



МОЁ МЕТРО

№ 10 (35) • НОЯБРЬ 2012

ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

GAZETA@MOSMETRO.RU

ПОЕЗДА 2014 ГОДА

Новые составы, которые будут намного лучше всех тех, что ходили под Москвой, ожидают в Московском метрополитене в конце 2014 года.

Как они будут выглядеть, еще никто не знает. Но газета «Моё Метро» выяснила, что на этих поездах везде установят видеокамеры и видеорегистраторы. А еще пассажиры смогут пройти весь состав от головного вагона до хвостового, не выходя на перрон.

Эти требования к новому подвижному составу определил техсовет.

Предложения были направлены целому ряду ведущих зарубежных и российских производителей. Среди них такие известные, как «Альстом», «Бомбардь», «Метровагонмаш», «Сименс», «ХендайКорпорэйшен», «Хитачи» и другим, – рассказывает первый заместитель начальника Службы подвижного состава Геннадий Сергеевич Теплухин.

Каждый производитель, который изъявил желание, получил полный набор документов – разработку сделал ВНИИЖТ. Все могли внести свои предложения, замечания.

Боле 10 организаций откликнулись весьма активно. Прислали свое видение того, какими должны быть поезда будущего в Московском метрополитене.

После рассмотрения всех замечаний и предложений технические требования наконец близки к тому, чтобы их утвердило начальство метрополитена.

Принципиально одно требование – новый состав должен быть адаптирован к существующему метрополитену, – говорит Геннадий Сергеевич Теплухин – Мы не можем выходить за рамки, которые не позволят эксплуатировать новый подвижной состав на действующих линиях. Есть жесткие требования: нижний токозъем, габаритные размеры тоннелей, длина пассажирских платформ.

Таким образом, ждать от нового состава каких-то принципиальных отличий от тех, что уже ходят под Москвой, нельзя.

Но в технические требования включены положения, которые должны обеспечить более комфортные условия поездки для пассажиров, облегчить работу маши-



Техсовет определил, какими будут поезда 2014 года

В новых составах не будет межвагонных дверей

ремонтного персонала и в целом всей службы подвижного состава.

Самым важным моментом остается повышение уровня транспортной безопасности. Существующий подвижной состав, в частности по критериям надежности не совсем удовлетворяет современным требованиям.

Самодиагностика

В новые поезда закладывается достаточно глубокая система самодиагностики. Бортовой аналитический центр, который в них установят, должен будет не только показывать работоспособность того или иного узла, он определит «предотказное» состояние и предупредит от этого.

Эти электронные мозги не только получат информацию от различных датчиков, но и проанализируют, и сопоставят данные.

Причем, эта информация не должна просто накапливаться на каком-то устройстве. Она сразу поступит на экран монитора машиниста, а при необходимости в ситуационный центр.

А при заходе на ремонтную базу с состава будут автоматически «считываться» данные о его

техническом состоянии и уже на основании этих фактов пройдет техобслуживание.

С одной стороны такой подход сократит время простоя, а с другой снизит расходы на весьма затратное «плановое обслуживание».

– Сейчас мы снимаем узлы, осматриваем их, разбираем, – объясняет Геннадий Сергеевич. – Это – вынужденные меры. Мы работаем на опережение. В целом ряде случаев, подобная работа – лишняя. Нет смысла в разборе устройства, если оно исправно, а в случае неполадки даст знать или предупредит о возможной проблеме.

Автоматика у руля

Присутствие человека в новом подвижном составе будет минимальным с точки зрения управления. Машинист будет в большей степени контролировать вопросы безопасности. Режим ведения поезда, определение оптимальных режимов тяги, ускорения, замедления определит компьютер.

В поездах закладывается система 100% видеоконтроля. Сейчас ведется видеозапись того, что происходит в салонах и в кабине машиниста. В новых поездах бу-

дет видеозапись пространства перед поездами. Кроме того, видеозапись состояния самого подвижного состава. Будет осуществляться и съемка пространства в неработающей кабине.

