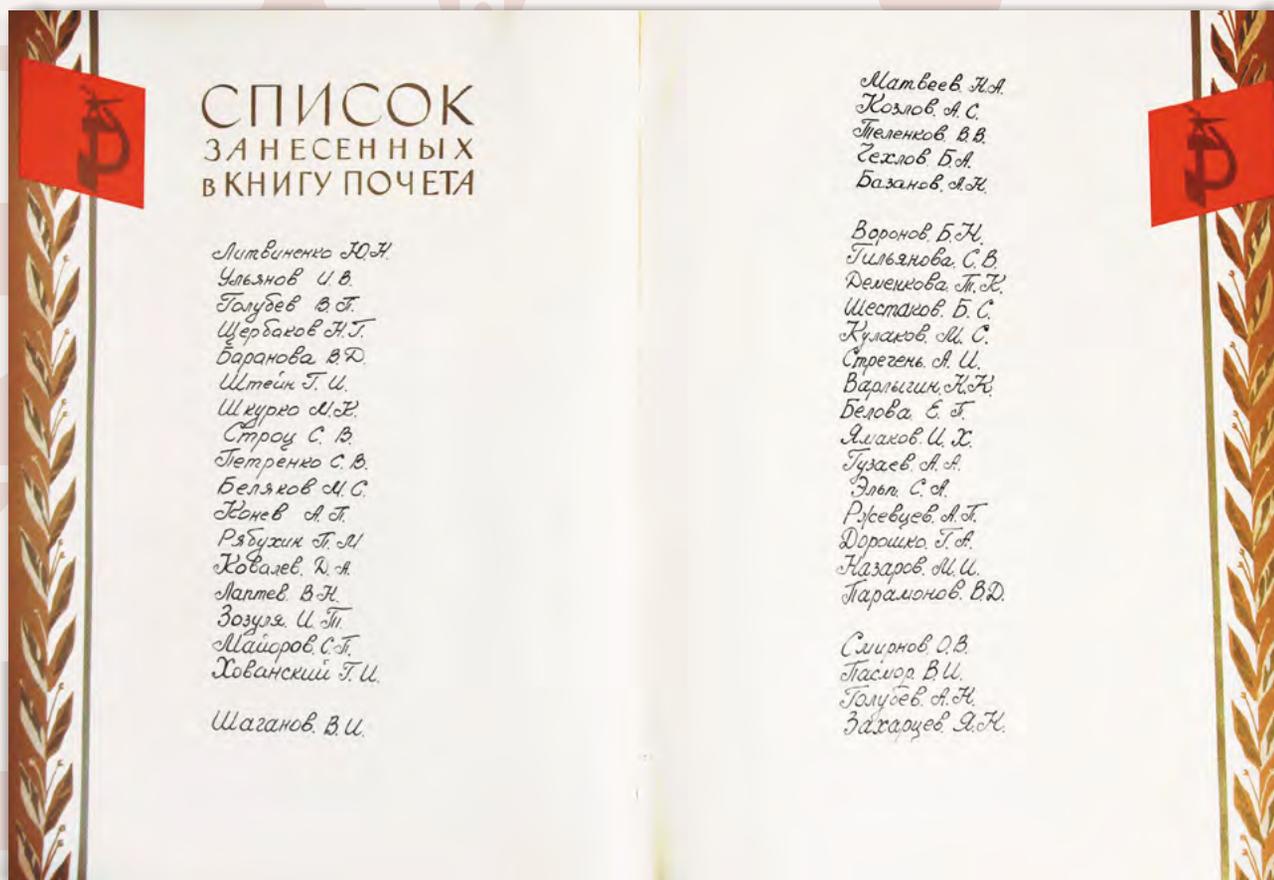


Одна из последних в городе машин технической помощи, сделанная из автобуса Икарус 280 путём переоборудования и отцепления прицепа («обрубок»)



По праву гордится автобусное предприятие своими ветеранами. Об этом ярко свидетельствуют объёмные почётные книги, что ведутся в парке едва ли не с самого его основания. Многих из этих людей уже нет с нами. Но их знают, о них помнят.

