

# МОЁ МЕТРО



Газета Московского метрополитена

№ 8 (22) • сентябрь 2011 • gazeta@mosmetro.ru



## Маргарита Полякова: «МНЕ СНИЛСЯ ПУЛЬТ-ТАБЛО»

В центре каждой станции московского метро установлена колонна экстренного вызова. Обратившись в Ситуационный центр, никто не ожидает услышать голос первого школьного учителя. Маргарита Полякова десять лет проработала учителем младших классов и, оказавшись в сложной жизненной ситуации, смогла найти себя в новой профессии.

– Маргарита Александровна, у нас буквально полчаса до начала вашей смены в Ситуационном центре, расскажите, пожалуйста, как вы оставили профессию учителя и пришли работать в метро?

– Начну с того, как я стала школьным учителем. Моя мама говорит, что это было решением с первого класса. Мне хотелось помочь детям ответить на все их вопросы, чтобы им легко было учиться. Я сама училась в школе на Миусской площади, она находилась напротив химико-технологического института имени Д. И. Менделеева. Среди преподавателей было много вузовских, они ориентировались на более взрослый возраст и к нам относились снисходительно. Именно это отношение на меня сильно повлияло, и в старших классах я решила для себя, что учить надо с малого возраста. После окончания 8-го класса я поступила в педагогическое училище. Обучение подразделялось на две части, общеобразовательную и методическую. Первую часть вести несложно, а вот разработка методики очень важная и непростая задача. Именно во время обучения методической части я поняла, что для успеха в преподавании важно досконально знать уровень учащихся. Помню, как я разработала первый урок, подготовила конспект с вопросами и ответами. Пришла к преподавателю, а он мне говорит: ну, откуда же первоклассники будут

знать такие вещи! Нельзя ориентироваться на свои знания, если хочешь кого-то научить. Ключ успеха в понимании уровня ученика. Когда я работала учителем младших классов, в конце августа перед первым сентября родители ко мне приводили детей знакомиться. И вот тогда я могла выяснить, что умеет ребенок, чему научился до школы в садике или в семье. Чуткость и внимательность помогали и мне, и ребенку во время учебного года, я старалась услышать их вопросы и ответить так, чтобы они поняли суть и принцип.

– Сколько лет вы проработали в школе?

– Десять лет, и самой любимой у меня была школа № 832 возле станции метро «Орехово». До сих пор помню, как я дала своим ученикам первую контрольную работу по математике и помню свое удивление – они действительно чему-то научились!

– А почему вы ушли из школы?

– Демографическая ситуация. Вы, наверное, не помните те непростые годы, это конец 1980-х и начало 1990-х. Когда я ушла из школы, первых классов практически не было, упал уровень рождаемости, и это привело к таким плачевным последствиям.

– А каким образом учитель начальных классов из пассажира превратился в работника метрополитена?

**СТР. 2**

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Когда смотришь со стороны на работу поездного диспетчера, все кажется просто и легко. Но стоит самому сесть в кресло, как сразу же ощущаешь колоссальную ответственность за каждое свое слово, за каждую данную команду. Понимаешь, что эти зеленые линии на графике и белые прямоугольники на мониторе – не просто геометрические фигуры, а поезда с пассажирами, в каждом из которых может быть более тысячи человек, спешащих куда-то по своим делам. А голова, которые отвечает диспетчеру – дежурные по станциям, дежурные постов централизации, машинисты или другие работники – глаза, уши и руки поездного диспетчера, люди, которые каждый на своем месте и по мере выполнения своей работы образуют слаженную систему по организации движения поездов. Систему, которую можно сравнить с живым организмом. Поездной диспетчер – это мозг, который воспринимает всю входящую информацию, анализирует ее, принимает решение; а каждый работник по ту сторону селекторной связи – орган, передающий информацию мозгу и выполняющий необходимые действия. И от работы каждого из элементов этого организма зависит то, насколько слаженно будет работать весь организм – система по организации движения поездов.



ЮРИЙ ЖИЕНКУЛОВ, поездной диспетчер

### НОВОСТИ

#### ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА. ИЗ ДОКЛАДА ИВАНА БЕСЕДИНА МЭРУ ГОРОДА

29 августа 2011 года начальник Московского метрополитена Иван Беседин выступил с докладом на заседании Правительства Москвы, посвященном вопросам развития общественного транспорта столицы.

