Когда оценка в радость Стр. 4

Сердце Поволжья
Прогулка по Нижнему Новгороду Стр. 6

«Гонка героев» Стр. 8

@moemetro
Подписывайтесь на наш канал в Telegram

gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо в редакцию

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА • Октябрь 2017, № 3 (81)

# Моё метро

# 1 год МЦК. Город стал ближе!

10 сентября Московское центральное кольцо (МЦК) отметило первую годовщину со дня запуска пассажирского движения. За год работы поезда «Ласточка», курсирующие на МЦК в часы пик с минимальным интервалом пять минут, перевезли 100 млн пассажиров. Открытие Московского центрального кольца помогло разгрузить практически все линии московского метро и центральные железнодорожные вокзалы.

О том, как в Москве праздновали день рождения МЦК, читайте на стр. 3

## От редакции

**Здравствуйте, дорогие читатели!**

Прошлый выпуск газеты «Мое метро» вышел в марте этого года. С тех пор накопилось немало новостей, поэтому теперь перед нами непростая задача. Если мы хотим рассказать вам обо всех важных событиях, которые произошли в Московском метрополитене за последние шесть месяцев, нам придется буквально объять необъятное.

Все эти полгода Московский метрополитен работал в привычном темпе, а его сотрудники задавали новую планку качества в своей профессии. Многие из них были удостоены звания работника месяца, и в этом номере мы опубликуем фотографии всех, кто был признан лучшим работником метро с февраля по август.

Ну а одним из самых ярких событий сентября стал маленький юбилей Московского центрального кольца. Вот уже год, как по МЦК было запущено пассажирское движение. Многие пассажиры уже оценили удобство МЦК, а как отпразновали первую годовщину его работы, вы также узнаете в этом номере.

**Приятного чтения!**

**Надежда Доржиева,**
**главный редактор**

ВЫСТАВКА

# Московский метрополитен на «ЭКСПО 1520»

Московский метрополитен принял участие в VI Международном железнодорожном салоне «ЭКСПО 1520» в Щербинке — это одна из крупнейших железнодорожных выставок в Европе. В этом году она проходила с 30 августа по 2 сентября. Метрополитен представил на выставке исторические вагоны и уникальный диагностический комплекс, а также самый современный отечественный метропоезд «Москва». Главной темой выставочного стенда метрополитена в этот раз стала «Экология в метро».

### НОВОЕ И ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

Московский метрополитен — традиционный участник Международного железнодорожного салона «ЭКСПО 1520», уже давно ставшего открытой дискуссионной площадкой и эффективным пространством коммуникации для представителей ведущих отечественных и зарубежных компаний, работающих в транспортной сфере.

В этом году в рамках статической экспозиции метрополитен представил на «ЭКСПО 1520» исторические вагоны типа «Г» и «Д», а также уникальный самоходный многофункциональный диагностический комплекс на базе автомотрисы.

В рамках динамической экспозиции Московский метрополитен представил поезд нового поколения «Москва». Посетители выставки смогли лично оценить комфорт и удобство нового подвижного состава, прокатившись внутри него по экспериментальному кольцу в Щербинке.

На стенде Московского метрополитена посетители смогли ознакомиться с новыми сервисами для пассажиров и последними новинками, призванными повысить комфортность поездок. Гости салона узнали о перспективах развития скоростного транспорта Москвы на ближайшие годы и получили ответы специалистов на все интересующие вопросы.

### ЭКОЛОГИЯ В МЕТРО

Главной темой выставочного стенда московского метро в этом году стала экология. И это не случайно: 2017 год объявлен в России Годом экологии, а метрополитен, использующий в качестве «топлива» электричество, является одним из самых экологически чистых видов городского транспорта в мире. В последние годы Московский метрополитен активно работает над внедрением современных технологий, позволяющих сократить потребление электроэнергии, и повышением надежности работы всей инфраструктуры.

Выставочный стенд метро украсил концептуальный арт-объект, выполненный из одноразовых билетов «Единый», миллионы которых пассажиры ежедневно выбрасывают после использования. Основная цель инсталляции — призыв перейти на карту «Тройка» или другие современные способы оплаты проезда в городском транспорте Москвы. Это позволит значительно сократить использование древесины при производстве бумажных билетов.

Традиционно на стенде московского метро была представлена и сувенирная продукция, которая в этом году выполнена в экостиле, что призвано поддержать общую экологическую концепцию экспозиции.

**Уважаемые коллеги! Вы держите в руках очередной номер корпоративной газеты Московского метрополитена «Мое метро». Часть материалов для него была предложена вами — сотрудниками метро. Если вы хотите предложить материал для газеты, рассказать о своем увлечении или о своих коллегах, поздравить ваше подразделение с днем рождения или трудовым достижением, поделиться интересными историями из жизни метро, присылайте нам тексты и фотографии на электронный адрес gazeta@mosmetro.ru!**

# Избран новый председатель Дорпрофжела Московского метрополитена

На XXXIII конференции Дорожной территориальной организации Московского метрополитена РОСЖЕЛДОР на пост председателя Дорпрофжела Московского метрополитена единогласно был избран Владислав Еланский.

В работе конференции приняли участие 183 делегата, в том числе директор ОАО «РЖД» по пассажирскому комплексу Дмитрий Пегов, начальник ГУП «Московский метрополитен» Виктор Козловский, первый заместительпредседателяРОСПРОФЖЕЛ Сергей Чернов, заместитель председателя МФП Сергей Чиннов и другие.

Профсоюзная организация Московского метрополитена создана и действует в целях улучшения условий труда и жизни, представительства и защиты социально-трудовых и связанных с ними экономических прав и интересов членов профсоюза. Сегодня в нее входят более 40 тыс. работников метро.

**СПРАВКА**

История профессионального союза работников Московского метрополитена своими корнями уходит в далекое прошлое. Возникнув еще в 1935 году, профсоюз прошел трудный, но славный путь становления и развития. С первых дней своего существования профсоюзная организация выступала защитником интересов рабочих, взяв курс на объединение и единство действий. Шли годы, менялись приоритеты, но деятельность профсоюза оставалась постоянной — занимать активную позицию по социально-экономической защите членов профсоюза, созданию здоровых и безопасных условий труда на предприятии, оздоровлению работников.

СПОРТ

# Сборная метро победила на международной спартакиаде

В конце августа на базе Оздоровительного комплекса Петербургского метрополитена «Голубая стрела» состоялась IX Международная спартакиада метрополитенов, входящих в Международную Ассоциацию «Метро».

В течение нескольких дней команды метрополитенов Москвы, Санкт-Петербурга, Минска, Самары, Нижнего Новгорода, Новосибирска, Екатеринбурга, а также ЗАО «Метрострой» боролись за главные призы спартакиады. Спортсмены соревновались в мини-футболе, волейболе, настольном теннисе, шашках и шахматах. Помимо отдельных видов спорта, победитель был определен и в общем зачете — им стала команда Московского метрополитена.

Открывая соревнования, начальник Петербургского метрополитена Владимир Гарюгин отметил, что данное мероприятие значительно укрепляет социальное взаимодействие, культурные и спортивные связи метрополитенов России и СНГ, способствует популяризации здорового образа жизни.

ОБМЕН ОПЫТОМ

# Члены МСОТ обсудили дизайн в метро

Представители международных транспортных компаний высоко оценили совместный проект Московского метрополитена и Третьяковской галереи.

В середине сентября Московский метрополитен принимал у себя членов Международного союза общественного транспорта (МСОТ). Представители метрополитенов и профильных компаний из восьми стран, в числе которых Канада, Бельгия, Италия, Япония, Австрия, Великобритания, Франция и Россия, обсудили культурные проекты, а также дизайн станций метро в разных государствах.

Зарубежные участники встречи высоко оценили удобство использования схемы столичного метро, а также проект «Интенсив XX», реализованный Московским метрополитеном и Третьяковской галереей.

**Руководитель отдела дизайна Парижскогометрополитена(RATP) Йо Каминагаи**

Я увидел разницу между тем, что было два года назад, и сейчас. Схемы метро в вагонах стали лучше, и теперь они соответствуют международным стандартам.

**Главный архитектор Гонконгского метрополитена (MTR) Эндрю Мид:**

Метрополитен каждого города уникален. Московское метро тоже имеет свое наследие. Здесь удалось оградить исторические станции от захламления современными скамейками, информационными панелями и т. п. В метро Гонконга этого бы не получилось сделать — всегда найдутся люди, которые будут говорить: «Нам нужно это, это и это…».

НАГРАЖДЕНИЕ

# Руководители Московского метрополитена были отмечены государственными наградами

В конце августа мэр Москвы Сергей Собянин вручил государственные награды руководителям Московского метрополитена, внесшим большой вклад в реализацию проекта реконструкции и развития Московского центрального кольца. Торжественная церемония прошла в Белом зале столичной мэрии.

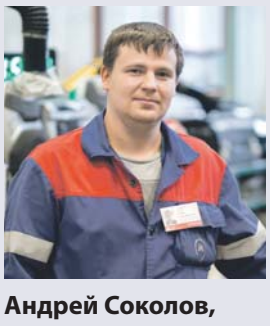
Наград Президента Российской Федерации были удостоены два руководителя Московского метрополитена. Благодарность Президента РФ была объявлена первому заместителю начальника метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе **Роману Латыпову**, а почетного звания «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» был удостоен первый заместитель начальника метрополитена — начальник Дирекции инфраструктуры **Дмитрий Дощатов**.

**СПРАВКА**

Московское центральное кольцо (МЦК) было запущено 10 сентября 2016 года. Москвичам стала доступна 31 станция, из них 14 пересадок на метро и шесть пересадок на пригородные электрички. МЦК было интегрировано в структуру Московского метрополитена как 14-я линия, с единой навигацией и билетным меню. За год существования МЦК им воспользовались уже 100 млн пассажиров.

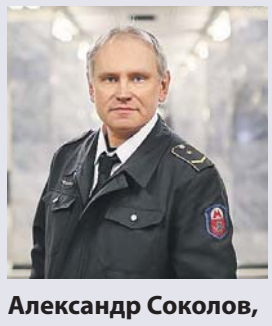
ЛИЦА МЕТРО

# Лучшие работники Московского метрополитена:

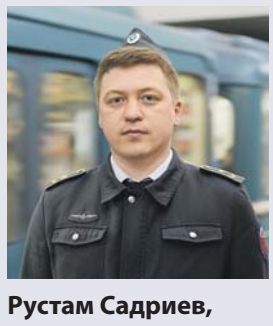


**Андрей Соколов, электромонтер по ремонту и обслуживанию аппаратуры и устройств связи электродепо «Сокол».**
Стаж работы — 11,5 года

**Алексей Матвеев, машинист электропоезда электродепо «Калужское».**
Стаж работы — 13,5 года



**Александр Соколов, машинист электропоезда электродепо «Северное».** Стаж работы — 23,5 года



**Рустам Садриев, машинист электропоезда электродепо «Черкизово».**
Стаж работы — 2,5 года

**Дмитрий Захаров, инспектор 3-й дистанции подразделения транспортной безопасности Службы безопасности.**
Стаж работы — 2 года

**Геннадий Мартынович, электромеханик связи Службы связи.**
Стаж работы — 13,5 года

# Делегаты из Республики Корея ознакомились с работой московского метро

27 сентября официальная делегация Республики Корея посетила Московский метрополитен. В ходе визита гости ознакомились с общими принципами работы ключевого транспортного предприятия столицы и посетили Центр профориентации метрополитена.

Представители мэрии Сеула, ключевых министерств и ведомств Республики Корея, а также Научно-исследовательского института имени короля Сечжона Республики Корея осмотрели центральные станции метро, прокатились в поезде нового поколения «Москва», ознакомились с инновационными сервисами оплаты проезда, внедренными в метро и на Московском центральном кольце.

Также делегаты посетили Центр профориентации Московского метрополитена, расположенный в вестибюле станции метро «Выставочная» Филевской линии, где наибольший интерес у гостей вызвал интерактивный тренажер машиниста, позволяющий эффективно отрабатывать ключевые навыки этой профессии.