Книга почёта Автобусного парка № 5. Титульный лист и список внесённых (хранение — Автобусный парк № 5)



СПИСОК ЗА НЕСЕННЫХ В КНИГУ ПОЧЕТА

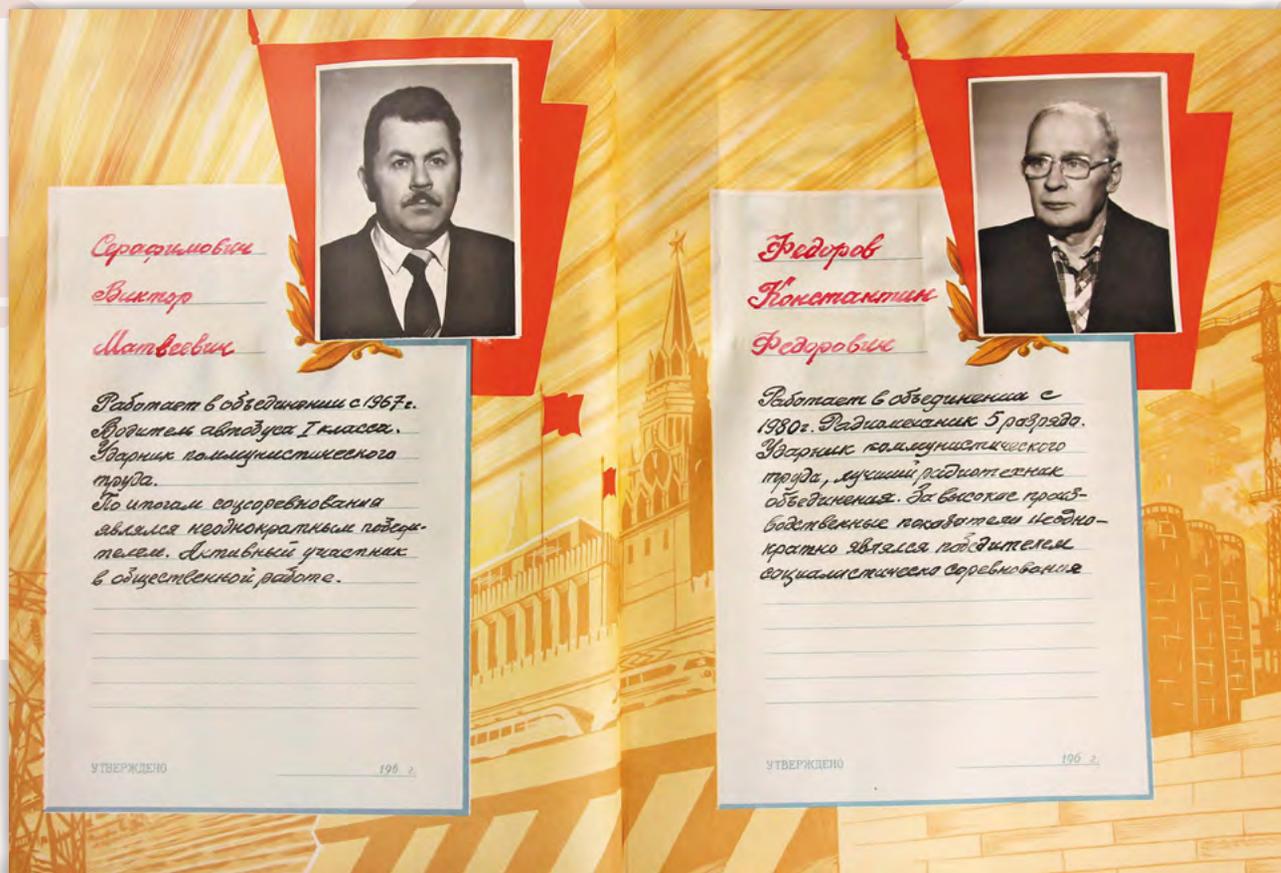
Литвиненко Ю.Н.
Ульянов И.В.
Толубев В.Ф.
Щербаков А.Т.
Баранова В.Р.
Штейн Т.И.
Шкурко М.Е.
Строу С.В.
Петренко С.В.
Бельков М.С.
Конов А.Т.
Рябухин Т.М.
Ковалев П.А.
Лалтев В.Н.
Зозуля И.М.
Майсров С.Т.
Хованский Т.И.