Руководитель метрополитена доложил мэру Москвы о мероприятиях по повышению технической надежности, качества и безопасности перевозок пассажиров на Московском метрополитене, выполненных за текущий год.

Согласно представленному докладу, к 2014 году планируется построить в общей сложности 48,4 км путей, открыть 23 новые станции. В 2011 году Московский метрополитен закупит 239 новых вагонов, а Кольцевая линия метрополитена уже до 1-го декабря будет полностью оснащена вагонами типа «Русич».

Помимо обновления подвижного состава до конца года осуществляются работы по замене и модернизации агрегатов на вентшахтах, будет выполнена замена 11 эскалаторов. Также в текущем году на станциях метрополитена будет установлено 700 автоматов по продаже билетов, а к концу марта 2012 года их появится в общей сложности 1500. В рамках доклада также были представлены проекты перехватывающих парковок и схема размещения 16 площадок для их строительства вблизи станций метрополитена.



# ВЫСТАВКА ТЕАТРАЛЬНЫХ КУКОЛ НА СТАНЦИИ «ВОРОБЬЕВЫ ГОРЫ»

10 сентября 2011 года на станции «Воробьевы горы» открылась выставка, организованная Московским метрополитеном совместно с Государственным академическим центральным театром кукол им. С.В. Образцова. В течение почти полугода пассажиры метро смогут любоваться экспонатами из богатейшего собрания музея театра. Выставка приурочена к двойному юбилею – в этом году исполнилось 110 лет со Дня рождения величайшего кукольника XX века Сергея Образцова и 80 лет со дня основания театра.

С самого утра на станции царил праздничный атмосфера: звучала музыка, собирались гости. В торжественном открытии приняли участие заместитель начальника метрополитена по управлению персоналом Александр Головкин, арт-директор ГАЦТК им. С.В. Образцова Борис Голдовский, воспитанники детского сада № 2312, пассажиры метро и журналисты.

– Сегодня мы открываем необычную выставку – наши пассажиры смогут полюбоваться лучшими экспонатами из коллекции всемирно известного музея, – сказал присутствующим Александр Головкин. – Это уже второй проект на станции «Воробьевы горы», первый был посвящен искусству фарфора. Основная задача Московского метрополитена – обеспечить безопасное и комфортное передвижение наших пассажиров. И немаловажно, чтобы москвичи и гости столицы находились в метро с хорошим настроением. Для этого мы реализуем различные культурные проекты: открываем выставки, запускаем именные поезда и делаем многое другое.

– В Москве появилась «кукольная» станция. Пусть она и называется «Воробьевы горы», но даже в самом ее названии есть что-то театральное, – сказал собравшимся арт-директор ГАЦТК им. С.В. Образцова Борис Голдовский. – Многие считают, что улица Образцова названа в честь известного режиссера и актера Сергея Владимировича Образцова, тем более, что наш театр находится сравнительно недалеко. В действительности, улица Образцова носит имя отца Сергея Образцова, Владимира

Николаевича, крупнейшего специалиста в области железнодорожного транспорта. Мы можем смело сказать, что дружба нашего театра с Московским метрополитеном имеет исторические корни и самое непосредственное отношение к Образцову.

Воспитанники детского сада № 2312 исполнили «Танец кукол», который специально подготовили к открытию выставки. Пассажиры дружно аплодировали ребятишкам.

После выступления детей на платформе появилась ширма, и актер театра кукол Константин Дубович разыграл представления из сольной программы Сергея Образцова: «Кармен» и «Тигр и укротитель», которое традиционно вызвало смех зрителей после того, как тигр все-таки съел горе-укротителя. Во время действия звучал голос самого Сергея Образцова.

Затем гости и журналисты осмотрели экспозицию. В нее включены 42 куклы из 9 самых знаменитых постановок театра: «Морозко», «Три поросенка», «Пиковая дама», «Сыр-Бор», «Комедия ошибок», «Великий пересмешильник» и, конечно же, «Необыкновенный концерт» – визитная карточка театра. Спектакль вошел в Книгу рекордов Гиннеса как самое популярное представление – его сыграли в девя-

носта странах мира и посетили более десяти миллионов зрителей. На выставке пассажиры метро смогут увидеть и самого Сергея Образцова, тоже в кукольном образе. Этот персонаж, выполненный в юмористических традициях, изготовлен по эскизам народного художника России Сергея Алимova.

