



Троллейбус «Авангард» (модель 5298-0000010-01) производства АО «Транс-Альфа».

Первый вологодский троллейбус поставки 2022 года прибыл в Петербурга буквально на днях в мае. Всего до июня 2023 года ожидается поступление 166 таких машин. Низкопольный, двухосный, с системой помощи водителю и климат-контролем «Авангард» займёт достойное место в парке подвижного состава Горэлектротранса. Троллейбус оснащён автономным ходом, позволяющим ему, в случае необходимости, отключиться от контактной сети и, например, объехать препятствие.



Троллейбус Vitovt Max II (модель АКСМ-43303) производства «Белкоммунмаш».

Сочленённый двухсекционный троллейбус особо большой вместимости. 20 белорусских «гармошек» – первая за последние 8 лет крупная партия сочленённых троллейбусов для Петербурга. За характерный сине-белый окрас по ассоциации с любимым белорусским лакомством пассажиры прозвали новинку «сгущёнка». А любители транспорта усмотрели сходство с самым первым ленинградским троллейбусом ЯТБ-1 1936 года, который открывал движение в городе.



Троллейбус «Адмирал» (модель ПКТС-6281) производства ООО «ПК Транспортные системы».

Полностью низкопольный троллейбус нового поколения. Всего в 2020 году в Горэлектротранс поступило 87 машин этой модели, которые уже два года успешно работают во всех частях Петербурга – и в центре, и в спальных районах. Хотя «Адмиралы» – это «классические» троллейбусы, но они могут выйти из-под обесточенных участков и объехать препятствия, отключившись от контактной сети.



Трамвай «Богатырь М» (модель 71-923М) производства ООО «ПК Транспортные системы».

11 двухсекционных трамваев этой модели пополнили парк Горэлектротранса в 2021 году и уже работают на маршрутах № 100 на севере города и № 60 на юго-западе. Модель представляет собой модификацию первого поколения «Богатырей», внешне от своего старшего брата отличается передней и задней маской. Выпускается на Невском заводе электрического транспорта в Петербурге.



Трамвай «Витязь М» (модель 71-931М) производства ООО «ПК Транспортные системы». Низкопольный, трёхсекционный, шестиосный. «Витязь-М» – флагман линейки трамвайных вагонов производителя «ПК Транспортные системы». В Петербурге такие модели эксплуатируются с 2019 года в Кировском, Красносельском, Калининском и Выборгском районах и зарекомендовали себя как надёжный, безопасный и эффективный транспорт. Примечательно, что «Витязи-М» оснащены автономным ходом, достаточным для того, чтобы в случае необходимости выйти из-под обесточенного участка контактной сети.

21 мая #SPbTransportFest

VII Петербургский международный парад раритетов и выставка под открытым небом на Инженерной улице и Кленовой улице

21 мая впервые в параде ретроавтомобилей в рамках Транспортного фестиваля «SPbTransportFest» примет участие Ярославский троллейбус 1938 года (ЯТБ-2, вторая модель). ЯТБ-2 проследует вторым в троллейбусной колонне, возглавляемой старейшим троллейбусом ЯТБ-1 1936 года, ровесником троллейбусного движения в нашем городе. Ещё одной новинкой выставочной программы станет интерактивная-игровая рама троллейбуса МТБ-82Д (модели, известной как «синий троллейбус» благодаря творчеству Булата Окуджавы). Игровой макет точно не оставит равнодушными детей и надолго задержит возле себя юных любителей транспорта.

Трамвайная колонна проследует своим маршрутом к Инженерной улице и волеется в выставку раритетов под открытым небом. Напомним, что 2022 год – юбилейный для петербургского трамвая, 29 сентября он отпразднует 115 лет.

Кстати, в трамвайной выставке примет участие гостевой экспонат, который приедет из другого города, где служил с 30-х годов прошлого века.



Конка (1863 год выпуска). Эксплуатировалась в Санкт-Петербурге и Петрограде с 1863 до 1917 гг. В 60–е годы XIX века на смену омнибусу повсеместно приходит новый вид транспорта – пассажирские конные экипажи, которые стали ходить по рельсам. Тяжелые вагоны конки, зачастую и двухэтажные (с империалом), тянули две, а то и одна лошадь. Скорость такого транспорта была небольшой – максимум 8 км/ч. Переезд через мост мог занимать до 50 минут. Из-за этой особенности над «бабушкой трамвая» подшучивали: «Конка, конка, догони цыпленка». Копия вагона конки для Экспозиционно-выставочного комплекса городского электрического транспорта построена на базе грузовой платформы 30-х годов на Петербургском трамвайно-механическом заводе. Свой номер вагон получил случайно: именно конка №114 стала первым в мире электрическим трамваем, запущенным 22 августа 1880 года инженером Фёдором Аполлоновичем Пироцким в Петербурге.