# Кто на свете всех милее?

Оказывается, полиция — это не только сила и доблесть, но и красота. Впервые за свою историю УВД на Московском метрополитене проводит конкурс «Краса УВД».

Конкурс среди сотрудниц полиции приурочен ко Дню сотрудника органов внутренних дел, который отмечается 10 ноября. Принять участие в нем может любая сотрудница УВД на метрополитене в возрасте от 20 до 35 лет.

Конкурс будет проводиться в три тура: профессиональный, интеллектуальный и творческий. Лучших участниц определит жюри. Торжественное награждение победительниц состоится на гала-концерте, посвященном Дню сотрудника органов внутренних дел.

Основными целями конкурса являются расширение культурного кругозора сотрудников полиции, совершенствование их духовно-нравственного облика и развитие творческого потенциала, реализация социально-культурных потребностей полицейских и повышение престижа службы в органах внутренних дел, а также формирование объективного общественного мнения о полиции и укрепление доверия к ней со стороны общества.



# 1 год МЦК. Город стал ближе!

### НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Благодаря новой транспортной магистрали сократился пассажиропоток на загруженных линиях метро, например на Кольцевой линии — на 15%, Сокольнической — на 20%, Люблинской — на 14%, Филевской — на 12%. Для пассажиров пригородных поездов со станций МЦК уже доступны шесть пересадок на пригородные направления. За год работы МЦК около 25 млн пассажиров с шести радиальных направлений железной дороги за год совершили пересадку на МЦК, не доезжая до центральных железнодорожных вокзалов.

На Московском центральном кольце внедрены все самые инновационные способы оплаты проезда, что существуют в Европе. В рамках празднования дня рождения МЦК на станции «Лужники» был представлен пилотный проект по оплате проезда через платежную систему AliPay. Новый инструмент сделает этот вид транспорта более привлекательным для туристов из Китая, поскольку позволит им покупать билеты привычным для них способом.

### БОЛЬШОЙ ПРАЗДНИК

Ко дню рождения МЦК для москвичей и гостей столицы была подготовлена масштабная культурно-развлекательная программа под девизом «1 год МЦК. Город стал ближе!». Основные мероприятия прошли у станции «Лужники». Кроме праздничного концерта, весь день на площадке рядом с «Лужниками» проходили конкурсы и интеллектуальные игры. Для детей организаторы подготовили детскую площадку и угощение — вкусное мороженое. Аниматоры раздали памятные карты «Тройка», а также специальные брелоки и браслеты с функцией карты «Тройка», выпущенные к годовщине МЦК.

Руководители Московского метрополитена, историки, архитекторы, специалисты и эксперты выступили с докладами и презентациями в рамках специально организованного лектория, посвященного истории развития Московской окружной железной дороги от первых проектов до открытия МЦК. Специальное видеопоздравление для гостей праздника подготовили и космонавты Международной космической станции.

### НЕПРОСТОЕ КОЛЬЦО

Украшением дня стала свадебная церемония для пары, победившей в конкурсе «Хорошо, что люди придумали кольца!», который проходил в официальных группах метрополитена в социальных сетях. На торжественной церемонии бракосочетания молодые люди обменялись уникальными кольцами с функционалом карты «Тройка». Транспортное решение в виде кольца на палец для оплаты проезда было реализовано впервые в мире. Теперь молодожены смогут оплачивать проезд с помощью этих колец везде, где работает «Тройка».

Для активных пользователей социальных сетей Московский метрополитен на своих страницах организовал серию конкурсов и квестов в преддверии дня рождения МЦК. Все победители были приглашены на бесплатную экскурсию «МЦК — стальное кольцо Москвы». Те же, кто не успел принять участие в конкурсе, смогли воспользоваться бесплатными экскурсионными аудиогидами.

Кроме мероприятий, проходивших на площадке рядом со станцией «Лужники», на станциях МЦК «Локомотив», «Деловой центр», «Кутузовская», «Ростокино» и «Шоссе Энтузиастов» в течение всего праздничного дня выступали участники проекта «Музыка в метро».

### ИСТОРИЯ

Строительство Московской окружной железной дороги, как ранее называлось МЦК, началось в 1903 году, а в 1908 году по 54-километровому кольцу вокруг Москвы начали курсировать пассажирские и грузовые поезда. Постепенно роль кольцевой железной дороги свелась исключительно к перевозке грузов. В начале 2000-х годов было решено вновь запустить по кольцу пассажирское движение, чтобы улучшить транспортную доступность отдельных районов Москвы и дать новый импульс развитию территорий, которые ранее занимали промышленные предприятия. Для запуска МЦК потребовалось полностью реконструировать всю инфраструктуру и электрифицировать железную дорогу. Запуск пассажирского движения на МЦК состоялся ровно год назад, 10 сентября 2016 года. Для жителей Москвы и Подмосковья сегодня доступны 14 пересадок на станции метро и десять пересадок на пригородные электропоезда. Благодаря запуску МЦК поездки по столице стали быстрее в среднем на 20 минут.

# февраль — апрель 2017 года

**Игорь Филиппов,**
**мастер участка обслуживания и ремонта электроподвижного состава Монорельсовой транспортной системы.**
Стаж работы — 4 года

**Евгений Шахов,**
**машинист электропоезда электродепо «Владыкино».**
Стаж работы — 2,5 года

**Илья Казилин,**
**машинист мотовоза электродепо «Свиблово».**
Стаж работы — 16,5 лет



# Московский опыт для Харбина

В конце июля в Москве для изучения опыта управления и эксплуатационной работы в сфере городского рельсового транспорта с официальным визитом побывала делегация из Китайской Народной Республики — представители ООО «Харбинская корпорация метрополитена».

Основными целями визита стали изучение передовой практики и успешного опыта работы российских метрополитенов в области формирования эффективной организационной структуры, системы управления персоналом и системы эксплуатационно-технического обслуживания, а также изучение модели управления движением транспортных средств, обслуживания пассажиров, организации продажи билетов, управления строительством метрополитена, диспетчерской службы и организация экстренных действий в аварийной обстановке.

В ходе визита в Московский метрополитен гости из Китая встретились со специалистами Службы управления персоналом, Службы движения и Службы подвижного состава. В рамках технического визита гости посетили Ситуационный центр Московского центрального кольца и диспетчерский участок, а также электродепо «Варшавское».

Члены делегации высоко оценили богатую историю развития метрополитенов в России, ценный опыт в сфере управления и выполнения эксплуатационных работ. Они заверили, что все полученные знания и опыт будут использованы для оптимизации управления и эксплуатационно-технического обслуживания в метрополитене Харбина, выразили надежду на дальнейшее сотрудничество с целью обмена опытом и пригласили специалистов московского метро посетить Харбин с ответным визитом.

# Когда оценка в радость

Год назад, 15 сентября 2016 года, в Московском метрополитене было создано новое подразделение — Центр оценки персонала.

Руководители и специалисты Центра оценки персонала Московского метрополитена

### ЗАЧЕМ НУЖНА ОЦЕНКА?

Не секрет, что кадры решают если не все, то многое. Персонал — это основа развития и эффективного функционирования любого предприятия. Поэтому практически в любой организации работники проходят через основные процессы управления персоналом, включая не только профессиональный отбор при приеме на работу, но и оценку и развитие действующих сотрудников.

В Московском метрополитене в последнее время произошли значительные изменения, в том числе и в сфере управления персоналом. Внедряются новые кадровые технологии. Формируется тип современного руководителя — лидера, готового к инновациям, нестандартным управленческим решениям; главы сплоченной команды, достигающей единых корпоративных целей. В этом ключе особенно актуальным становится вопрос оценки персонала, главная цель которой — выявить перспективных сотрудников, их личностный потенциал, определить дальнейшее целенаправленное развитие и карьерное продвижение. Возможность карьерного роста на основании объективной оценки результативности труда и личностного потенциала эффективно мотивирует работников, а также позволяет сформировать кадровый резерв, готовый к замещению вакантных должностей и решению сложных производственных задач.

Являясь неотъемлемой частью всех кадровых процессов, оценка совершенствует систему управления персоналом, делая ее более инновационной, гибкой и эффективной. Для решения данных задач и повышения эффективности управления персоналом на Московском метрополитене 15 сентября 2016 года и был открыт Центр оценки персонала ГУП «Московский метрополитен». Центр оснащен всем необходимым для комфортного проведения разного вида оценок, тренингов и развивающих мероприятий с руководителями и работниками метрополитена.

Основные цели оценки персонала в Московском метрополитене следующие: определение личностного потенциала сотрудников, принятие объективных кадровых решений, мотивация персонала, формирование эффективного кадрового резерва, планирование обучения и развития персонала, формирование новой корпоративной культуры. Объективная оценка способствует корректному и эффективному подбору и расстановке кадров, что в свою очередь влияет на возможность обучения, развития работников и в итоге позволяет сформировать успешную команду. Процедура оценки также повышает и личную эффективность работника: он осознает собственный потенциал, возможности и ресурсы, и у него повышается мотивация на дальнейшее саморазвитие.

### НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЦЕНТРА

Основные направления деятельности Центра оценки персонала весьма разнообразны и включают в себя оценку кандидатов на должности руководителей номенклатуры начальника метрополитена, оценку кадрового резерва и уровня готовности включения в него, периодическую оценку методом ассесмент-центра. Для развития персонала проводятся разнообразные тренинги и обучающие занятия.

С сентября 2014 года на Московском метрополитене внедряется система оценки персонала внутренними специалистами. На основании приказа начальника метрополитена психологи Центра оценки персонала за весь период провели оценку более 200 кандидатов на должности руководителей, назначаемых начальником метрополитена. Оценка кандидатов на должности руководителей номенклатуры начальника метрополитена направлена на отбор сотрудников, обладающих способностями к управленческой деятельности и отвечающих требованиям, предъявляемым к должности того или иного уровня. Оценка позволяет выявить, на каком уровне выражена определенная компетенция.

С 2015 года в Московском метрополитене началось внедрение периодической оценки руководителей методом ассесмент-центра — это один из инновационных способов комплексной оценки персонала, основанный на использовании взаимодополняющих методик и ориентированный на оценку реальных качеств сотрудников, их психологических и профессиональных особенностей, а также выявление потенциальных возможностей специалистов. На сегодняшний день ассесмент-центр является одним из наиболее точных методов оценки компетенций сотрудников.

Оценка участников производится посредством наблюдения за их реальным поведением в моделирующих упражнениях. Участникам предлагаются деловые игры и задания, цель которых — предоставить равные для всех возможности проявить корпоративные компетенции в моделируемых деловых ситуациях, что в свою очередь позволяет развивать необходимые навыки и качества.

В Центре оценки персонала каждому участнику предоставляется индивидуальная обратная связь по результатам оценки с рекомендациями по развитию. По результатам ассесмент-центра формируются рекомендации по повышению квалификации персонала.

### КАДРОВЫЙ РЕЗЕРВ

В Московском метрополитене активно развивается одно из важнейших направлений управления персоналом — формирование кадрового резерва. В рамках данной работы специалисты оценивают кандидатов в кадровый резерв обособленных подраз-

Деловая игра на ассесмент-центре

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ

**Екатерина Горбунова, заместитель начальника Службы профориентации, обучения и развития персонала — начальник Комплекса подбора, оценки и развития персонала**

Ключевым направлением работы Центра оценки персонала, безусловно, является оценка кадрового резерва. Эта очень значимая работа направлена на долгосрочную перспективу, поэтому кадровый резерв находится под пристальным вниманием начальника метрополитена. Важно своевременно выявить потенциал сотрудников, замотивировать их на дальнейшее развитие, оказать им необходимую поддержку, чтобы в итоге подготовить достойную смену перспективных руководителей на годы вперед.