Выставка кукол продлится до нового года, ознакомиться с коллекцией успеют все желающие.



## МЕТРО РОССИИ И МИРА

### БОКСЕРСКИЕ ГРУШИ В МЕТРО ШАНХАЯ

Метрополитен – один из сильнейших источников стресса для жителей крупных городов. Переполненность, давка, хамство, большие интервалы между поездами, постоянная необходимость ждать – все это очень плохо влияет как на психологическое, так и на физическое состояние людей, пользующихся метро.

Компания Adidas установила на нескольких десятках станций шанхайского метро огромные боксерские груши, чтобы каждый желающий смог поколотить их руками или ногами. Это позволит пассажирам сбросить все накопившиеся негативные эмоции, а также размять мышцы. Разминка будет полезна, особенно учитывая тот факт, что у все большего количества людей в наши дни работа не предполагает особых физических нагрузок.

«Каждый год вы проводите на платформе в ожидании поезда 1824 минуты. Не тратьте время впустую – помажьте кулаками!» – так звучит слоган этой социальной рекламной акции.

Пассажирам шанхайского метро нововведение очень понравилось. А компания Adidas, вдохновившись успехом, собирается повторить акцию и в метро Нью-Йорка!



Окончание. Начало на стр. 1

### Маргарита Полякова:

## «МНЕ СНИЛСЯ ПУЛЬТ-ТАБЛО»

– Вы не поверите, мне всю жизнь снился пульт-табло. Я не знала, что это такое. Но, видимо, судьба. И вот как-то я шла возле метро «Царицыно», случайно увидела объявление о том, что ведется набор дежурных по приему и отправлению поездов. Мне как-то запала эта фраза в голову и я решила попробовать себя в этой роли. Прошла медкомиссию, и меня оформили в штат.

– Не жалеете, что променяли работу с детьми и живое общение на подземку и пульт-табло?

– Никогда! Тут не меньше живого общения. Сначала я начинала работать дежурной по станции. Это очень ответственная и сложная работа. И всегда были пассажиры, которые просили помочь. В простых ситуациях, например, заблудились, или стрессовых. Был случай, когда курьер ехала в аэропорт и забыла сумку с чужими паспортами. Нам удалось оперативно эту сумку обнаружить и вернуть. До сих пор помню эту девушку, у которой сначала был шок от потери, а потом от того, что мы быстро нашли и вернули все в целостности. Вообще, люди у нас забывчивые. Забывают все: документы, сумки, животных и даже детей!

– Сейчас вы уже не работаете на станции?

– С января этого года я работаю в Ситуационном центре. Открою вам один секрет: всех, кто обращается к нам через колонны экстренного вызова, мы не только слышим, но и видим. Люди об этом не знают и всегда с таким удивлением восклицают: «А вы нас видите?!» Поэтому у меня нет ощущения замкнутого пространства. Более того, в Ситуационном центре мы отслеживаем пассажиропотоки, ситуацию на станциях, в тоннелях, переходах, вагонах. Сейчас уровень обслуживания и качество изображения на высоком уровне. Мне очень нравится моя работа и атмосфера, в которой я работаю.

– Для вас важно в работе помогать другим людям?

– Да, конечно, я всегда рада, если могу помочь. К моменту, когда человек обращается к нам, он уже в панике, что-то случилось и ему срочно нужна помощь. Важно сделать так, чтобы обратившийся человек успокоился, услышал, поверил мне и оставался на месте. Иногда бывают ситуации, когда люди обращаются на одной станции, в панике едут на другую, делают новый запрос о помощи и попадают к другому оператору. Удивляются, что им ответил другой человек. В итоге, усложняют процесс себе и нам. А вот Елена Николаевна пришла, она обучала меня работе в Ситуационном центре, ей поручают работу с новичками. Спасибо за ее терпение и умение от меня и моих коллег. Мы всегда рады помочь всем, кто к нам обращается, пассажирам или работникам метро. Смело обращайтесь к нам!



ХОББИ

# ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ПРИМЕР ИГОРЯ КОМАРОВА

Игорь Комаров, начальник Службы управления делами метрополитена, имеет за плечами более сорока лет опыта работы, два высших образования, службу в армии, крепкую семью. С любимой женой познакомился в институте, гордится успехами сына, в этом году стал дедушкой. Несмотря на большой объем работы на новом месте, Игорь Николаевич уделил нам внимание после рабочего дня.