Шаганов В.И.

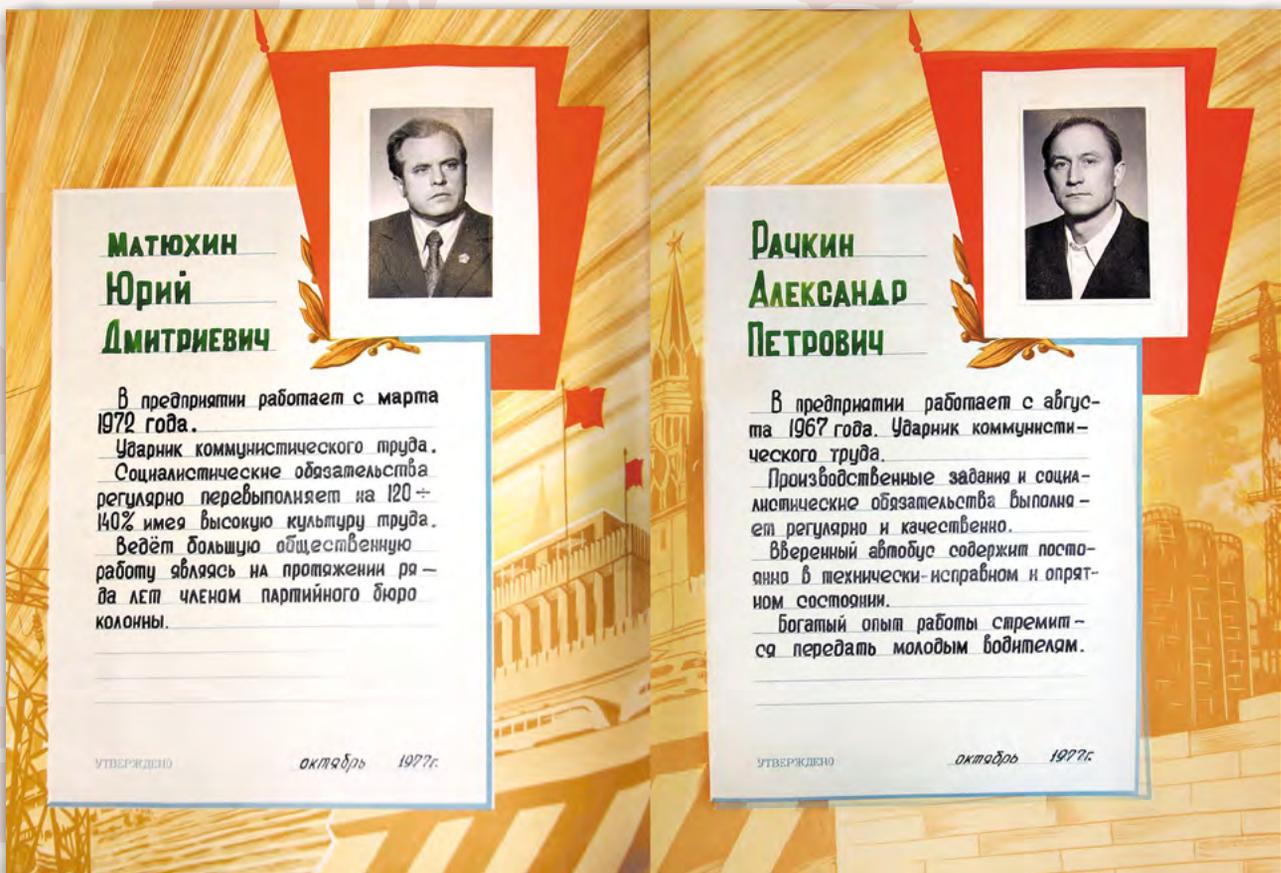
Матвеев А.А.
Козлов А.С.
Теленков В.В.
Сехлов Б.А.
Базанов А.И.