Причем все эти новейшие системы должны включать в себя возможность дальнейшего технического развития, модернизации.

Два этапа

Конкурс, во время которого будет выбран производитель, пройдет в два этапа. На первом все соискатели должны представить свои технические задания на производство подвижного состава, разработанных на основании технических требований. Фактически, это предпроектная подготовка. Уже на этом этапе можно определить, какой из производителей соответствует поставленным критериям. А уже из лидеров выберут тех, кто участвует в основном конкурсе на производство.

Внешний облик нового подвижного состава в деталях не определен. Единственное, что четко сформулировано в технических требованиях, это то, что кузов должен быть изготовлен из металла, но не алюминия. Без боковых гофров – выступов. Он останется такой же длины, как и нынешние составы. В вагоне установят 4 автоматические двери, на каждой боковой стороне кузова.

Принципиальное отличие может быть в так называемых «немоторных» вагонах, как у электропоездов на железной дороге. Такой состав будет гораздо экономичнее, но при условии, что сохранятся тригоновые характеристики, изложенные в технических требованиях.

Для пассажиров самое главное – решена проблема перехода из вагона в вагон. Это сделано для того, чтобы они в пик нагрузок не создавали давки.

Кроме того, в новых поездах создадут все условия для поездок лиц с ограниченными возможностями. В головных вагонах предусмотрены специальные места, где можно закрепить человека в инвалидной коляске.

Ожидается, что новые метропоезда появятся в конце 2014 года.

НАГРАЖДЕНИЕ РАБОТНИКОВ МЕТРОПОЛИТЕНА

В октябре 2012 года в честь Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта за значительный вклад в обеспечение надежной, безаварийной работы сотрудники Московского метрополитена отмечены ведомственными и городскими наградами.

Накануне праздника награды вручал Министр транспорта РФ Максим Соколов. Нагрудный знак «Почетный работник горэлектротранспорта» получил Владимир Сергеевич Королев – мастер Службы пути. Благодарность Министра транспорта Российской Федерации объявлена Дегтереву Николаю Викторовичу – машинисту электропоезда электродепо «Владыкино» и Иванову Алексею Валентиновичу – начальнику депо Монорельсовой транспортной системы.

25 октября 2012 года в Белом Зале Мэрии Москвы прошла торжественная церемония вручения городских наград Мэр Москвы Сергеем Собяниным.

Почётное звание «Почётный работник транспорта и связи города Москвы» присвоено: Афонину Евгению Михайловичу – электромеханику Службы сигнализации, централизации и блокировки; Беззаботновой Светлане Владимировне – начальнику сектора анализа ситуаций Ситуационного центра метрополитена; Бобылевой Наталии Сосипаторовне – экономисту отдела материалов Службы материально-технического снабжения; Головкину Александру Дмитриевичу – заместителю начальника метрополитена по управлению персоналом; Золотовой Татьяне Ивановне – начальнику станции «Беляево» Службы движения; Ильину Юрию Викторовичу – машинисту электропоезда электродепо «Калужское»; Королеву Юрию Александровичу – заместителю начальника электродепо «Планерное» по безопасности движения поездов; Лаврову Павлу Юрьевичу – инженеру дистанции электрозащиты и автотелеуправления Службы электроснабжения; Новикову Андрею Геннадьевичу – дежурному по электродепо «Выхино»; Сафину Ильдару Наильевичу – машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Красная Пресня»; Сорочкину Владимиру Михайловичу – слесарю по ремонту подвижного состава электродепо «Свиблово».

29 октября начальник метрополитена Иван Сергеевич Беседин в торжественной обстановке вручил ведомственные награды работникам метрополитена.