Трамвай МС-1, МС-4 и трамвайный поезд МС (1927-1933 годы выпуска). Вагоны серии МС (моторные стальные) выпускались на заводе «Красный путиловец» (ныне – Кировский завод). Это были первые ленинградские вагоны со стальным каркасом. Благодаря ему МС-ки получились поистине бессмертными. В историю они вошли, в том числе, как и блокадные трамваи: в самые суровые для города годы они возили ленинградцев, несмотря на вражеские обстрелы и бомбёжки.



Трамвайный поезд ЛМ-49 (1949 год выпуска). Послевоенные трамвайные вагоны, которые за характерный массивный внешний вид, округлые формы и цвет были уважительно прозваны ленинградцами «слонами». Поезда-«слоны» успешно перевозили сотни пассажиров по маршрутам во всех частях города. Пару на параде ему составит **Ленинградский прицепной вагон (ЛП-49)**. Вагоны с аббревиатурой ЛМ-49 имели много новшеств: поперечное расположение сидений, впервые появившийся потолочный поручень, раздвижные двери – как в метро.



Трамвай ЛМ-57 (1957 год выпуска). Вошел в трамвайную историю как самый комфортный ленинградский вагон. От своих предшественников отличался округлыми формами и повышенной комфортностью: в салоне и кабине появились отопление и штатные мягкие сиденья, шум при движении снизился. Трамвай казался непривычно «элегантным», за что горожане прозвали его ласково «Стилягой». В этом году «Стиляга» встречает свой юбилей, ему исполняется 65 лет.



Трамвай ЛМ-68 (1968 год выпуска). Первый вагон Ленинграда с панорамным остеклением: за необычные прозрачные скосы крыши и большую площадь остекления кузова в целом они получили прозвище «Аквариумы». Чаще всего они ходили двух-, а то и трехвагонными поездами, что по достоинству смогли оценить жители ленинградских новостроек, где транспортная проблема ощущалась особенно остро. Длина такого поезда достигала 45 метров, а вмещал он более 600 пассажиров!



Трамвай ЛМ-68М (1974 год выпуска). Модель ЛМ-68М выпускалась в Ленинграде с 1974 года на заводе ВАРЗ, всего было выпущено более двух тысяч трамваев. Вагонам ЛМ-68М выпала доля работать в трудные для петербургского трамвая годы. В начале 2000-х, когда трамвайная сеть города на Неве начала стремительно сокращаться, именно ЛМ-68М стали массово списываться в ликвидируемых трамвайных парках. Трамвайщики ласково и немного панибратски называют вагоны ЛМ-68М «Машками» – за букву «М» в индексе.



Грузовой трамвай ГМу (1940 год выпуска). Грузовое трамвайное движение было развитым в Ленинграде: трамваи доставляли почтовую корреспонденцию, грузы в порты и на заводы. В годы блокады грузовой трамвай использовался для подвоза сырья на городские предприятия и доставки продуктов в магазины и даже участвовал в эвакуации коллекции Эрмитажа. Вплоть до конца 1990-х гг. грузовые трамваи служили городу на Неве, а на Московском проспекте находился грузовой трамвайный парк.



Троллейбус ЯТБ-1 (1936 год выпуска). Талисман и ровесник петербургского троллейбусного движения. Троллейбусы именно этой модели открывали движение в Ленинграде в октябре 1936 года. Сразу позиционировались как транспорт повышенной комфортности. Системы отопления, мягкие сиденья, уютные занавески на окнах, и, что самое главное, строго фиксированная пассажироместимость, выгодно отличали троллейбус от других видов общественного транспорта.



Троллейбус ЯТБ-2 (1938 год выпуска). Абсолютная премьера городского парада. Это его первый выезд в XXI веке и после реставрации. «Младший брат» ЯТБ-1 обладал меньшим весом, большим ресурсом и надёжностью. Всего в Ленинград попало около 20 таких машин. А благодаря облегчению конструкции кузова и рамы сроки их эксплуатации оказались длиннее – последующие ЯТБ проработали в Ленинграде на маршрутах до конца 1950-х годов, а служебные и машины технической помощи (переоборудованные из пассажирских) – еще дольше. ЯТБ-2 пополнил уникальную коллекцию Экспозиционно-выставочного комплекса ГЭТ в 2021 году, в год 85-летия петербургского троллейбуса. Троллейбус был найден 14 лет назад на садовом участке в Ленобласти, благодаря реставраторам ЭВК ГЭТ он снова на ходу. Наш ЯТБ-2 – единственный, сохранившийся в мире.