Воронов Б.Н.
Тильялова С.В.
Деменикова Т.Т.
Шестаков Б.С.
Кулаков М.С.
Стрежень А.И.
Варлигин К.К.
Белова Е.Т.
Алмаков И.И.
Тухаев А.А.
Эльп С.А.
Рубевцев А.Т.
Дорошко Т.А.
Назаров М.И.
Тарамонов В.Д.

Самаров О.В.
Тасилов В.И.
Толубев А.И.
Забарцев А.И.



Страницы Книги почёта Автобусного парка № 5 (хранение — Автобусный парк № 5)





*Александр Иванович
Казиков*

Александр Иванович Казиков родился в 1937 году в Мордовской АССР. Отслужив срочную и сверхсрочную службу в нашем городе, остался в Ленинграде. В мае 1967 года пришёл работать в новый автобусный парк, благо права уже имел. Но автобусов в парке ещё не было, и Александру Ивановичу дали грузовик ГАЗ-51, на котором он и проработал почти два года. В 1969 году уже сел за руль нового автобуса. Работал как в головном парке, так и на филиале. Много поездил Казиков на пригородных маршрутах, основным из которых был маршрут 487 на Зимитицы. В 2011 году вышел на заслуженный отдых.



*Михаил Михайлович
Анашкин*

Михаил Михайлович Анашкин родился в Ленинграде в 1936 году. В парк поступил в июле 1967 года. В день открытия парка выехал на «голубке» на 88-й маршрут. Автобусная станция тогда располагалась на Трамвайном проспекте, а маршрут проходил у станции метро «Дачное». Впоследствии работал почти на всех моделях автобусов, в разные годы эксплуатировавшихся в парке, как на городских, так и на «мягких». В 2014 году вышел на пенсию.



*Евгений Иванович Силин
(фото из личного архива
Е. И. Силина)*

Евгений Иванович Силин поступил в парк в 1972 году на должность мастера ремзоны. Впоследствии работал старшим инженером отдела АСУ. В 1980–1981 годах возглавлял профсоюзный комитет предприятия. С 1981 по 2001 год занимал должности заместителя директора по воспитательной работе, затем заместителя директора по перевозкам. С 2001 по 2013 год был председателем профсоюзного комитета Автобусного парка № 5. С 2013 года на заслуженном отдыхе.

С года основания и до настоящего времени работают в парке Владимир Евгеньевич Баранов, Анатолий Казимирович Кухарский, Геннадий Николаевич Столбов, Анатолий Иосифович Фандуль.



Ветераны парка, слева направо: А. И. Фандуль, В. Е. Баранов, Г. Н. Столбов, А. К. Кухарский



*Почётные знаки автобусного объединения № 5 за работу на предприятии в течение 25 лет (слева), 30 лет (в центре), 35 лет (справа)
(хранение — Автобусный парк № 5)*

Как и в любом трудовом коллективе со столь значительной историей, в Автобусном парке № 5 есть трудовые династии. Матюхины — фамилия в парке известная. Юрий Дмитриевич Матюхин трудился в парке с 1972 по 1986 год. Его сын, Матюхин Дмитрий Юрьевич, пришёл на смену отцу в 1986 году и работает поныне. Водительскую династию продолжил сын Дмитрия Юрьевича — Юрий. Юрий работает водителем в парке с 2008 года. Полное его имя точно такое же, как и у деда, — Юрий Дмитриевич Матюхин. Как и его полный тёзка, Юрий пользуется заслуженным уважением в коллективе.