**Александр Посадский, начальник Центра оценки персонала**

Так как метрополитен активно развивается, существует необходимость в руководителях, которые способствуют движению предприятия в нужном направлении. В Центре оценки персонала в обязательном порядке проходят оценку все кандидаты на должности руководителей номенклатуры начальника метрополитена. Это большая ответственность и доверие со стороны руководства, и мы стараемся оправдать его своей работой. Ведь высокий профессионализм наших специалистов дает возможность выявить кандидатов, управленческие компетенции которых позволяют достигать стратегических целей метрополитена и успешно решать текущие задачи.

**Татьяна Павлова, ведущий психолог Центра оценки персонала**

В нашем коллективе царит доброжелательная, творческая атмосфера, которая позволяет раскрыться каждому участнику оценки. Психологи не только помогают руководителям понять, как и в каком направлении им развиваться. Они также оказывают поддержку и дают рекомендации, как сформировать свой индивидуальный стиль управления. Нам важно видеть результат работы. И если периодическая оценка руководителей позволяет сделать выводы, что есть изменения в лучшую сторону и уровень компетенций повысился, значит, наши усилия не напрасны.

ЛИЦА МЕТРО

## Лучшие работники Московского метрополитена: май — июнь 2017 года

**Валентина Торба,**
**дежурная по станции «Бибирево» 8-й дистанции Службы движения.**
Стаж работы — 7,5 года

**Алексей Шемякин,**
**старший инспектор организационно-распорядительного отдела Центра обеспечения мобильности пассажиров Службы пассажирских сервисов.**
Стаж работы — 2 года

**Сергей Шишкин,**
**машинист электропоезда электродепо «Замоскворецкое».**
Стаж работы — 8,5 года

**Олег Зенин,**
**фельдшер Медицинской службы.**
Стаж работы — 3 года

**Елена Дмитриева,**
**дежурная по станции «Университет» 1-й дистанции Службы движения.**
Стаж работы — 13 лет

**Михаил Головин,**
**токарь электродепо «Северное».**
Стаж работы — 17,5 года

Обсуждение результатов ассесмент-центра

делений и филиалов метрополитена.

На основании анализа результатов проведенной оценки разработана программа развития управленческих навыков, в рамках которой с июня 2016 года психологи Центра оценки персонала начали проводить однодневные тренинги по развитию коммуникативных навыков и навыков мотивации работников для руководителей и кандидатов в кадровый резерв. На тренингах сотрудники могут формировать и развивать знания, умения, навыки, необходимые для эффективной профессиональной деятельности руководителей. Тренинги адаптируются для конкретной группы участников, интерактивный формат работы позволяет более продуктивно обмениваться опытом и получать новые навыки. В перспективе планируется внедрить новые развивающие мероприятия для повышения эффективности личностных и управленческих компетенций.

### НОВЫЙ ПОДХОД К КЛИЕНТАМ

Большое внимание уделяется и культуре обслуживания пассажиров и развитию клиентоориентированного подхода к управлению предприятием — формированию трудовых процессов с учетом интересов пассажиров. Для повышения уровня обслуживания психологи Центра на базе Учебно-производственного центра проводят курсы повышения квалификации по программе «Культура обслуживания пассажиров и психология общения» для работников служб, которые непосредственно взаимодействуют с пассажирами. Цель таких курсов — развитие клиентоориентированности и коммуникативных навыков, навыков предупреждения и профилактики конфликтов. Также с целью формирования клиентоориентированности у работников и повышения качества обслуживания пассажиров с 2017 года в Центре проводится оценка кандидатов и работников, которые напрямую взаимодействуют с пассажирами. Такой отбор при приеме на работу уже проходят в Службе движения и Службе сбора доходов, а в перспективе его введут в Службе безопасности и Службе пассажирских сервисов.

Одно из направлений деятельности Центра — проекты по определенному запросу подразделений. Уже было реализовано несколько интересных проектов по проведению комплексной психологической оценки сотрудников Дирекции информационно-технологических систем и систем связи, инспекторов Центра обеспечения мобильности пассажиров, кандидатов и сотрудников проекта «Живое общение».

Впереди у Центра оценки персонала много интересных проектов и задач. Новые сотрудники привносят свежее видение и идеи, например изучение и введение прогрессивных на сегодняшний день методик и инструментария. Развитие Центра они видят в оптимизации процесса оценки на основании новых автоматизированных комплексов.

Совершенствуя работу по основным, уже сложившимся направлениям деятельности, сотрудники Центра планируют развивать и новые направления, ориентированные на повышение управленческой компетентности, безопасности и качества обслуживания в Московском метрополитене.

**Елена Тухарели, психолог 1-й категории Центра оценки персонала**

ЗДОРОВЬЕ

# Пройдите вакцинацию от гриппа!

**КОГДА:** с 4 сентября по 29 октября
**ГДЕ:** рядом с 24 станциями метро и двумя станциями МЦК
**ВРЕМЯ РАБОТЫ:** по будням с 8:00 до 20:00, по субботам с 9:00 до 18:00, по воскресеньям с 9:00 до 16:00

Приближается сезонная эпидемия гриппа, но метро встречает ее во всеоружии. Пройти вакцинацию от гриппа можно буквально по пути на работу: мобильные прививочные пункты работают рядом с 24 станциями метро и двумя станциями МЦК.

На мобильных пунктах задействованы более 100 медицинских работников из 20 медицинских учреждений города, а также 15 специально оборудованных санитарных машин. График работы мобильных пунктов опубликован на официальном сайте Московского метрополитена mosmetro.ru.

### КТО МОЖЕТ СДЕЛАТЬ ПРИВИВКУ?

Мобильная вакцинация проводится для всех граждан РФ, достигших 18 лет, с их письменного согласия. Перед прививкой каждый обратившийся пройдет медицинский осмотр. Квалифицированные врачи-терапевты и инфекционисты определят наличие или отсутствие противопоказаний для проведения вакцинации, измерят температуру и артериальное давление. Все привитые от гриппа получат сертификат установленной формы. При себе необходимо иметь паспорт.

Сотрудники Московского метрополитена могут пройти вакцинацию от гриппа на базе здравпунктов Медицинской службы или в мобильных пунктах около станций метро и МЦК.

### А ЭТО РАБОТАЕТ?

В прошлом году прививку сделали более 34 тыс. человек (около 70% от числа всех сотрудников московского метро), в том числе более 4 тыс. машинистов. Все работники, прошедшие вакцинацию, избежали заболевания гриппом.

### БЕЗОПАСНОСТЬ ВАКЦИН

Перед выходом на рынок все вакцины проходят жесткие лабораторные и клинические испытания.

Вакцинация проводится в медицинском учреждении специально обученным медицинским персоналом, имеющим соответствующий допуск.

Прививки делаются после осмотра врача, который определяет наличие противопоказаний и целесообразность вакцины.

### ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К ВАКЦИНАЦИИ

Человеку не сделают гриппозную прививку, если у него тяжелая инфекция другого генеза, период обострения хронических заболеваний, повышенная чувствительность организма к яичному белку, а также при беременности и лактации.

### КСТАТИ

Вакцинация против гриппа снижает риск острого инфаркта миокарда. Вероятность первого сердечного приступа у людей, делавших прививки от гриппа, ниже примерно на 20%.

ВСТРЕЧА

# Москва приняла у себя заседание МСОТ

**Начальники профильных служб и подразделений десяти метрополитенов мира, включая такие страны, как Великобритания, Германия, Франция, Бельгия, Австрия, Испания, Китай, Япония, Канада и Словакия, в середине сентября собрались на три дня в Москве на очередное, 59-е заседание подкомитета Международного союза общественного транспорта (МСОТ) по электрооборудованию и системам безопасности метрополитенов.**

Представители ведущих транспортных компаний обсудили общие проблемы, включая вопросы обеспечения систематической работы по повышению надежности электрооборудования подстанций и сетей, а также поделились опытом их решения.

Помимо традиционного общения на различные темы, касающиеся работы транспортных предприятий, участники выступили с докладами, отчетами и презентациями. Основными темами в этот раз стали: новые системы мониторинга (Барселона), оптимизация работы систем вентиляции (Вена), решение экстренных ситуаций при сбое в работе энергосистем (Париж), а также предотвращение случаев отсутствия энергопитания (Париж и Брюссель).

В процессе работы подкомитета его участники побывали с техническим визитом в одном из самых современных электродепо московского метро «Печатники», а также познакомились с работой электрооборудования и инфраструктурных составляющих новой станции «Тропарево».

Участникам встречи удалось расширить обмен информацией в области разработки и внедрения новой техники, прогрессивных технологий обслуживания, технического совершенствования и модернизации оборудования и устройств метрополитенов.

**СПРАВКА**

Международный союз общественного транспорта (МСОТ) — крупная организация, объединяющая более 1400 компаний: транспортных операторов городских и пригородных пассажирских перевозок, производителей подвижного состава и исследовательские организации из 96 стран мира.

ЛИЦА МЕТРО

# Лучшие работники Московского метрополитена: июль — август 2017 года

**Максим Новосельцев,** **слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Северное».**
Стаж работы — 6 лет

**Евгений Кондрашев,** **машинист электропоезда электродепо «Черкизово».**
Стаж работы — 1,5 года

**Ирина Михайлова,** **дежурная по станции «Митино» 3-й дистанции Службы движения.**
Стаж работы — 7,5 года

**Борис Гусаров,** **электромеханик электродепо «Черкизово».**
Стаж работы — 45 лет

**Михаил Деев,** **старший инспектор Отдела сил быстрого реагирования Службы безопасности.**
Стаж работы — 7 месяцев

**Никита Зверев,** **машинист электропоезда электродепо «Северное».**
Стаж работы — 5 лет

# Сердце Поволжья: прогулка по Нижнему Новгороду

Если вы любите путешествовать по России, этот город пропустить никак нельзя. Здесь и спокойная, величественная природа, и архитектурные красоты, и вереницы теплоходов и барж, и краснокаменный кремль, стоящий на холме на высоком и крутом речном берегу с видом на стрелку Оки и Волги. Все это — о Нижнем Новгороде, одном из самых важных и древних городов России, испокон веков стоящем на пересечении торговых путей. Почти 800 лет с первого упоминания в летописях, больше миллиона человек населения, множество памятников истории и архитектуры, собственное метро и огромный промышленный сектор... Чем еще знаменит Нижний Новгород?

## КАК ДОБРАТЬСЯ

### НА ПОЕЗДЕ

Первый и главный способ попасть из Москвы в Нижний — на поезде. Скоростные «Стриж» и «Ласточка» домчат вас от Курского вокзала до города на Волге всего за четыре часа. Если покупать билеты заранее, выйдет совсем недорого: меньше тысячи рублей в одну сторону.

### НА САМОЛЕТЕ

Можно, хотя и непонятно зачем. Вместе с дорогой до аэропорта, досмотром и паспортным контролем путешествие займет те же 3–4 часа, что и на поезде.

### НА АВТОБУСЕ

Большинство автобусов отправляются в Нижний Новгород от Щелковского автовокзала. Запаситесь терпением: дорога займет около шести часов.

### НА АВТОМОБИЛЕ

Расстояние небольшое — всего 417 км. Почему бы и не прокатиться с ветерком? Только заранее разведайте обходные пути: вы же не хотите провести полдня в пробках в Балашихе?

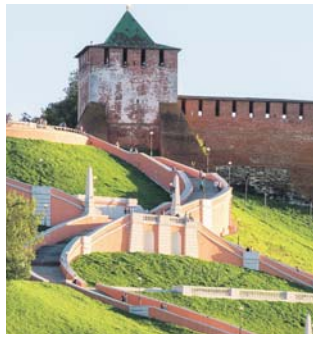
## ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

### НИЖЕГОРОДСКИЙ КРЕМЛЬ

Знакомство с Нижним Новгородом лучше начинать с кремля. Эту крепость из красного камня с массивными приземистыми башнями построили в XVI веке на месте прежних деревянно-земляных укреплений. Возведенная на крутом высоком берегу, она буквально нависает над обрывом. Кремль неоднократно подвергался осадам, но так ни разу и не был взят. В отличие от Московского Кремля, в Нижегородский билеты не требуются: за древние ворота пускают бесплатно. Билет нужно будет купить, если вы хотите подняться на крепостные стены и заглянуть в башни (в каждой из них свой маленький музей), — впрочем, прогулка того стоит!