Почётной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации награждён Андрей Владимирович Александрович – машинист электропоезда электродепо «Варшавское». Благодарность Министра транспорта Российской Федерации объявлена: Ковалеву Павлу Константиновичу – заместителю начальника Учебно-производственного центра; Кондратову Вячеславу Феликсовичу – мастеру электродепо «Северное»; Леонтьеву Алексею Владимировичу – заместителю главного инженера электродепо «Печатники»; Максимовой Светлане Федоровне – инженеру Службы движения; Марухиной Нине Тимофеевне – ведущему экономисту электродепо «Красная Пресня»; Шляникову Павлу Ардинаровичу – машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Новогиреево».

Кроме этого, 40 работников метрополитена награждены почетными грамотами метрополитена и 40 сотрудникам объявлена благодарность начальника Московского метрополитена.

ГЛАВНАЯ НАША ЗАДАЧА – РАБОТАТЬ БЕЗ АВАРИЙ!

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

16 ноября состоялась встреча работников Службы движения с начальником метрополитена И. С. Бесединым. На этой встрече мы, работники, рассказали не только о нашей ежедневной работе, определенных успехах, но и озвучили проблемы, требующие решения в ближайшей перспективе.

Это и модернизация тренажера поездного диспетчера, и вопрос улучшения поездной радиосвязи на составах, эксплуатируемых на Бутовской линии, и проблемы в организации планирования хозяйственных поездов в ночное время, разделение обязанностей дежурного станционного поста централизации и де-

журного по станции на некоторых станциях.

Актуальны также вопросы обеспеченности подразделений службы компьютерами. Безусловно, вопросы задавали не только мы. Руководство метрополитена поставило перед нами задачи по работе с персоналом на станциях, координации работы всех служб, вопросы безопасности движения.

Такие встречи важны и полезны. Они направлены прежде всего на улучшение работы метрополитена, т.к. главная наша задача – безаварийное функционирование крупнейшей транспортной системы города.

Наталья Миронова, начальник технического Отдела Службы движения



Наталья Миронова

Пути, которые выбираем

Служба пути – сложный организм, в ее состав входят несколько дистанций. А путейской производственной единицей является парковый околоток, руководит которым дорожный мастер.

В околотке, пожалуй, самой загруженной станции метрополитена – Выхино – уже почти 30 лет трудится мастер службы Владимир Сергеевич Королев. Околоток осуществляет текущее содержание пути. Он укомплектован различными бригадами монтеров пути, обходчиками, операторами.

– Владимир Сергеевич, а почему, собственно, метро?

– Фактически я пришел сюда 22 августа 1983 года на должность и.о. помощника дорожного мастера и через полтора года стал мастером, рассказывает Королев. – Сам удивляюсь, почему метро. Я в армии служил на флоте, на подводной лодке плавал. До этого техникум закончил, факультет «Путь и путевое хозяйство». В принципе, я не знал, куда устраиваться, друзья советовали метрополитен. Я пришел, посмотрел и остался на... 30 лет.

– У вас за эти 30 лет немало наград. Вы уже и на доске почета отметились, и знаком нагрудным награждены «Почетный работник горэлектротранспорта».

– Я к наградам отношусь спокойно, вот они в столе лежат, я даже не помню их все, тем более в каком году они были вручены.

– В чем заключается ваша работа?

– Главная забота – это обеспечение безопасности, это текущее содержание пути, предупреждение неисправностей.

Сейчас все намного жестче стало – и трудовая дисциплина, и требования, связанные с угрозой терроризма. Мы стали на опережение работать. И это несмотря на то, что и в дождь, и в холод приходится находиться на улице. Я почти всегда бываю со своими монтерами на путях, так как присутствие дорожного мастера обязательно, например, при ремонте стрелки, рихтовке пути, под вагонами работаем. Контролирую также все путевые бригады на своем участке, производство погрузочно-разгрузочных работ.

– У вас в коллективе очень много молодежи. Тяжело ли с ней находить общий язык?