Директор парка В. И. Максимов (слева) вручает награду Ю. Д. Матюхину, 1980-е гг. (хранение фото — Автобусный парк № 5)



Д. Ю. Матюхин (слева) и Ю. Д. Матюхин, 2015 г.

Евгений Сергеевич Баранов пришёл в Автобусный парк № 5 в год открытия (перешёл из Автобусного парка № 1). Много лет отработал на линии, впоследствии работал шофёром на хозяйственном транспорте парка. До 2002 года Евгений Сергеевич оставался верен родному предприятию, хотя уже много лет был на пенсии.

Его сын, Владимир Евгеньевич, также начал работу в год открытия парка. Пройдя непростой путь от линейного шофёра до председателя профсоюзного комитета предприятия, Владимир Евгеньевич доныне трудится на родном предприятии.



*Евгений Сергеевич Баранов
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Владимир Евгеньевич Баранов, председатель профсоюзного комитета
Автобусного парка № 5*

Семья Колесовых также является трудовой династией. Вячеслав Алексеевич с 1970 года трудится мотористом. Множество самых различных двигателей отремонтировал Колесов за время работы. А в другом конце парка за диспетчерским столом более 30 лет работает распределителем работ на производстве супруга Вячеслава Алексеевича — Татьяна Михайловна. С 2009 года семейную традицию поддерживает дочь Колесовых, Ольга Вячеславовна Болошенко. Она трудится на том же посту, что и её мама, но в другую смену.



Татьяна Михайловна и Вячеслав Алексеевич Колесовы на рабочих местах

Немало достойных работников парка имеют почётные знаки, вручавшиеся на протяжении многих лет людям, отдавшим свои силы, знания и опыт родному предприятию.

По достоинству оцениваются трудовые достижения и в настоящее время. Регулярно проводятся награждения водителей, а также работников других специальностей, отличившихся на рабочем месте. Основной акцент делается на соблюдении Правил дорожного движения, безаварийной езде, уважительном отношении к пассажирам и бережном отношении к технике.



В актовом зале проводится награждение лучших сотрудников парка, 28 октября 2015 г. Слева направо: И. Н. Седов (электрик), О. М. Моцонский (заместитель генерального директора СПб ГУП «Пассажиравтотранс» по перевозкам), А. И. Ишутин (директор Автобусного парка № 5), В. В. Щипалова (начальник отдела кадров Автобусного парка № 5)



Общее фото награждённых почётными знаками и грамотами 28 октября 2015 г.

В 1969 году Петродворцовый филиал ЛПОПАТ № 1 был передан Автобусному парку № 5. Предприятие располагалось в Петродворце, в Пролетарском парке, известном также как Александрийский (Александровский) парк, на Парковой улице, дом 1, близ Ленинградского шоссе.

Основное строение филиала имеет давнюю историю. Двухэтажное краснокирпичное здание с белой отделкой по фасадам возвели в 1906 году по проекту архитектора А. К. Миняева. В здании располагалась электростанция. Первоначально она обеспечивала электричеством только Александрийский парк, а потом стала поставлять энергию всему Петродворцу. Здание не было разрушено в годы Великой Отечественной войны.



Автобус ЗИС-155 филиала Автобусного парка № 1 в Петродворце, фото 1950-х гг. (фото из личного архива В. Л. Гома)

В 1952 году здание и окружающую территорию передали Автобусному парку № 1 для создания филиала предприятия. Первыми автобусами нового филиала стали машины ЗИС-155. Впоследствии их заменили автобусы ЗИЛ-158, а также ЗИЛ-158В производства Ликинского автобусного завода.

В 1970–1980-е гг. была оборудована площадка отстоя машин, построено здание ОТК со смотровыми канавами. Также проводился неоднократный ремонт основного здания. Появилась мойка для автобусов и трансформаторная будка для нужд предприятия.