### БОЛЬШАЯ ПОКРОВСКАЯ УЛИЦА

Главной улицей Нижнего можно назвать пешеходную Большую Покровскую. Начинается она практически у Кремлевских ворот. Она тянется чуть больше километра и словно вся собрана из баров и кафе, театров и магазинов, уличных музыкантов и фонтанов. Упирается Большая Покровская в площадь Горького. Здесь архитектура царских времен сменяется на советскую, а старинный Нижний Новгород — на современный.



### ЧКАЛОВСКАЯ ЛЕСТНИЦА И НИЖНЯЯ НАБЕРЕЖНАЯ

Визитной карточкой Нижнего можно назвать знаменитую Чкаловскую лестницу. Ровно 560 широких ступеней связывают верхнюю набережную Волги с нижней. Спустившись по ней, вы сможете полюбоваться чудесными видами на Волгу и кремль. А после прогулки по набережной стоит свернуть на Рождественскую — вторую по значимости улицу города. Пожалуй, по красоте зданий она даже превосходит разрекламированную Покровку. Чего стоит одна Рождественская церковь — яркая, с нарядными разноцветными куполами и искусной каменной резьбой. Еще одна любопытная достопримечательность Рождественки — стоящие в начале улицы, под кремлевскими стенами, Минин и Пожарский. Да, это точная копия московского монумента, разве что чуть поменьше. Мало кто знает, что изначально памятник героям хотели поставить именно в Нижнем, откуда они были родом. Но потом было решено, что он имеет большую ценность для страны, а значит, место ему в Москве. Свою копию знаменитой скульптуры нижегородцы обрели только в 2004 году.

### КАНАТНАЯ ДОРОГА

Впечатление от Нижнего будет неполным, если не прокатиться по канатной дороге. Ее кабины переправляют пассажиров с высокого берега Волги, из центра города, на противоположный берег, в городок под названием Бор. Поездка в один конец займет 12,5 минуты и обойдется в 100 рублей. Для регулярных поездок предусмотрены проездные билеты, ведь канатка — это не только туристический аттракцион, но и повседневный транспорт для многих жителей Бора.

### МЕТРОПОЛИТЕН

Метрополитен Нижнего Новгорода состоит из двух линий и 14 станций, причем почти вся система расположена на левом берегу Оки — там, где спальные районы, железнодорожный вокзал и промзоны. Строительство метро стартовало в конце 1970-х, а первой станцией стала «Московская» возле главного вокзала Нижнего Новгорода. До центральной части города, на правый берег, метрополитен добрался лишь несколько лет назад: рядом с площадью Горького появилась единственная в этом районе станция «Горьковская».

### НИЖЕГОРОДСКАЯ ЯРМАРКА

На левом берегу Оки не так много достопримечательностей, однако и ему стоит уделить время. Здесь находится здание знаменитой Нижегородской ярмарки. В годы ее расцвета, во второй половине XIX века, сюда съезжались десятки и даже сотни тысяч человек из самых разных стран. Ярмарка в Нижнем Новгороде была одним из главных событий российской жизни. Нарядное здание в стиле русского терема, возведенное почти 200 лет назад, стоит на берегу реки и сейчас — и выполняет функцию выставочного центра.

## ГДЕ ПОЕСТЬ

### В КРЕМЛЕ

Хорошее кафе располагается прямо в одной из башен Нижегородского кремля. После прогулки по крепостной стене здесь можно отобедать, причем по вполне доступным ценам.

### НА БОЛЬШОЙ ПОКРОВСКОЙ

Эта улица — сплошные бары, кафе и рестораны, причем самой разной кухни и тематики: от современного грузинского кафе до пива и бургеров, от заведения с лапшой (стилизованного под советские времена) до откровенно китчевого «Приюта усталого тракториста». Заходите в любой из них: везде вкусно и по московским меркам недорого.

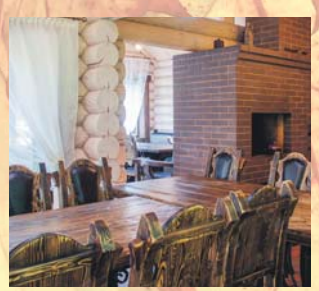
### НА РОЖДЕСТВЕНСКОЙ

Вторая «тусовочная» улица Нижнего Новгорода. Здесь можно хорошо провести вечер: выпить вина или кофе (кому что ближе) в шумном баре, а можно и поужинать в чинном и спокойном месте — вам на выбор будет русская, грузинская, армянская и даже французская кухня.


# Приглашаем встретить осень в «Лесном Городке»!

**Уважаемые коллеги, приглашаем вас в Оздоровительный комплекс Московского метрополитена! Он прекрасно подходит для спокойного отдыха в кругу семьи и для проведения торжественного мероприятия.**

Большая территория, свежий сосновый воздух, уютные номера и всевозможные развлечения ждут вас всего в получасе езды от Москвы. Здесь вы сможете отдохнуть после трудовых будней, выспаться, прогуляться по ухоженной территории и насладиться высоким уровнем сервиса.



В Оздоровительном комплексе 72 просторных номера различных категорий. Помимо однокомнатных номеров, которые будут удобны небольшим семьям из двух-трех человек, в комплексе есть двухкомнатные номера люкс для размещения большой семьи или компании. В каждом номере есть удобная кровать, холодильник и цифровое телевидение, работает бесплатный Wi-Fi.

В стоимость проживания входит трехразовое комплексное питание, а для детей от пяти до 12 лет дополнительно предусмотрен полдник. Меню порадует вас вкусными и здоровыми блюдами, грамотно подобранными нашим шеф-поваром. Также вы можете посетить бар с разнообразными напитками и легкими закусками.

В Оздоровительном комплексе множество развлечений как для взрослых, так и для самых маленьких гостей. Каждый день детей ждет интересная развлекательная программа с веселыми конкурсами и увлекательными мастер-классами. В детском клубе есть развивающие игрушки, аэро- и настольный хоккей, а также горка-лабиринт с сухим бассейном. Кроме того, для юных гостей оборудован детский бассейн в спортивном корпусе и уличная игровая площадка. По территории комплекса ежедневно курсирует паровозик «Малыш».

Взрослым понравятся бассейн с турецкой парной и джакузи, финская сауна и солярий, тренажерный и спортивный зал, боулинг и пейнтбол, бар и дискотека. Ежедневно работает прокат спортинвентаря для тех, кто любит активно проводить время на свежем воздухе. Открыты площадки для большого тенниса, футбола, волейбола, баскетбола.

У нас можно организовать конференцию, семинар, корпоративное или праздничное мероприятие.

Уточнить информацию или забронировать номер можно по телефону: +7 (495) 598-81-70 или на сайте www.okmetro.ru.

Ждем вас в гости!

# Как растили смену

**Продолжаем экскурс в историю форменной одежды метрополитена. Слово руководителю клуба исторической реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал» Александру Сыромятникову.**

На трех мальчиках хорошо видны белые парадные кители с погонами, приходящиеся им не по размеру. Двое мальчиков в темно-синих повседневных кителях, как и у взрослого инженера-майора слева. На погонах у детей вольное творчество, но у всех одинаковое: по центру офицерского (то есть «совсем взрослого») погона — эмблема службы, смещенная с положенного ей места около пуговицы у шеи вниз на центр погона, где должны быть звезды (от одной до трех).

Слово «ПТУ» — профессиональное техническое училище — относительно недавно стало отдавать отрицательным духом. В Российской империи и в первые годы советского метрополитена оно имело совсем другую коннотацию.

Железная дорога 1930-х одной из первых стала возрождать традиции профессионального технического образования для детей старшего возраста — сама растить себе профессиональную смену. Профтехжелдоручилища стали предшественниками профтехучилищ — тех самых ПТУ (к слову, имевших в своей форменной одежде именно железнодорожные элементы), а детские наземные железные дороги дополнили спектр детского образования. Метрополитен как часть наркомата путей сообщения потому и имеет обширную историю дирижных детей», она часто и выдавала им взрослые комплекты малых размеров.

На фотографиях разных лет мы увидим похожее: дети выглядят маленькими взрослыми, часто в смешных, крупномерных для них кителях. Девочкам с форменными платьями чуть проще: они утягивали платье в талии поясом и цепляли материал на крючок-невидимку.

Кители же и френчи могла в ряде случаев перешивать мама, в особенности укорачивая рост или рукава.

Современная фотография, объединяющая эпохи. На девочке слева — платье не ранее 1949 года с неуставными неметаллическими пуговицами, форменный берет (кокарда не видна, но должна быть той же, что у отца справа). Знаков различия на плечах нет. То же — у мамы справа, но у нее уставные форменные пуговицы после 1943 года. На отце слева — форменный френч образца 1932 года с уставными знаками различия, петлицами, того же года.

настий — он также участвовал в этом процессе.

Встает резонный вопрос: как одевать мальчиков и девочек? Так же, как и взрослых! Ведь и в XIX веке к детям относились как к маленьким взрослым — так же серьезно. Небогатая в то время, а тем более после Великой Отечественной войны страна поступила самым простым образом. Она не только распространила форменную одежду на «железнодо-

На ребенке-проводнике форменный китель со знаками различия образца 1955 года (петлицы с цветными кантами по виду службы и звездами). Особо характерны сандалии с белыми носками. Обувь была самой разнообойной частью гардероба работников метрополитенов и железных дорог.

В целом нам известно не так много свидетельств современников эпохи 1930–50-х годов, но по словам тех железнодорожников, что были юны в 1970–80-х, редко кто шил форменную одежду детям с нуля. Так что почти все советское время железнодорожные дети были похожи на своих родителей самым непосредственным образом.



# Орден Ленина

**70 лет назад в жизни Московского метрополитена произошло знаменательное событие: указом Президиума Верховного Совета СССР «За образцовую организацию работы по перевозкам населения и успешное освоение новой техники» столичный метрополитен был награжден орденом Ленина.**

После завершения Великой Отечественной войны солдаты возвращались домой. Снимая погоны, не думая об отдыхе, они стремились скорее включиться в созидательную работу, как можно быстрее залечить раны, нанесенные стране боевыми действиями.

Вернулись с войны и метрополитеновцы. Из боевых подразделений они перешли в трудовые цеха, смены и стахановские бригады. За два года первой послевоенной пятилетки работники метро полностью восстановили свое хозяйство и значительно улучшили его: разобрали все железобетонные перегородки и воздухопроводы, возведенные в начале войны, на всех станциях заменили износившиеся барьеры и поручни, значительно увеличили мощность тяговых подстанций, четыре из которых перевели на автотелеуправление, улучшили освещение станций, две из них впервые оборудовали лампами дневного света.

Коллектив Вагоноремонтных мастерских наряду с выполнением планово-подъемочного ремонта восстановил 96 вагонов типа «В». Это дало возможность пустить на всех радиусах шестивагонные составы и увеличить частоту движения поездов. Повысилась культура обслуживания пассажиров.

За 1946–1947 годы работники метро сэкономили более 6 млн кВт•ч электроэнергии на тяге поездов и освещении, что стало существенным вкладом в хозяйство столицы. В этот же отрезок времени закончено оборудование первого на дорогах Советского Союза скоростного вагона-путеизмерителя.

В ходе социалистического соревнования сотни стахановцев метрополитена выполняли в 1947 году по две и по три годовых нормы.

Такое усердие не осталось без внимания: 6 сентября 1947 года Московский метрополитен был награжден орденом Ленина за образцовую организацию работы по перевозкам населения и успешное освоение новой техники. Высокая награда обязывала метрополитеновцев не останавливаться на достигнутых успехах, а стремиться к дальнейшему улучшению работы и повышению культуры обслуживания населения.

В истории первого советского метрополитена начался новый этап, новый период технического перевооружения. В строй вступали очередные линии, станции, сооружения, модернизировался подвижной состав. На первый план выступили механизация и автоматизация.