– Игорь Николаевич, в июне этого года вы возглавили новую службу в метрополитене, расскажите о первых успехах?

– Одним из главных вопросов, необходимых для достижения успеха, является внедрение в работу метрополитена системы электронного документооборота. На данном этапе утвержден список электронных адресов – участников электронного документооборота. Сейчас в этом списке адреса только тех, кто занимается делопроизводством, позже мы планируем расширить список с учетом адресов всех работников предприятия. Раньше мы работали с бумажными документами и их передача осуществлялась либо нарочно, либо посредством факсимильной связи. Использование же электронного документооборота намного упростит и ускорит этот процесс: документ сканируется, отправляется по электронной почте и через несколько секунд он доставлен всем, кому он адресован, одновременно и оперативно. На предприятиях, где я работал раньше, электронный документооборот был давно освоен и эффективно используется.

– А где вы раньше работали?

– После окончания института я 18 лет проработал в одном здании – в Министерстве речного флота, прошел там длинный и интересный путь. Затем меня пригласили в аппарат Правительства Российской Федерации, где я работал консультантом Отдела транспортной политики под руководством нынешнего заместителя начальника метрополитена по управлению персоналом Головкина Александра Дмитриевича. По работе приходилось заниматься вопросами железнодорожного транспорта. После меня пригласили в новую тогда, только ор-

ганизованную структуру – Российские железные дороги, где я работал в центральном аппарате. Затем был назначен управляющим делами во Всероссийском научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта. Вообще, как только я перешел в структуру РЖД, моя работа была связана с документами, их упорядочиванием, архивом, ведением дел. До того, как я пришел на службу в метрополитен, я работал также в структуре РЖД, в Некоммерческой организации «Фонд жилищная социальная ипотека» в должности заместителя генерального директора. Помимо трудовой деятельности, у меня два высших образования. Второе высшее я получил, окончив Академию внешней торговли. Первое образование у меня техническое. Я окончил автомеханический техникум. После служил в армии. Поработал на ЗИЛе, потом поступил в Московский институт водного транспорта и с отличием его окончил. Там же познакомился со своей женой, с которой мы учились на одном курсе, я был старостой потока, а она старостой группы. Мы, наверное, единственная семейная пара, одновременно отличившаяся на доске почета института.

– Староста это же дополнительная нагрузка, ответственность. Вы хороший организатор?

– Я всегда чувствовал и нес ответственность за общее дело, старался все делать как следует. Даже когда я считаю, что делаю все правильно, у меня остается доля сомнения, что можно было сделать и лучше. Считаю, что никогда нельзя останавливаться на достигнутом. И еще, если я что-то задумал, я изо всех сил стараюсь довести это до логического конца. Эти свойства характера позволяют быть организатором.

– Видимо, поэтому вам хорошо удается контролировать исполнение документов и поручений?

– Да, это нагрузка, скажем, неблагодарная. Вообще, управление делами служба не основная, но и без нее нельзя обойтись. К примеру, Служба движения основная, а что такое канцелярия? Документ не исполнен или не вовремя доставлен, кто-то не получил справку в архиве. Всегда кто-то чем-то не доволен, а если работа сделана хорошо, мы незаметны.

– Как проводите отпуск или отдых, если такое случается?

– Когда учился, конечно, времени было больше. Я играл в футбол, был активным болельщиком. Сегодня для меня любимое хобби – дача. Я не люблю пассивный отдых и горжусь, что воспитал сына, который, как и я, может все сделать по дому сам. Когда он был еще школьником, мы вместе красили, чинили, прибывали, словом, делали все сами. Он жаловался, что его друзья отдыхают летом, а ему приходится работать. Зато сегодня, имея хорошее образование и работу, он хозяин в доме. Когда я получил участок, там ничего не было, сплошное поле. Мы втроем с женой и сыном сажали хрупкие деревья. Прошло восемнадцать лет и сегодня это мощные деревья! С этим связана одна очень трогательная история. Мой отец из яблочного семени дома в горшке прорастил веточку, а мы эту веточку посадили на даче, и сейчас из нее выросла яблоня. В этом году уже третий сезон у нас был урожай, мы делали из яблок сок и пюре для моей маленькой внучки. Отца в этом году не стало, а память осталась мне, моим детям и внукам.