В 1970 году начальником филиала был назначен В. Л. Гома. Виктор Львович родился в 1937 году в Кронштадте. В 1942 был вывезен по Дороге Жизни из блокадного города в эвакуацию в Костромскую область. С 14 лет работал электромонтёром. В 1947 году семья вернулась и смогла поселиться в Петродворце. В 1956–1959 годах служил в частях особого назначения (радиоразведка). По демобилизации окончил Ленинградский автодорожный техникум, а в 1982 году Ленинградский инженерно-экономический институт по специальности «инженер-экономист».

В 1966 году Виктор Львович устроился на работу в Автобусный парк № 1 механиком ОТК. Проработав короткое время на головном предприятии, В. Л. Гома перешёл в Петродворцовый филиал на аналогичную должность.

С 1983 по 1997 год Виктор Львович являлся директором Петродворцового автобусного парка (ППАП). Затем сменил пост директора на должность руководителя пансионата «Знаменка», принадлежавшего СПб ГУП «Пассажиравтотранс», где и проработал до 2004 года. В настоящее время Виктор Львович на заслуженном отдыхе.



Виктор Львович Гома



*Филиал Автобусного парка № 5 в Петродворце, фото 1970-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 5)*



*Автобус ЛАЗ-695Е филиала Автобусного парка № 5
(фото из личного архива В. Л. Гомы)*



*Учебный автобус ЛАЗ-695М филиала Автобусного парка № 5 с экипажем
(фото из личного архива В. Л. Гомы)*

Филиал прекратил свою деятельность в 1997 году. Уже после того, как отсюда уехали последние автобусы, здание было отнесено к числу объектов культурного наследия федерального значения, на основании соответствующего постановления правительства Российской Федерации от 2001 года. Увы, здание доныне так и не обрело нового хозяина и к настоящему времени пребывает в состоянии, близком к полному разрушению.



Здание бывшего филиала Автобусного парка № 5, фото 2015 г.

В 2001 году Автобусный парк вновь обрёл «филиал» в Петродворцовом районе С.-Петербурга. Бывший Петродворцовый автобусный парк, официально — Петродворцовое пассажирское автотранспортное предприятие (ППАП), стал Производством № 1 Автобусного парка № 5 — филиала СПб ГУП «Пассажир-автотранс».

Историю Петродворцового парка можно было бы начать с 1980-х годов. В те годы несколько смешанных грузопассажирских транспортных предприятий Петродворцового и Ломоносовского районов, имея в подвижном составе автобусы, обслуживали пассажиров на территориях городов Петродворца (ныне — Петергофа) и Ломоносова (ныне — Ораниенбаума), а также Петродворцового и Ломоносовского районов.

19 декабря 1983 года был издан Приказ № 409 об организации Петродворцового пассажирского автобусного предприятия, подписанный начальником ЛТО «Ленпассажиравтотранс» Р. Е. Кукушкиным.

Временным местом размещения нового предприятия выбрали территорию грузового автотранспортного предприятия № 7 ЛТО «Ленпассажиравтотранс» на Гостилицком шоссе. Директором вновь созданного предприятия был назначен Виктор Львович Гома.



*Автобус ЛАЗ-695Н
Петродворцового парка,
фото 1990 г.*



*Автобус ЛиАЗ-677М
Петродворцового парка,
фото 1990 г.
(фото А. В. Суханова)*



*Автобус Икарус 280.33
Петродворцового парка,
фото 1990 г.*

В парк были переданы автобусы различных предприятий Петродворца и Ломоносова. В основном это были машины марок ЛАЗ-695Н и ЛиАЗ-677М. Территория бывшего грузового парка была совершенно непригодна как для отстоя автобусов, так и для ремонта. Новому руководителю пришлось приложить немало сил для обустройства предприятия. Помощь приходилось «выбивать», поскольку всем было известно, что это пристанище для автобусов — временное.