– Молодежь в основном среди монтеров, но это совершенно другая молодежь, вы даже сами убедитесь, если я провожу вас на наш участок. Люди стремятся к чему-то, чувствуют за собой ответственность. То есть, можно поручить задание и я всегда знаю, что они

выполнят. Я всегда говорил: все не знает никто, поэтому, если непонятно, спрашивайте. Не знаю – у другого спросите. То есть, проще позвонить и спросить, чем сделать что-то неправильно. И новичкам говорю: хотите расти – учитесь, я вам буду в этом помогать. Ведь от этого и рост зарплаты зависит, сами же понимаете. Могу сказать с уверенностью, что сейчас у меня в коллективе бездарей и лентяев нет. Вот бригадир у меня настоящий профессионал своего дела! И ребятам сейчас разряды повышаем, потому что они этого заслуживают!

– Судя по тому, как вы отзывались о своих подопечных, для вас одна из главных задач – организовать комфортный микроклимат в коллективе.

– Бытовые темы тоже решаю, чтобы люди чувствовали себя как дома. Вот сейчас пытаюсь «выбить» нам новую кухню. Ребята же весь день проводят на работе, значит, здесь все должно быть приближено к домашним условиям. Самое сложное в моей работе не технические моменты, а способность достигнуть спокойствия в коллективе. Когда нет склок, обид между собой. Тем более женщины в коллективе работают, это уже сложнее.

– График вашей работы позволяет как-то спланировать свои рабочие дела?

– Ситуация на производстве очень часто может меняться в течение часа, поэтому надо все быстро перестраивать, и людей в том числе. Мы можем доработать до обеда, к примеру, и узнать, что сегодня будем работать и в ночь. И это совершенно нормально. Поэтому свободное время скорректировать сложно.

– Но на ваши хобби – рыбалку и охоту остается иногда время? Были ли у вас какие-то памятные случаи, связанные с вашим увлечением?

– Такое иногда случается, но не так часто, как мечталось бы. Памятный случай был на Валдае, где я обожаю рыбачить. Завезли нас за 22 километра от населенного пункта местные рыбаки, у которых старые казанки, двигатели «Вихрь», которым по 20 лет. Нас 8 человек, все по разным лодкам и вдруг начинается шторм, волна метра 2 идет. Оставаться нельзя, нужно уходить, у нас еще лодка с грузом на веревке. До берега километра полтора, вода всего 5 градусов. Воду поминутно вычерпывали из своей лодки и из той, в которой груз был. Было страшно! Я, конечно, был в океане, когда на Балтике служил на подводной лодке, но тут был настоящий экстрим! Наверно, ради этого люди и ездят в такие красивые и непредсказуемые места.



Дорожный мастер Владимир Сергеевич Королев



Иван Сергеевич Беседин поздравил коллег

БАКИНСКОМУ МЕТРО – 45 ЛЕТ!

В начале ноября в столице Азербайджана состоялась торжественная церемония, посвященная 45-летию юбилею Бакинского метрополитена.

В церемонии приняли участие официальные лица государства и правительства, депутаты Милли Меджлиса, деятели науки, культуры, политики, руководители и представители метрополитенов и производственных предприятий, входящих в Международную Ассоциацию «Метро».

Выступивший на церемонии руководитель Московского метрополитена Иван Беседин отметил, что проявляемые в Баку на государственном уровне большая забота и внимание к развитию метрополитена могут служить примером для других стран бывшего Советского Союза.

В период своей деятельности Бакинский метрополитен пережил как тяжелые дни, так и переходные периоды.

Выступившие высоко оценили обновление вагонного парка метро, улучшение с каждым годом качества оказываемых услуг и применение самых современных стандартов.



Самое сложное – преодолеть волнение

ЛУЧШИЙ ВОДИТЕЛЬ СПЕЦАВТОБАЗЫ

На территории Спецавтобазы метрополитена прошел конкурс профессионального мастера «Лучший водитель автомобиля Спецавтобазы». В соревнованиях принимали участие 4 категории водителей: водители грузовых машин, водители легковых автомобилей, а также автомобилисты-любители среди мужчин и женщин из числа сотрудников Спецавтобазы.