НАША ИСТОРИЯ



## ПЕРВЫЕ ЭСКАЛАТОРЫ МОСКОВСКОГО МЕТРО

**«Завод «Красный металлист» получил почетный заказ на изготовление 18 эскалаторов для Московского метрополитена. (...) Эскалатор целиком будет советским. После конструирования опытного образца начнется изготовление первого советского эскалатора» – писала многотиражная газета «Красный Металлист» 1 ноября 1933 года.**

В 1931 году планировалось, что на Московском метрополитене будут работать отечественные эскалаторы. Однако из-за сложности технической задачи и полного отсутствия опыта решили обратиться к зарубежным фирмам – американской и немецкой. Представители оных запросили неимоверно большую цену – 4 миллиона рублей золотом. Баснословную цену запросили и за предоставление технической документации. И еще: максимальная высота подъема зарубежных эска-

латоров 18 метров, а для московского метро сразу требовались машины с высотой подъема до 30. Присутствовавший на техническом обсуждении проблемы техник Казьмин предложил свой эскизный проект эскалатора. Руководители Моссовета решили: «Если наш советский техник смог разработать эскизный проект, то наши советские инженеры создадут рабочие чертежи».

Согласно правительственному заданию объединению «Союзтранстехпром» предстояло спроектировать, изготовить и установить в тоннелях 24 эскалатора к 1 декабря 1934 года. Кроме Ленинградского завода «Красный металлист», разработкой эскалаторов занялся московский завод «Подъемник». Первый проектировал длинные машины, второй короткие. Привлечение двух заводов было вызвано большим объемом работ в сжатые сроки, а так же условием соревнования за создание лучшей конструкции для будущих станций метрополитена. На начальном этапе завод «Красный металлист» предложил более удачные проектные решения, поэтому далее все проектирование эскалаторов было сосредоточено в Ленинграде.

Длина ступени эскалатора была выбрана исходя из максимальной длины человеческой ступни – около 400 миллиметров. Потом определили оптимальный угол наклона эскалаторов – 30 градусов

для метрополитена и 35 для зданий. Изначально ступени эскалатора покрывал деревянный реечный настил с шагом 36 мм с металлическими оковками. После начала эксплуатации эти рейки заменили на пластмассовые. Из условий удобства пользования и максимальной пропускной способности скорость первых эскалаторов определили в 0,75 м/с. Зарубежные эскалаторы имели меньшую скорость 0,5 м/с, поэтому часть первых отечественных эскалаторов тоже сделали медленными. Позднее они были ускорены.

20 апреля 1934 года проектирование машин было в основном завершено, а в декабре 1934 – начале января 1935 года из Ленинграда в Москву было отгружено 200 вагонов с деталями готовых для монтажа машин.

31 января 1935 года на станции Красные ворота состоялся пуск первого эскалатора, который находился еще в «неоформленном виде». Испытания показали хорошее качество монтажа и безукоризненность хода. 6 февраля 1935 года Управление «Союзстальмост» и изготовители эскалаторов отработали правительству об окончании монтажа и пуске эскалаторов, о том, что новое для страны производство эскалаторостроения освоено.

Вот что писали в своем отчете эскалаторостроители: «Целый ряд невыясненных вопросов встал перед нами в процес-

се проектирования этих машин. (...) Это требовало сугубо исключительной осторожности и в тоже время технической дерзости для того, чтобы преодолеть эти трудности. (...) В свое время иностранные специалисты определяли срок монтажа – как «минимум» – 4 месяца; Перед нами же встала задача более «скромная» по срокам – нам оставалось 22-25 дней и в эти 22-25 дней, а по отдельным станциям в 18 дней, были оснащены на 35 градусном морозе, на плечах у строителей, одновременно со всеми строительными работами, в исключительно труднейших условиях – станции эскалаторов. (...) В этой сложнейшей работе люди буквально вылизывали каждую деталь, каждый узел для того, чтобы можно было под землей свести узлы десятков заводов, смонтировать их без контрольной заводской сборки и дать такую работу, которая уже сегодня, после испытания, квалифицируется на «хорошо».

Время показало правильность выработанных технических решений. Наши отечественные эскалаторы славятся надежностью, являются долгожителями и в подавляющем большинстве случаев отрабатывают проектный срок службы – 50 лет, и обеспечивают безопасность перевозки пассажиров.