*Петродворцовый автобусный парк, фото 1980-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Петродворцовый автобусный парк, стоянка на территории, фото 1990-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Петродворцовый автобусный парк, главный въезд, фото 1990-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*ЛиАЗ-5256 на смотровой канаве ОТК, фото 1990-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



*Занятия в классе ОБД, фото 1990-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*

В соответствии с планами развития пассажирских перевозок, в 1989 году было начато строительство нового Петродворцового автобусного парка на Астрономической улице. По мере обустройства нового предприятия туда планировался перевод как ППАП, так и филиала Автобусного парка № 5 в Александринском парке.

Строительство нового парка, активное участие в котором принимал В. Л. Гома, уже близилось к завершению, но в 1993 году финансирование работ было приостановлено, а затем и вовсе прекращено.

В 2003 году территория с недостроенным автопредприятием была продана. В наши дни там располагается производство по изготовлению труб (ФТК РОСТР). А парк так и остался на Гостилицком шоссе¹¹, на территории, которую некогда рассматривали как временное пристанище автобусов.

¹¹ Официальный адрес площадки — Троицкая гора, дом 1, но въезд на территорию предприятия осуществляется с Гостилицкого шоссе.



*Строительство нового Петродворцового парка, фото 1990-х гг.
(хранение фото — Автобусный парк № 1)*



Предприятие в здании несостоявшегося автобусного парка

В 2001 году Петродворцовый парк был реорганизован и стал структурным подразделением Автобусного парка № 5.

С 2006 года Производство № 1 Автобусного парка № 5 возглавляет Юрий Жабраилович Магерамов.

В настоящее время в филиале 74 автобуса. В основном это машины марок ЛиАЗ и НефАЗ. Есть также несколько сочленённых автобусов особо большого класса («гармошек»). Машины обслуживают внутренние маршруты Петергофа и Ораниенбаума, а также обеспечивают перевозку пассажиров в Санкт-Петербург и Кронштадт.

Несмотря на «временное» место расположения, филиал располагает всей необходимой инфраструктурой автотранспортного предприятия. Здесь имеются специальные помещения с канавами для текущего и планового ремонтов, смотровая канава ОТК, механическая мойка для автобусов, а также машина технической помощи.



Табличка у проходной



Основное здание филиала



Стоянка и мойка на территории филиала



Бокс текущего ремонта на территории филиала



Бокс ремонта ТО-2 на территории филиала

Современное автобусное предприятие уже не может жить по старинке. Новая техника диктует свои условия. Когда электроника становится неотъемлемой частью работы парка, а система спутникового слежения проникает в каждую машину, важнейшее значение приобретает подготовка кадров. Пока ещё не всё сделано для этого. «У нас есть куда стремиться. В первую очередь необходимо повышение профессионализма во всех службах предприятия. Я очень ценю профессионализм и доверяю тем людям, которые своими делами доказывают свой уровень знаний. Опора на мастеров, профессионалов своего дела — это залог успеха», — говорит директор парка Алексей Иванович Ишутин.