По итогам конкурса среди водителей грузовых автомобилей первое место занял Александр Салтыков, второе место – Александр Колубков, третье – Валерий Щербаков.

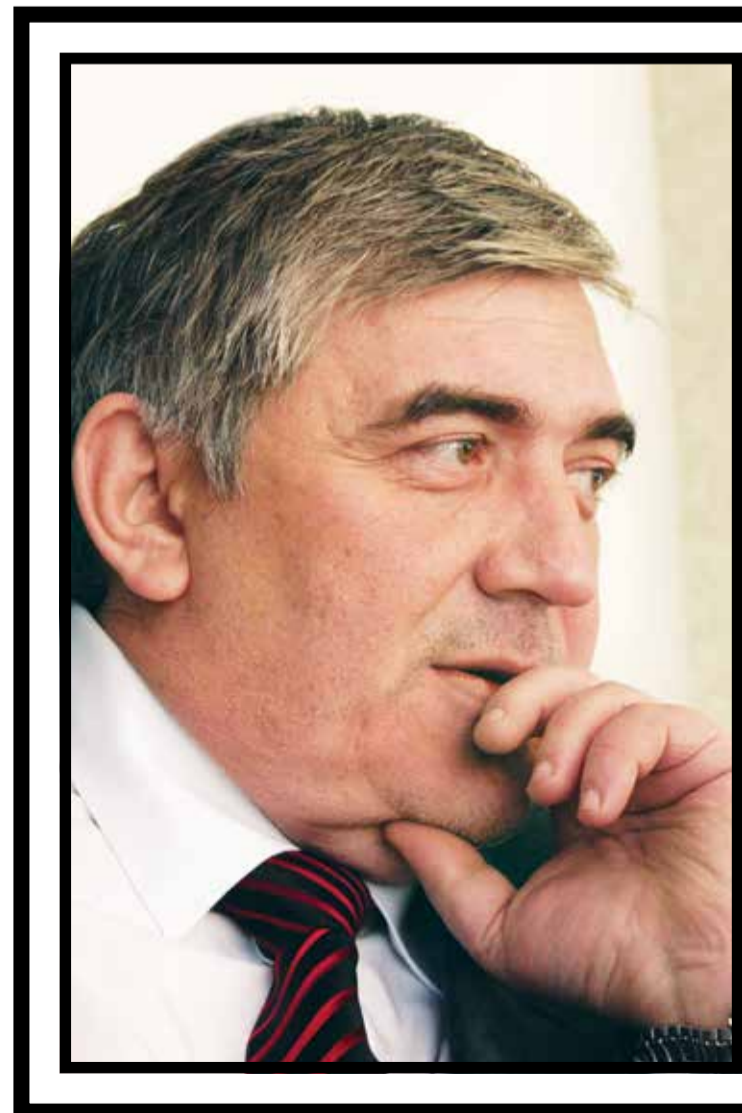
Среди водителей легковых автомобилей лучшим стал Роман Филимонов, второе место занял Виктор Наумов, третье место досталось Антону Шалабанову.

Среди женщин-автолюбителей первое место заняла Светлана Гришина, второе – Марина Коралева, третье место досталось Ирине Бойчук. Среди автолюбителей-мужчин призером стал Михаил Саюк.

– Самым сложным испытанием для меня было преодолеть волнение, – рассказывает один из победителей конкурса Роман Филимонов. – Но я хорошо подготовился и справился со всеми заданиями без ошибок.

Профсоюзная организация вручила победителям дипломы и денежные премии: за первое второе и третье места лучшие водители грузовых и легковых автомобилей получили 25, 15 и 10 тысяч рублей соответственно; победители в любительской категории получили премии в размере 15, 10 и 5 тысяч рублей.

Представители Московского автомобильно-дорожного института и Отдела организации дорожного движения ГИБДД ЦАО Москвы вручили лучшим водителям почетные грамоты. Руководство отметило денежными премиями победителей конкурса.