ЮБИЛЕЙ

# Между прошлым и будущим: 55 лет электродепо «Калужское»

**Электродепо «Калужское» обслуживает подвижной состав Калужско-Рижской линии метрополитена уже больше полувека: 13 октября этого года исполняется 55 лет со дня основания депо. В этом номере мы публикуем поздравление с юбилеем, написанное работниками «Калужского».**

Московский метрополитен — это не просто название. Это бренд одного из самых известных в мире транспортных предприятий! Смелый взгляд в будущее, способность идти в ногу с насущными потребностями и опережать их, уделяя пристальное внимание новым веяниям времени и проектам. Простой процесс принятия решений и творческий подход сотрудников к своей задаче — отличительные черты московского метро. Это видно в каждом элементе метрополитена, в его станциях, в электродепо, в принципах работы всех подразделений.

Наше настоящее и будущее — в руках талантливых и заинтересованных в результате своего труда сотрудников. Большой вклад в это вносит культура предприятия: мы учимся друг у друга, передаем полученные знания, помогаем новичкам, идем простым и коротким путем, находя уникальные решения и сохраняя добрые традиции.

Совсем скоро, 13 октября 2017 года электродепо «Калужское» исполняется 55 лет со дня основания. Много это или мало?..

Более полувека… Для кого-то — целая эпоха в жизни, своеобразная веха истории. Здесь остановилось время, доказывая современному миру, что порядочность, честность и доброта все еще в почете. Старые стены хранят свою историю и помнят каждый момент становления и развития. Много поколений простых тружеников сменилось, им на смену пришли их дети и внуки. Много молодых семей, которые тоже пускают здесь свои корни. Все фамилии не перечислить! И это здорово!

Во всех подразделениях работают достойные люди. Отдельное уважение — представителям того доброго советского поколения, которые передают свой бесценный опыт молодым! Об одном из них в канун такой знаменательной даты мне хочется рассказать чуть больше.

Человек с большой буквы, справедливый начальник, замечательный семьянин — старший мастер участка подготовки и уборки подвижного состава электродепо «Калужское» Игорь Анатольевич Лялин. Это человек, заслуживший безмерное уважение всего коллектива депо.

Свою трудовую деятельность в метро Игорь Анатольевич начал в далеком 1980 году и в совершенстве овладел профессией, став примером для своих коллег. Многократно премирован, награжден медалью «За трудовую доблесть», юбилейной медалью «В память 850-летия Москвы», имеет знак «Ветеран труда метрополитена». В депо работает и его семья: супруга Нина Васильевна (сейчас на пенсии) и дочь с зятем.

На примере Игоря Анатольевича можно убедиться, что значит жить по совести, с пониманием, где добро и зло, ощущением нравственности и справедливости, с отвращением к лицемерию и лжи.

19 августа этого года Игорь Анатольевич, находясь в ежегодном отпуске, встретил 59-й день рождения. Мы не поздравили его лично, но, пользуясь случаем, спешим поздравить сейчас!

*Игорь Анатольевич, от лица всего коллектива комплексной бригады поздравляю вас с днем рождения! Примите наши искренние пожелания крепкого здоровья, семейного благополучия и добра!*

Нам повезло, что мы часть этого мира под названием «Московский метрополитен». Всякое бывает, и много чего встречается на нашем жизненном пути, но лично мне посчастливилось познакомиться с прекрасными людьми, отдавшими многие годы жизни работе в нашем депо «Калужское». Я горжусь ими и с благодарностью пронесу это чувство через всю свою жизнь!

С днем рождения депо, «калужане»!

Пусть каждый рабочий день приносит большие плоды и достаток, пусть в коллективе всегда царит дружная и веселая атмосфера, пусть каждому из нас удается реализовывать свои силы и возможности! Нашему депо — долгих лет деятельности и процветания!

С праздником всех нас!

**Рената Андреева и комплексная бригада участка ТР-2**

# Интервальные часы

**70 лет назад, 7 сентября 1947 года, на станциях Московского метрополитена впервые появились интервальные часы.**

Новые часы были предназначены для того, чтобы машинисты следили за временем и соблюдали график движения поездов. Их устанавливали на станциях над рампой въезда в тоннель. Часы состояли из двух частей: левая часть показывала текущее время, правая — время после отправления предыдущего поезда (интервал). Первоначально это были часы со стрелками и циферблатом, позже их заменили на цифровые. В те дни часы работали с точностью пять секунд, а точность современных часов — одна секунда. Кстати, сегодня часы над рампой расположены наоборот: те, что слева, показывают текущее время, а справа — интервал. На станциях, где видимость верхних часов затруднена, на уровне кабины машиниста дополнительно устанавливают еще одни.

Всеми часами в метро управляет Центральная электрочасовая станция (ЦЭЧС). На ней установлены рабочие и резервные первичные часы (устройства эталонного времени), которые генерируют минутные, пятисекундные и секундные электрические импульсы. Современные устройства имеют возможность ежечасного корректирования с помощью спутниковой системы GPS.

На станциях есть стойки с оборудованием, которое вырабатывает необходимые для индикации сигналы и синхронизируется с импульсами ЦЭЧС. Когда уходящий поезд въезжает в тоннель, отсчет времени на интервальных часах начинается заново.

# «Гонка героев»

**В конце июля две команды, состоящие из сотрудников Московского метрополитена, приняли участие в «Гонке героев» на полигоне «Алабино». В тот день между собой соревновались несколько десятков команд транспортного комплекса Москвы.**

После короткой разминки прозвучал сигнал «На старт!» — и команды рванули вперед. Их ждала дистанция на 8 км с различными преградами, мини-скалодромом, водным тоннелем, оврагами и десятками других препятствий.

«Последняя пара километров оказалась самой сложной, — рассказал машинист электропоезда Дмитрий Демин. — Дыхание начало сбиваться. Но я нашел в себе силы завершить гонку, ведь понимал всю свою ответственность перед товарищами по команде».

«Командный дух в «Гонке героев» — это самое главное! Здесь важно не самому первым дойти до финиша, а привести к цели всю команду, помочь отстающим, поддержать коллег», — поделился впечатлениями инспектор Службы безопасности Александр Корнев.

Подбодрить наших спортсменов в Алабино отправились более двухсот болельщиков с барабанами и флагами. В итоге Московский метрополитен не только стал серебряным призером соревнований: вместе с памятным кубком за второе место сотрудники столичного метро получили награду в номинации «Массовость» — за самое большое количество болельщиков.

## АКАДЕМИЧЕСКИЙ ХОР МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ОБЪЯВЛЯЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ НАБОР АРТИСТОВ ВСЕХ ХОРОВЫХ ПАРТИЙ!

**Дорогие коллеги!**

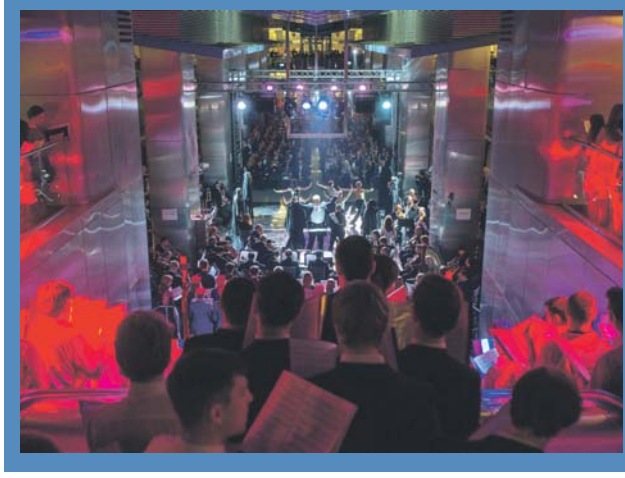
**Вы наверняка уже слышали об Академическом хоре Московского метрополитена, созданном в 2017 году. Хор полностью состоит из работников метро, наших с вами коллег — машинистов, дежурных по станции, кассиров и представителей многих других профессий из различных подразделений метро.**

**С первых выступлений хор зарекомендовал себя как высококлассный коллектив, выступление которого — большая честь для любого мероприятия! Хор пел на концертах всех уровней — от локальных, метрополитеновских, до городских и федеральных с аудиторией в тысячи человек, и везде выступления наших коллег были с восторгом приняты слушателями. Художественный руководитель хора — легендарный Борис Тараканов, известный дирижер и обладатель самого большого в мире нотного архива.**

**Сегодня мы рады сообщить, что у каждого из вас есть уникальная возможность стать участником Академического хора Московского метрополитена. Несмотря на то что для участия в хоре желательно иметь музыкальное образование, попробовать себя и показать свой талант может абсолютно любой работник метро, считающий свои вокальные способности достойными для хоровых выступлений.**

**Внимание! Конкурсное прослушивание состоится на репетициях хора 10 и 12 октября в 15:00 в актовом зале Управления метрополитена на проспекте Мира (4-й этаж, из лифтов налево).**

**Любые вопросы, касающиеся деятельности коллектива, можно задать директору хора Владимиру Михаю:**
**+7 926 522-39-81,**
**mikhay.vladimir@gmail.com**



СОВЕТЫ ПСИХОЛОГА

# Как начать день продуктивно?

**Правильное утро — это залог того, что день пройдет легко и играючи, а все запланированное будет выполнено. Как включиться в рабочий процесс, чтобы энергии хватило на весь день, рассказывает психолог Дарья Нойкина.**

То, как мы начинаем рабочий день, играет важную роль в нашей результативности, физическом и психологическом состоянии. С утра формируется вся картина предстоящего дня, определяются основные задачи, готовится энергетический резерв, используемый в течение дня. Мы либо настраиваемся на волну новых задач и целей, получая шанс изменить свою жизнь к лучшему, пускай даже в каких-то мелочах, либо теряем эту возможность. Поэтому для того, чтобы день заладился, начинать его необходимо правильно.

### Вставайте с «той ноги».

День начинается не с момента прибытия на рабочее место, а с утреннего просыпания. Чтобы начать день «с той ноги», поставьте будильник минут на 5–10 раньше, чем вам действительно нужно встать, — это будет резерв времени на плавное начало дня.

Сразу после звонка не нужно срываться с кровати, тем самым создавая себе стресс с самого утра. Добраться до ванной можно с закрытыми глазами и на ощупь. Примите контрастный душ, разотрите себя жестким полотенцем — кровь побежит быстрее, и вам будет легче проснуться.

### Откажитесь от гаджетов.

Если первое, с чего вы начинаете свое утро после пробуждения, — проверка своего телефона, лучше всего избавиться от этой привычки. Новости от вас никуда не уйдут. Мы и так весь день находимся в постоянно меняющемся информационном поле, поэтому первые полчаса стоит уделить себе, своим мыслям и желаниям, прежде чем снова окунуться в поток информации.

### Планируйте свой день.

Нередко мы просыпаемся, не имея четкого плана действий, но его отсутствие мешает увидеть те перспективы и новые горизонты, которые предлагает вам новый день жизни. Если ваше будущее туманно и неопределенно, куда в таком случае вы придете? Планирование же не только будет способствовать уверенности в себе, нынешнем дне и снятию нервозности, но и поможет оптимизировать дела и потратить на них меньше времени.

### Выясните, в какое время вы наиболее продуктивны.

Если пик вашей продуктивности приходится на утро, старайтесь планировать все дела, требующие сосредоточенности, на первую половину дня. Тогда вы сможете сделать их качественно и сохранить энергию.

### Сначала «съешьте лягушку».

Самое важное дело старайтесь сделать сразу, в первую очередь. Не заменяйте его другими, мелкими делами, даже если их очень много. Как только вы закончите самое важное, вам сразу станет легче и появится заряд энергии на все остальное.

### Преодолейте инерцию.

Помеха для продуктивного дня, да и вообще для жизни — психологическая инерция, когда мы либо вовсе не двигаемся, либо двигаемся в заданном направлении, не задумываясь о смысле своих поступков, шансах или возможностях. Приучайте себя к движению, к выходу из зоны комфорта. Обязательно давайте себе своеобразный пинок, когда начинает одолевать лень.