Троллейбус МТБ-82Д (1946 год выпуска). «Я в синий троллейбус сажусь на ходу...» Любимый герой знаменитой песни Булата Окуджавы МТБ-82Д (Московский троллейбус завода № 82) для послевоенного времени стал символом технического прогресса и украшением городских улиц. Это первая модель того времени, которую стали выпускать в промышленных масштабах, а несущие конструкции кузова – изготавливать целиком из металла, а не из дерева – как на довоенных машинах. Примечательно, что выходили МТБ-82Д с Тушинского авиационного завода, на котором впоследствии был собран космический корабль «Буран». Кто знает, но, может быть, именно троллейбус вдохновил инженеров на создание космического корабля. На первых моделях на передней панели можно заметить небольшую «птичку» – эмблему Тушинского завода, после перевода производства троллейбусов в Энгельс в 1951 году её сменила пятиконечная звезда.



Интерактивная рама троллейбуса МТБ-82Д (модель в народе известна как "синий троллейбус" благодаря творчеству Булата Окуджавы). Сохранившаяся рама принадлежала МТБ-82Д, который работал в Ленинграде под бортовым номером 245. После того, как он был обнаружен, с него был снят корпус, не подлежащий восстановлению. Под ним оказалась в удовлетворительном состоянии рама, ее было решено не утилизировать, а создать из нее интерактивный игровой макет. Для детей рама стала настоящим аттракционом, по которому можно ходить, где все можно трогать и даже крутить руль.



Троллейбус ЗиУ-5Г (1967 года выпуска). Стильный и вместительный троллейбус, разработанный в конце 1950-х годов. По сравнению с моделями предыдущих лет выпуска, он обладал такой разгонной динамикой, что мог свободно двигаться на равных с легковыми автомобилями. Будущий экспонат Музея городского электрического транспорта ЗиУ-5 был обнаружен в 1991 и в начале нулевых обрёл новую жизнь.



Троллейбус ЗиУ-682Б (ЗиУ-9) (1973 год выпуска). Следующая за семейством ЗиУ-5 новая модель троллейбуса, в ней уже появилась третья центральная дверь для удобства пассажиров (в ЗиУ-5 их было две). ЗиУ-9 отличались надежностью и высокой ремонтпригодностью, а также высокой степенью унификации с другой производившейся в СССР техникой. Выпускались с 1973 года в Энгельсе на заводе им.Урицкого, поставлялись в большинство городов СССР и даже за границу: Финляндия, Греция, Аргентина, Болгария, Венгрия. Самая массовая модель троллейбуса в мире, выпущено более 42 тысяч экземпляров.



ГАЗ-63, автомобиль техпомощи (1948 год). Советский среднетоннажный грузовой автомобиль повышенной проходимости с колёсной формулой 4 × 4, грузоподъёмностью две тонны. Всего было выпущено 474 464 экземпляра всех модификаций. Проектирование автомобиля началось ещё в 1938 году. Первые опытные образцы ГАЗ-63 были созданы перед Великой Отечественной войной в 1939 и 1940 году, серийное производство развёрнуто с 1948 года. Наиболее массовый полноприводный грузовик Советской Армии и в народном хозяйстве СССР в 1950-60-х. В 1968 году уступил место модели ГАЗ-66. Степень унификации с народнохозяйственной моделью ГАЗ-51 до 80 %.

*будет представлен на выставке ретротранспорта

«Трамвайный гость» из Дзержинска



Моторный вагон серии X (1927 год выпуска). Гость Транспортного фестиваля, приехал в Петербург из Дзержинска. Серийный типовой образец советского двухосного двустороннего (позднее одностороннего) высокопольного трамвайного подвижного состава. Вагоны этого типа выпускались Мытищинским Машиностроительным Заводом и Усть-Катавским Вагоностроительным Заводом в 1927-1941 гг. Обычно моторный вагон серии X работал с одним или двумя прицепными вагонами серии М во всех городах Советского Союза, где по состоянию на 1 января 1939 года имелось трамвайное движение. Во вновь организованных в 1930-1941 гг. трамвайных хозяйствах страны именно они открывали движение, например, в Дзержинске. Вагоны отличались неприхотливым характером, высокой ремонтпригодностью и неплохой надёжностью.

Информация с сайта: <https://dzertram.ru/stock.html>

Справки по телефонам:

+7 921 395 43 13 – Дарья Тимофеева,
+7 981 831 18 90 – Александра Оноприйчук,
пресс-служба СПб ГУП «Горэлектротранс»

ГОРЭЛЕКТРОТРАНС НАПОМИНАЕТ

о необходимости использования
средств индивидуальной защиты
во время поездок
в общественном транспорте