Руководители Автобусного парка № 5



*Юбилейный значок
к 50-летию Автобусного парка № 5*



*Александр Александрович Горячёв,
первый заместитель директора*



*Араз Шамилович Гебекбеков,
главный инженер*





*Василий Владимирович Голубев,
заместитель директора по перевозкам*



*Андрей Викторович Филатов,
заместитель директора по общим вопросам*





*Надежда Николаевна Василькова,
главный экономист*



Коллектив экономического отдела



*Пётр Васильевич Хомутов,
начальник производственно-
технического отдела*



*Коллектив производственно-
технического отдела*





*Марина Сергеевна Васильева,
главный бухгалтер*



*Коллектив расчётного отдела
и бухгалтерии*



*Мария Валерьевна Лебедько,
заведующий канцелярией*



Смена выпускающих диспетчеров



*Валентина Викторовна Щупалова,
начальник отдела кадров*



Коллектив отдела кадров



*Елена Ивановна Зайцева,
начальник отдела эксплуатации*



Коллектив отдела эксплуатации





*Игорь Юрьевич Лукин,
начальник отдела безопасности движения*



*Андрей Александрович Акатов,
заместитель начальника ОБД*



*Коллектив отдела безопасности
движения*



*Владимир Дмитриевич Терентьев,
начальник отдела технического
контроля*





*Александр Николаевич Прошин,
начальник автоколонны № 3*



Администрация автоколонны № 3



*Алексей Михайлович Холин,
начальник автоколонны № 4*



Администрация автоколонны № 4





Администрация автоколонны № 5



*Екатерина Андреевна Фёдорова,
инженер отдела эксплуатации*



*Смена отдела обработки путевых
листов*



*Смена отдела обработки путевых
листов*





*Ольга Владиславовна Суханова,
терапевт*



*Смена медицинских работников
предрейсового контроля*



*Евгений Сергеевич Зайцев,
инженер АСУ*



Коллектив отдела АСУ





*Юрий Анатольевич Сероштан,
помощник директора по правовым
вопросам*



*Валентина Владимировна Горина,
начальник билетной группы*



*Ирина Олеговна Васильева,
ведущий инженер ГО и ЧС*



*Дарья Александровна Перегудова,
руководитель службы охраны труда*





*Светлана Яковлевна Магид,
инженер*



*Наталья Васильевна Волкова,
начальник административно-
хозяйственного отдела*



*Коллектив административно-
хозяйственного отдела*



*Коллектив административно-
хозяйственного отдела*





*Виктор Владиславович Аболонников,
начальник отдела бортового
оборудования*



*Коллектив отдела бортового
оборудования*



*Коллектив отдела материального
обеспечения*



*Владимир Александрович Горячёв,
начальник службы инспекционного
контроля*





*Нина Борисовна Лангинен,
начальник шинного участка*



Смена шинного участка



Смена шинного участка



Смена аккумуляторного участка





*Руслан Ринатович Муратов,
мастер электроучастка*



Коллектив электроучастка



*Сергей Анатольевич Бобровиков,
главный механик*



Коллектив отдела главного механика





*Олег Юрьевич Разговоров,
старший мастер*



*Николай Алексеевич Обудовский,
старший мастер*



*Кафлан Кафланов Гюльбала оглы,
старший мастер*



Смена слесарей ТО-2





*Александр Сергеевич Владимиров,
начальник комплекса мастерских*



*Диспетчеры центра управления
производством*



*Бригады моторного и кузовного
участков*



Смена отдела технического контроля



Бригада экспериментального участка



Водители по перегону



Водители по перегону



Бригада мойщиц автобусов





*Максим Николаевич Козырев,
начальник хозколонны*



*М.Е. Матюхина, маляр,
С.И. Азимова, оператор по учёту,
Т.В. Агаева, нарядчица*



*Валентина Леоновна Корочкина,
работник такелажной*



Бригада мойщиц автобусов





*Максим Алексеевич Богданов,
начальник 2 автоколонны*



*Администрация второй автоколонны
площадки № 1*



Диспетчер и кассир площадки № 1



Бригада слесарей ОГМ площадки № 1





*Наталья Викторовна Шароварникова,
старший кладовщик площадки № 1*



*Водители технической помощи
площадки № 1*



Механики отдела технического контроля и комплекса мастерских площадки № 1



Бригада автослесарей площадки № 1

ПОЛВЕКА НА ЛИНИИ

**К 50-летию Автобусного парка № 5 — филиала
Санкт-Петербургского государственного унитарного
предприятия пассажирского автомобильного транспорта
(СПб ГУП «Пассажиравтотранс»)**

Корректор *Л. Н. Николаева*

Оригинал-макет подготовлен
ООО «Издательско-полиграфическая компания «КОСТА»
Санкт-Петербург, Новочеркасский пр., 58, офис 413
Тел.: (812) 445-10-02

Подписано в печать 12.07.2017. Формат 100 × 70 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура Old Standard.
Объем 10 п. л. Тираж 200 экз. Заказ № 35

Отпечатано в типографии ООО «ИПК БИОНТ»
199026, Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., д. 86

ISBN 978-5-91258-389-6



9 785912 158389 6