Но самое главное — надо не прочитать и один раз попробовать эти советы, а практиковать их изо дня в день, чтобы они вошли в привычку. Со временем вы выработаете свой оптимальный режим, и, даже если в него вкрадется какой-либо форс-мажор, вы легко сможете адаптироваться к нему и продолжите решать свои проблемы эффективно.

ДЛЯ БУДУЩИХ СОТРУДНИКОВ

# Кто куда?

Каждому из этих людей надо попасть на одну из станций Сокольнической линии. Сможешь догадаться, кто куда едет?

- Парк Культуры
- Фрунзенская
- Спортивная
- Воробьёвы горы
- Университет
- Проспект Вернадского
- Юго-Западная

Газета «Моё метро», октябрь 2017, №3 (81). **Редакционная коллегия:** Виктор Козловский (председатель редакционной коллегии), Надежда Доржиева (главный редактор), Пётр Новиков (заместитель главного редактора). **Фотографии:** Дмитрий Иванов, Андрей Свитайло, Игорь Завальский. **Техническая страница:** Павел Ковалёв, Константин Черкасский, Михаил Шульга. **Email:** gazeta@mosmetro.ru. **Телефон:** +7 (495) 688-09-81 **Координаторы проекта:** Алексей Литвинов, Валерия Важнова. **Дизайн и верстка:** Дарья Кричевская. **Иллюстрации:** Андрей и Наталия Снегирёвы, Михаил Заславский, Алексей Межевич. **Корректура:** Елена Горюнова. Отпечатано в АО «Полиграфический комплекс «ЭКСТРА М», 143405, Московская область, Красногорский р-н, г. Красногорск, а/д «Балтия», 23-й км, вл. 1, д. 1.

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА • • • • • • • • • • • • Октябрь 2017, № 3 (18)

# Моё метро

gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо в редакцию

Техническая страница

# По следам героев

**С 24 по 27 августа 2017 года метрополитеном Москвы была организована экспедиция на Курскую дугу, в места боев бронепоезда «Московский метрополитен». О том, как прошла экспедиция и в какой мере она помогла пролить свет на исторические события, рассказал директор Народного музея Московского метрополитена Константин Черкасский.**

Как мы знаем из истории, победа в Сталинградской битве стала началом перелома в Великой Отечественной войне. Советские люди увидели, что Победа точно будет за нами, и приближали ее, как могли. Буквально на каждом предприятии начался сбор средств на производство нового вооружения, каждый вносил свой посильный вклад. Не остался в стороне и метрополитен, работники которого в январе 1943 года организовали сбор средств на строительство бронепоезда. На пожертвованные работниками деньги, а их собрали более 700 тысяч рублей, и был построен поезд «Московский метрополитен», который вошел в 60-й отдельный дивизион бронепоездов наравне с однотипным бронепоездом № 737. Костяк экипажа «Метрополитена» составил экипаж бронепоезда «Туляк», который сражался с 1941 года. Надо отметить, что бронепоезда как вид вооружения показали свою эффективность в первые дни и месяцы войны, поэтому их модернизация и строительство продолжились в 1942–1943 годах.

Исторически сложилось, что о роли бронепоездов Великой Отечественной войны мы знаем мало. Перед участниками нынешней экспедиции стояла важная и интересная задача — найти и задокументировать факты о боевой истории БП «Московский метрополитен» в сражении на Курской дуге.

## ОСТАНОВКА ПЕРВАЯ: БЕЛГОРОД

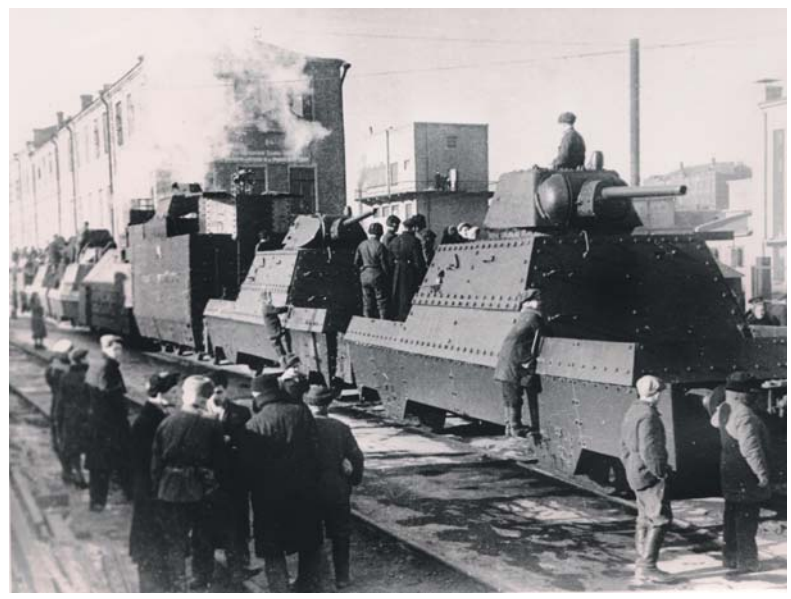
Экспедиция началась с посещения двух белгородских музеев – «Курская битва. Белгородское направление» и музея Белгородского отделения Юго-Восточной железной дороги, где имеется ценная информация в том числе и о 60-м отдельном дивизионе бронепоездов.

Диорама «Прохоровское танковое сражение» в белгородском музее — самая крупная в России, ее площадь составляет 1 кв. км. А рядом расположены стенды, посвященные ходу сражения на южном фасе Курской дуги. Как известно, советским командованием весной 1943 года было принято решение до конца держать оборону на Курской дуге, измотать немцев, а затем перейти в наступление. Не дождавшись наступления Красной армии, немцы решили перейти в наступление из районов Белгорода и Орла в направлении Курска, чтобы срезать Курский выступ, изменить ситуацию в свою пользу и взять реванш за Сталинград. За неделю с 5 по 11 июля 1943 года оборонительный фронт Красной армии прогибался под натиском врага, но наступление немцев с каждым днем все заметней замедлялось. Интересно, что захватчики вообще не смогли преодолеть рубеж обороны, где сражались бронепоезда «Московский метрополитен» и № 737.

Есть в экспозиции музея-диорамы картина с изображением строительства железной дороги, в центре которой женщина с младенцем. Дело в том, что на момент начала Курской битвы существовала только одна железная дорога, по которой с востока можно было перебросить войска, боеприпасы и топливо к местам сражений. Героическими усилиями советских женщин всего лишь за 32 дня была построена вторая 92-километровая железная дорога Старый Оскол — Ржава, что внесло поистине неоценимый вклад в Победу. В музее Белгородского отделения ЮВЖД нам было очень приятно увидеть раздел экспозиции, посвященный бронепоезду «Московский метрополитен». Тут мы перефотографировали альбом, посвященный нашему бронепоезду, изготовленный в свое время Н. В. Рыльцовым – очевидцем и участником боя бронепоездов с немецкими танками. Всесторонний анализ полученной информации дает реальный шанс документально установить, что в составе экипажа бронепоезда сражались работники метрополитена.

## ОСТАНОВКА ВТОРАЯ: В МЕСТАХ БОЕВ

Экспедиция продолжилась на станции Гостищево и остановочном пункте Вислое — в непосредственных местах боев, где бронепоезда вели артобстрел наступающего врага. Рядом с железной дорогой здесь находится кирпичная железнодорожная казарма, построенная в конце XIX века, — дом, где сегодня живут две семьи. Стены этого здания изрешечены следами от пуль и снарядов, что наглядно говорит об интенсивности боев.



# Техническая страница

Дальше экспедиция направилась на станцию Сажное — место, где базировался бронепоезд «Московский метрополитен» и шли основные бои с его участием. Вблизи станции Сажное растет раскидистый дуб, возраст которого — 350 лет. Мимо него в ночь с 4 на 5 июля 1943 года в сторону Гостищева проследовал бронепоезд «Московский метрополитен». Позже он вернулся в Сажное, где состоялась основная часть того памятного боя. Существует легенда, что ствол этого дуба настолько нашпигован осколками боевых снарядов, что срубить его невозможно. И это совсем не легенда. Металлоискатель подтвердил, что это правда. В стволе дерева на высоте от 1,8 м и глубине 20–25 см, причем именно со стороны станции, множество металла. Это подтверждает, что экипаж бронепоезда по-настоящему стоял до конца, сражался насмерть. В ходе экспедиции нам стало известно, что таких нашпигованных осколками деревьев в местах Курской битвы не одно и не два. И часть из них имеют даже собственные имена.

На станции Сажное с 1983 года существует мемориальная табличка, посвященная бронепоезду «Московский метрополитен», а на станции Беленихино — аналогичная табличка в память 737-го поезда. Во время Великой Отечественной войны бронепоездов было несколько десятков, и далеко не каждый удостаивался такой чести. Мемориальная табличка в память о «Московском метрополитене» гласит, что лишь за три дня боев личный состав бронепоезда сбил четыре самолета, подбил и уничтожил шесть тяжелых танков и самоходных установок, подавил огонь десятка минометных батарей, уничтожил большое количество живой силы и техники. Казалось бы, цифры не очень большие, но разница в самой системе подсчетов: Красная армия фиксировала только результаты, которые можно реально подтвердить, в то время как немецкие командиры были склонны преувеличивать собственные военные заслуги.

Действительно, бронепоезда 60-го дивизиона сражались всего три дня, но какие это были бои! Постоянные танковые атаки, обстрелы, налеты авиации. На третьи сутки боев немцы сосредоточили значительные силы против двух бронепоездов. В результате первого массированного авианалета в месте боев сильно пострадали пути, что лишило бронепоезда главного козыря — подвижности. Быстро восстановить путь невозможно, поэтому бронепоезда продолжили отстреливаться с места, а затем уже били прямой наводкой по немецким танкам, попавшим в недвижимый прицел. Второй, еще более сильный налет пришелся по самим бронепоездам. 7 июля 1943 года «Московский метрополитен» окончательно потерял способность к ведению огня, и экипаж, уничтожив бронепоезд, организованно отступил в тыл. Так же поступил и экипаж 737-го бронепоезда.

## ОСТАНОВКА ТРЕТЬЯ: ПРОХОРОВКА

После станции Сажное мы направились в Прохоровку — место, где 12 июля 1943 года произошло грандиозное танковое сражение, ставшее кульминацией битвы на Курской дуге. В Прохоровке сегодня создан целый музейный комплекс, посвященный Великой Отечественной войне. Начинать знакомство с Прохоровкой лучше с осмотра Танкового поля — непосредственного места сражения, где как будто в боевом наступательном марше замерли наши танки времен Великой Отечественной. В самой Прохоровке открыты два музея, один из которых рассказывает о самом сражении, а второй — о работе тыла и развитии отечественного танкостроения. Здесь можно посмотреть и сравнить образцы советского и немецкого оружия времен войны. Сражалась Красная армия с сильным, хорошо вооруженным и умным врагом. Научный сотрудник музея «Прохоровское поле» Ю. А. Глазунов познакомил нас с копиями документов, рассказывающими о бронепоезде. Оригиналы хранятся в центральном архиве Вооруженных сил. Неожиданностью для нас стал сам факт, что в этом музее известна история наших бронепоездов. Объясняется это тем, что бои, предшествовавшие Прохоровскому сражению, по сути были его частью.

## ОСТАНОВКА ЧЕТВЕРТАЯ: ТЕПЛОВСКИЕ ВЫСОТЫ

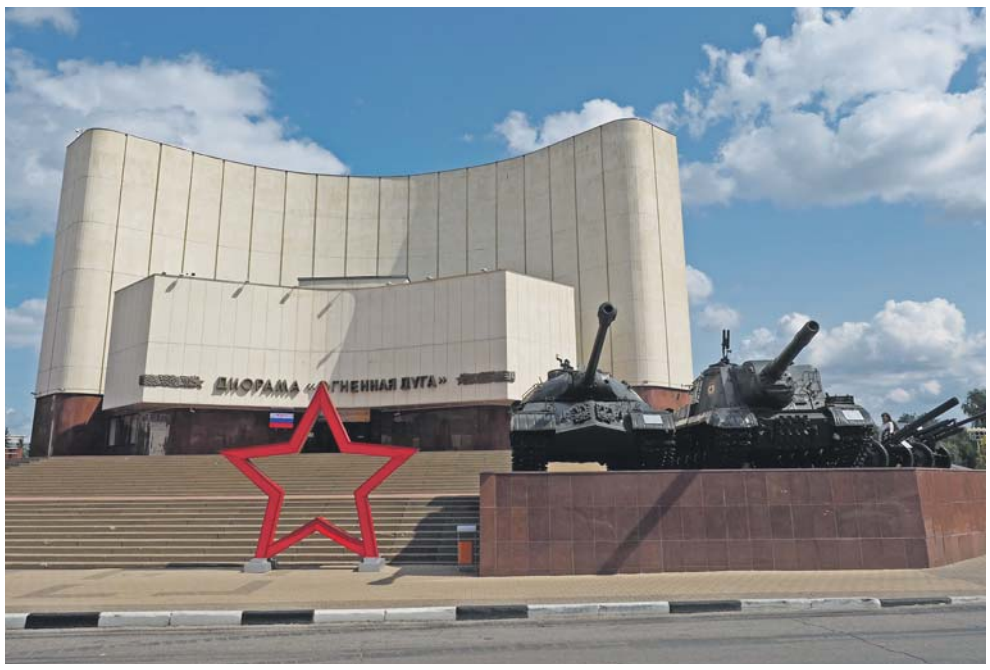
От Прохоровки экспедиция через Курск направилась на Тепловские высоты — северный фас Курской дуги. Здесь в июле 1943 рвались от Орла к Курску фашистские полчища. Как и в Белгородской области, здесь все дышит памятью о великих днях сражения на Курской дуге. И в районных музеях, и в музеях сельских школ, и в полях, где когда-то гремели бои. До сих пор тут активно работают поисковики. Это в основном местные жители, которые занимаются в том числе и перезахоронением павших в боях солдат Красной армии. Осознание долга перед павшими — основной мотив поисковиков, работающих здесь в свои выходные дни.

Интересно было осмотреть и вокзал станции Поныри, в котором есть целый мемориальный зал, посвященный битве на Курской дуге. Кстати, в районе этой станции также сражались два бронепоезда, сдерживая наступление немецко-фашистских захватчиков. Об этом нам рассказали в Поныровском краеведческом музее.

## ОСТАНОВКА ПЯТАЯ: ОРЕЛ

Закончилась экспедиция в городе Орле, в музее боевой славы, ныне являющемся филиалом областного краеведческого музея. Там команде удалось ознакомиться с документами об 11-й Гвардейской стрелковой дивизии, которая была создана в июле 1941 года как 18-я дивизия Народного ополчения города Москвы. Эта дивизия первой перешла в наступление во время битвы под Москвой, первой среди дивизий Народного ополчения получила звание гвардейской. Именно в эту дивизию уходили работники метрополитена, вступавшие в народное ополчение летом 1941 года. Некоторые из них прошли в дивизии всю войну. Закончила дивизия свой боевой путь в мае 1945 года под Кенигсбергом, где завершил участие в войне и экипаж бронепоезда «Московский метрополитен». Правда, уже на другом бронепоезде — «Салават Юлаев».

Подводя итоги, отметим: экспедиция выдалась насыщенной и результативной, были найдены важные документы и опровергнуты или подтверждены легенды и мифы. Был документально зафиксирован боевой вклад бронепоезда «Московский метрополитен» и бронепоезда №737 в дело Великой Победы. Лично для меня главным итогом экспедиции стало осознание грандиозного масштаба и значения Курской битвы, величия подвига Красной армии, каждого ее бойца и всего советского народа в дни Великой Отечественной войны. Может, эти слова для кого-то звучат излишне пафосно, но именно они лучше всего отражают мои личные впечатления от экспедиции.



# «В вагоне поезда можно вступить в диалог с прошлым». Как метрополитен отпраздновал День Победы

*Опубликовано в газете Metro от 8 мая 2014 года*

**Старейшее электродепо метрополитена Москвы «Северное» отпраздновало День Победы вместе с ветеранами войны и почетными работниками столичной подземки: в канун 69-й годовщины Великой Победы на территории депо состоялся праздничный митинг, а также запуск в торжественной обстановке именного поезда «Курская дуга».**

Впрочем, поезд «Курская дуга» — отдельная история. Его появление связано с участием в боях на знаменитой Курской дуге бронепоезда «Московский метрополитен». Тяжелые сражения проходили с 4 по 7 июля 1943 года, «Московский метрополитен» держал оборону на так называемом южном фасе Курской дуги в районе станции Сажное. Бронепоезд, несмотря на превосходящие силы противника, не допустил прорыва немецких танков к населенному пункту Прохоровка.

«Война на метрополитене тоже была. Она была совершенно другая, но уже в первые сутки войны, например, пришлось организовать работу нескольких станций в режиме бомбоубежища, в режиме размещения командных пунктов, пришлось налаживать выпуск военной продукции и многое, многое другое… Более того, все помнят дату 6 ноября 1941 года. Тогда Московский метрополитен организовал на станции «Маяковская» проведение торжественного митинга, который был посвящен годовщине Октябрьской революции. Это было очень важно. Вся страна узнала: правительство здесь, Москва стоит, капитуляции не будет, и победа все равно будет за нами», — рассказал корреспонденту Metro директор Народного музея истории Московского метрополитена Константин Черкасский.

В 2003 году в честь экипажа бронепоезда составу было присвоено имя «Курская дуга». Историей поезда заинтересовалось молодое поколение, в частности нынешний сотрудник музея истории Московского метрополитена Михаил. Благодаря его работе экспозиция поезда пополнилась историей о людях.

«В 2002 году мы провели экспедицию по местам боев и выяснили во всех подробностях, чем занимался наш бронепоезд. И после этого было принято решение возродить традицию именных бронепоездов. Так, в вагонах поезда «Курская дуга» появились таблички с рассказами о людях. В вагоне теперь можно как бы вступить в диалог с прошлым: с бойцами Красной армии, с метрополитеновцами, с почетными метрополитеновцами. Словно возвращаясь в 1943 год», — говорит Черкасский.

Историями о людях и их вкладе в победу был буквально-таки пропитан и митинг в честь великого праздника. Перед собравшимися выступили ветераны труда Московского метрополитена, представители молодежных организаций, а также начальник столичной подземки Иван Беседин и заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

Беседин заявил, что ветераны Московского метрополитена своим трудом заложили традиции, которые сегодня позволяют с оптимизмом смотреть в будущее.

«Традиции высокой дисциплины, высокой ответственности, высокого профессионализма благодаря ветеранам переходят из поколения в поколение. Именно поэтому нынешний коллектив метрополитена обеспечивает достойную работу важной транспортной магистрали Москвы. Хочу сказать о том, что открывающиеся сейчас станции — это новые условия и для работников, и для пассажиров. Таким образом, к празднику столичное метро подходит с неплохими показателями в работе: число пущенных дополнительных поездов увеличилось почти на 5%. Отмечу, что старейшее депо Москвы, «Северное», тоже не останется в ближайшей перспективе без внимания — его ждет реконструкция», — рассказал Беседин собравшимся на митинге.

Фото Кирилла Соскова

Михаил (слева) и Константин (справа) — сотрудник и директор Народного музея истории Московского метрополитена

Фото Кирилла Соскова

Начальник Московского метрополитена Иван Беседин в ходе выступления на митинге у депо «Северное»

Фото Кирилла Соскова

Ветераны войны перед митингом

Именной поезд «Курская дуга»

Слушатели в лице ветеранов войны улыбались и одновременно плакали, вспоминая события прошлого. Некоторые из них даже побывали в концлагерях, причем в еще совсем юном возрасте. Вместе со своими товарищами они возложили цветы у мемориала погибшим работникам метрополитена в годы Великой Отечественной войны.

От завершающего события мероприятия в депо «Северное» — поездки на поезде «Курская дуга» — ветераны в большинстве своем отказались, по-доброму сославшись на «усталость и грустные эмоции». Почти в один голос одетые по-праздничному ветераны заявили, что завтра их ждет «еще чуть более тяжелый день».

На свой традиционный маршрут по Сокольнической линии накануне 9 Мая поезд «Курская дуга» выехал с журналистами и рядом официальных лиц. И все те, кто был в вагонах в тот момент, осматривая исторические экспозиции и таблички, без лишних слов еще раз убедились: подвиг метрополитеновцев не забудется никогда.

**Кирилл Сосков**

# Памяти героев Курской дуги

*Опубликовано в газете «Мое метро» № 6 (53) в июне 2014 года*

**Именной поезд «Курская дуга» отправился в первый рейс по Сокольнической линии 8 мая 2003 года. Он хранит память о подвиге бронепоезда «Московский метрополитен» на железнодорожной линии Белгород — Курск в июле 1943 года.**

Мы сохраняем и развиваем наши традиции. 8 мая 2014 года коллективом Народного музея Московского метрополитена совместно с электродепо «Северное» в поезде была размещена новая экспозиция. Теперь к пассажирам «Курской дуги» обращаются бойцы бронепоезда «Московский метрополитен» — комиссар, командиры бронеплощадок, командир орудия, старший связист, путейский рабочий, герои тех великих событий 4–7 июля 1943 года.

**Б. Л. Перлин** (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона):

— Трое суток наш бронепоезд, не зная передышки, сдерживал «тигры» и «фердинанды» и отражал зенитными средствами многочисленные налеты вражеской авиации. День 7 июля был самым напряженным для наших войск.

**В. К. Паничкин** (комиссар):

— Наше положение было очень сложным: боеприпасы на исходе, кончились продукты. Решили пробиваться на станцию Беленихино, где находилась полевая база дивизиона. Но сделать этого не смогли: путь оказался отрезан, и тогда было решено возвратиться на станцию Сажное и принять последний бой с фашистами.

**И. В. Соколов** (командир орудия 3-й бронеплощадки, старший сержант):

— По бронепоезду стреляли танки, артиллерия и минометы врага. На горизонте показались вражеские самолеты, которые обрушили на нас шквал огня. В боекомплекте моей площадки оставалось всего несколько снарядов, когда в нее попал вражеский снаряд. Осколком перебило огнетушитель, искорежило пулемет. Я был ранен в кисть левой руки, но не прекращал вести огонь по фашистам. <…> Один снаряд разорвался над открытой частью бронеплощадки. Заклинило башню.

**И. В. Трошкин** (ефрейтор, наводчик орудия 3-й бронеплощадки):

— Когда командиру нашего орудия, старшему сержанту И. В. Соколову, осколком снаряда отбило палец, мне пришлось заменить Ивана Васильевича и продолжать неравный бой с превосходящими силами противника.

**И. В. Соколов** (командир орудия 3-й бронеплощадки, старший сержант):

— Невозможно стало вести огонь по движущимся целям. Теперь стреляли только по целям, которые появлялись в секторе обстрела. В мелком кустарнике я обнаружил минометы врага, которые вели интенсивный огонь по позициям наших войск. Мы уничтожили их. И снова сильный взрыв потряс бронеплощадку. Все вооружение вышло из строя.

**В. К. Паничкин** (комиссар):

— Наступил момент, когда пушки и пулеметы бронепоезда умолкли. Все вооружение было разбито. Так погиб бронепоезд «Московский метрополитен».

**Б. Л. Перлин** (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона):

— Фашистские танки так и не прошли на нашем участке. Но и бронепоезд был полностью выведен из строя: разбиты все бронеплощадки, паровоз…

В результате того неравного боя продвижение немецких войск из района Белгорода в направлении Прохоровки — Курска, где должны были соединиться две вражеские армии, задержалось. За это время наши войска сгруппировались и подготовились к решающему бою, вошедшему в историю как самое грандиозное танковое сражение на Прохоровском поле.

«Перезапуску» поезда предшествовала исследовательская работа, начавшаяся в 2011 году с научной систематизации имеющихся материалов и посещения 14 июля 2012 года участка Сажное — Беленихино Юго-Восточной стальной магистрали. Продолжились изыскания с привлечением специалистов Российской государственной библиотеки им. В. И. Ленина, Государственного архива кинофотодокументов. Весомую поддержку оказал Валерий Николаевич Замулин — кандидат исторических наук, научный сотрудник Курского государственного университета.

Исследуя события прошлых лет и судьбы наших героев, мы с честью выполняем наказ комиссара бронепоезда «Московский метрополитен» подполковника Владимира Кузьмича Паничкина: «Никогда не забывайте величайшего подвига советского солдата, который он совершил в годы минувшей войны во имя жизни грядущих поколений».

**Материал подготовлен коллективом Народного музея Московского метрополитена**

# «Поезд памяти» обновили

*Опубликовано в газете «Мое метро» № 5 (52) в мае 2014 года*

**8 мая специально к 69-й годовщине Победы на Сокольнической линии был запущен обновленный тематический поезд «Курская дуга».**

На церемонию пригласили ветеранов Великой Отечественной войны и труда Московского метрополитена, представителей Совета молодежи.

За запуском поезда наблюдали руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов, начальник Московского метрополитена Иван Беседин, председатель профсоюза Московского метрополитена Николай Никольский.

«Сегодня в первый рейс с новой экспозицией выходит поезд «Курская дуга», который впервые появился на Сокольнической линии в 2003 году. Его выход был приурочен к 60-летию знаменитого сражения, — сообщил присутствующим Иван Беседин. — История электропоезда «Курская дуга» началась 12 лет назад, когда руководство метрополитена поддержало инициативу профсоюза и музея метрополитена о проведении экспедиции в Белгородскую область, где во время сражения на Курской дуге в июле 1943 года активное участие в боях принимал бронепоезд «Московский метрополитен», построенный на деньги, собранные коллективом метрополитена».

В последние два года коллективом Народного музея Московского метрополитена была проведена огромная работа по детализации истории бронепоезда «Московский метрополитен». В этой работе значительную помощь оказали сотрудники Российской государственной библиотеки им. В. И. Ленина и Государственного архива кинофотодокументов.

Основой для формирования новой экспозиции стали документы, находящиеся в коллекции музея метрополитена. Это письма, газеты, книги, собранные ветеранами предприятия. Результатом этой работы стали новые факты истории бронепоезда, и даже удалось восстановить имена членов экипажа бронепоезда, одержавших победу в битве на Курской дуге.

# «Схватка»

*Опубликован в газете «Мое метро» № 6 (31) в июле 2012 года*

**В историю сражения на Курской дуге наше метро вписало особую страницу. На участке Беломестное — Сажное — Беленихино с 5 по 7 июля 1943 года вел ожесточенные оборонительные бои с фашистской артиллерией, пехотой и авиацией бронепоезд № 746 «Московский метрополитен», который был построен на деньги, собранные работниками нашего предприятия в годы Великой Отечественной войны.**

**Командный состав бронепоезда «Московский метрополитен». Слева направо сидят: В. К. Паничкин, Б. П. Есин, Ф. В. Баглаев, Э. В. Курочкин. Стоят: А. С. Трухин, Б. Л. Перлин, Городчуков, Д. Ф. Кириллов**

О том, как сражался экипаж, рассказывают бойцы бронепоезда.

**Б. Л. Перлин** (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона):

— Трое суток наш бронепоезд, не зная передышки, сдерживал «тигры» и фердинанды» и отражал зенитными средствами многочисленные налеты вражеской авиации. День 7 июля был самым напряженным для наших войск.

**В. К. Паничкин** (комиссар):

— Наше положение было очень сложным: боеприпасы на исходе, кончились продукты. Решили пробиваться на станцию Беленихино, где находилась полевая база дивизиона. Но сделать этого не смогли: фашистские танки, как позже выяснилось, вплотную подошли к железной дороге, южнее станции Беленихино.

**Б. Л. Перлин** (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона):

— Путь оказался отрезан, и тогда было решено возвратиться на станцию Сажное и принять последний бой с фашистами…

**П. Н. Выгорский** (старший связист):

— Я дежурил у рации и вдруг услышал тревожную микрофонную передачу на немецком языке. Открытым текстом фашистский радист передавал координаты нашего бронепоезда и просил открыть по нему огонь. Услышанное я срочно передал командиру. Решили немедленно сменить стоянку. Только отъехали на небольшое расстояние, как там, где мы стояли раньше, вздыбилась земля. Горели и взрывались вагоны, взлетел на воздух склад боеприпасов. Бронепоезд продолжал обстрел фашистских войск. О местах стоянки нашего состава не раз докладывали своему командованию немецкие наблюдатели и летчики…

**Б. Л. Перлин** (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона):

— Из-за непрерывной стрельбы внутри бронеплощадки стало невыносимо жарко, вся команда сняла с себя гимнастерки и даже нательные рубашки. Пот заливал глаза, мешая вести прицельный огонь. Пороховые газы мешали дышать. Это был экзамен не на аттестат зрелости, а на жизнь или смерть.

**И. В. Соколов** (командир орудия 3-й бронеплощадки, старший сержант):

— Взрывом бомбы был поврежден паровоз. Из пробоин вырывались клубы горячего пара, вытекала вода из котла. Вышла из строя телефонная связь…

**И. В. Трошкин** (ефрейтор, наводчик орудия 3-й бронеплощадки):

— Когда командиру нашего орудия, старшему сержанту И. В. Соколову осколком снаряда отбило палец правой руки, мне пришлось заменить Ивана Васильевича и продолжать неравный бой с превосходящими силами противника…

**Д. Ф. Кириллов** (командир 4-й бронеплощадки):

— Но вот вышел из строя ствол орудия бронеплощадки. Стрелять нельзя…

**В. К. Паничкин** (комиссар):

— Я был тяжело контужен — пропали речь и слух, не слушалась левая рука. Наступил момент, когда пушки и пулеметы бронепоезда умолкли. Все вооружение было разбито. Так погиб бронепоезд «Московский метрополитен».

**Б. Л. Перлин** (командир бронеплощадки, комсорг дивизиона):

— Фашистские танки так и не прошли на нашем участке. Но и бронепоезд был полностью выведен из строя: разбиты все бронеплощадки, паровоз…

**P. S.**

**В. К.** Паничкин (ветеран ВОВ, комиссар):

— Конечно, я не желаю нашим внукам и правнукам того, что вынесли мы. Невозможно жить, не осознавая, что все, чем владеешь и пользуешься, завоевано твоими предшественниками…

Вечная память героям!

**Материал подготовлен коллективом Народного музея метрополитена**

## 20 мая на станции метро «Партизанская» состоялась торжественная церемония памятного гашения маркированной карточки «Бронепоезд “Московский метрополитен”», выпуск которой приурочен к празднованию 70-летия Великой Победы и 80-летия столичного метро

*Опубликовано на сайте АО «Марка» 20 мая 2015 года*

В мероприятии приняли участие заместитель руководителя Федерального агентства связи Владимир Васильевич Шелихов и начальник ГУП «Московский метрополитен» Дмитрий Владимирович Пегов. На почтовой карточке изображен бронепоезд «Московский метрополитен», который был построен в конце 1942 года на деньги, собранные работниками московского метро, и укомплектован в основном сотрудниками метро, ушедшими на фронт, в составе экипажа их было 58 человек. В июле 1943 года бронепоезд принимал участие в ожесточенных боях на Курской дуге. Тираж маркированной

карточки «Бронепоезд “Московский метрополитен”» — 8 тыс. экземпляров.

Художники-дизайнеры — Алексей Дробышев и Роман Комса.

# «Почетный метрополитеновец» из Бронниц

*Опубликовано в газете «Бронницкие новости» № 22 (1254) от 1 июня 2017 года*

**Любой бронничанин, пользующийся столичным метро, может оказаться в именном электропоезде «Курская дуга», который был запущен на Сокольнической линии в честь 60-летия исторической Курской битвы. А внутри состава, на стене одного из вагонов, каждый может увидеть очень интересную информацию о жителе нашего города, участнике Великой Отечественной войны, ветеране Вооруженных сил, почетном метрополитеновце Петре Сергеевиче Виноградове.**

Дело в том, что наш земляк воевал на легендарном бронепоезде «Московский метрополитен». Его короткая, но героическая история такова. 21 марта 1943 года коллектив метрополитеновцев вручил воинам Красной армии этот бронесостав. На его строительство в январе-феврале этого же года работники метро собрали 745 тысяч советских рублей. Лучшие специалисты приняли участие и в комплектации боевого поезда, смонтировали там устройства связи. А 58 работников первого советского метро защищали Родину в числе других воинов стальной крепости. Перед отправкой в действующую армию членам экипажа бронепоезда были вручены удостоверения почетных метрополитеновцев. В составе дивизиона бронепоезд отбыл на Воронежский фронт и героически сражался на первом, самом трудном этапе Курской битвы.

На передовой даже у тех, кто защищен броней, бывает очень короткая жизнь. В свой последний, неравный бой «Московский метрополитен» вступил в ночь на 5 июля 1943 года, сдерживая натиск группы войск СС «Кампф», рвущейся к Прохоровке. Он принял на себя удар целой армады фашистских танков и авиации. Только за три дня боев личный состав бронепоезда метким артиллерийским огнем сбил четыре самолета, подбил и уничтожил шесть тяжелых танков и самоходных установок, подавил огонь десятка минометных батарей, уничтожил большое количество живой силы и техники врага.

Когда состав получил тяжелые повреждения, израсходовал все вооружение до последнего снаряда, командир бронепоезда принял решение — совершить подрыв его материальной части. Это случилось в районе станции Сажное Юго-Восточной железной дороги. Тяжело раненные, измотанные длительным боем воины — члены экипажа отошли в тыл. Наводчик башенного орудия старший сержант Петр Виноградов — один из немногих, чудом выживших в этом роковом сражении.

Появление через 60 лет, в 2003 году, именного поезда метро «Курская дуга» напрямую связано с участием воинов-метрополитеновцев в этой исторической битве. Внешнее отличие этого поезда от обычных составов в том, что на семи вагонах есть надписи «Курская дуга» с георгиевскими лентами, изображения орденов Отечественной войны и «Красная Звезда» — этих наград удостоены участники того последнего боя. На головных вагонах смонтированы памятные таблички из металла. А внутри салонов расклеены материалы об истории бронепоезда «Московский метрополитен». С плакатов к пассажирам обращаются бойцы — комиссар, командиры бронеплощадок, командир орудия, старший связист, путейский рабочий.

«Курская дуга» трудится в метро наравне с обычными поездами. Готовый к работе именной состав выходит к пассажирам Сокольнической линии из электродепо «Северное». Отсюда почти семь с половиной десятилетий назад начал свой путь к подвигу «Московский метрополитен» — боевой «собрат» нынешнего мирного электропоезда.

Внешнее оформление и содержание экспозиции на именном пассажирском электропоезде обновлено в мае 2014 года: добавлены новые интересные материалы в салонах вагонов, заменены плакаты. Таким образом, после последних обновлений в салоне одного из вагонов столичного метро появился текст статьи с фронтовой фотографией бронницкого ветерана. Эта статья, кстати говоря, впервые была опубликована в «Бронницких новостях» в 2005 году и размещена на городском сайте.

В январе П. С. Виноградову исполнилось 96 лет. Возрастные недуги берут свое: ему уже трудно покидать стены своей квартиры и участвовать в общественной жизни. Понимая это, представители Московского метрополитена недавно сами приехали в Бронницы, чтобы встретиться с Петром Сергеевичем. Они хотели из уст, пожалуй, единственного дожившего до наших дней члена экипажа «Московского метрополитена» услышать достоверный рассказ о боевом пути бронепоезда-легенды. Один из авторов дизайна материала о нашем земляке, размещенного в именном поезде, Михаил Шульга, выразив искреннюю благодарность от имени метрополитеновцев, вручил бронницкому ветерану оформленные в красивые рамки фотоизображения «Курской дуги» с обновленной экспозицией и плакатом о его участии в Курской битве.

**Валерий Демин**