Текущий год омрачился уходом из жизни бывшего Начальника Московского метрополитена Дмитрия Гаева, руководящего нашим предприятием с 1995 по 2011 год. Дмитрий Владимирович работал на своем посту пятнадцать лет, а всего в метрополитене – около двадцати.

Дмитрий Гаев пришел работать в метро в сложное для всей страны время – в 1990 году, и во многом благодаря именно ему нашему предприятию удалось успешно пережить процесс становления новой России с его политической нестабильностью и финансовыми неурядицами. Работники метро всегда без сбоев получали заработную плату, в результате чего Московский метрополитен стал желанным местом работы для многих москвичей и жителей Подмосковья. За время работы Дмитрий Владимирович собрал вокруг себя команду высокопрофессиональных руководителей и сумел четко отстроить работу многотысячного коллектива нашего предприятия.

Несмотря на финансовые сложности, метрополитен под руководством Дмитрия Гаева расширился и модернизировался – появилась современная система оплаты проезда, на линии вышли новые поезда, были созданы системы видеонаблюдения и Ситуационный центр, открылись 32 новые станции, пущены новые для Москвы виды рельсового транспорта – линия Легкого метро и Монорельсовая транспортная система. Все эти годы Московский метрополитен оставался одним из крупнейших транспортных операторов мира, перевоза в сутки около 9 миллионов пассажиров.

Стоит заметить, что именно в это время Московский метрополитен благодаря международной деятельности занял высокое место и на всемирной транспортной арене, став активным членом крупнейших транспортных организаций. Дмитрий Гаев был Вице-Президентом Международного Союза Общественного Транспорта (МСОТ), Почетным Председателем Ассамблеи метрополитенов МСОТ, Председателем Совета Международной Ассоциации Метрополитенов.

Дмитрий Владимирович был награжден Орденом «За заслуги перед Отечеством» III и IV степеней, Орденом Почета, Орденом Преподобного Сергия Радонежского III степени, Знаком «Почетному железнодорожнику» и другими наградами.

Коллективу метрополитена Дмитрий Гаев навсегда запомнится как мудрый, профессиональный и харизматичный руководитель, который умел сплотить вокруг себя коллег, четко поставить задачу и добиться необходимого результата. Дмитрий Владимирович искренне любил метрополитен и отдавал все свои силы для того, чтобы сделать его лучше – и для пассажиров, и для работников метро.

ИНТЕГРАЦИЯ ОПЫТА И ТЕХНОЛОГИЙ

СЦБисты готовы к пуску новых станций

СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ

Название «Люблинская» от слова «любовь». Так уж случилось, что в судьбе Бориса Александровича Дрикера – начальника Службы сигнализации, централизации и блокировки – Люблинская линия появлялась дважды.

Сначала работал на станции Люблино Люблинской дистанции МЖД, куда пришел после окончания железнодорожного техникума, а в 1997 году пришел на Люблинскую линию начальником 6-й дистанции.

– Я после армии пришел в метро, – рассказывает Борис Александрович. – За 36 лет работы был электромехаником, инженером-технологом и начальником дистанции Люблинской линии. А начальником службы сигнализации централизации и блокировки назначен более 3 лет тому назад.

– За что отвечает ваша служба?

– В начале моей работы в качестве начальника мы обслуживали устройства: СЦБ, связи, станционной автоматики, теленаблюдения, автоматизированной пожарной сигнализации и системы пожаротушения, автоматической системы оплаты проезда и др. С приходом нового руководителя метрополитена – Ивана Сергеевича Беседина – все изменилось. Он принял решение, что мы будем ответственны только за устройства СЦБ и диспетчерскую централизацию. Считаю, что это было правильным и своевременным решением.

– Какие задачи вы ставите себе и коллективу на ближайшее время?

– В декабре ожидается сдача станций «Алма-Атинская» и «Пятницкое шоссе», завершение реконструкции электродепо «Печатники». Это непростой пуск из-за удален-

ности стрелок в тоннелях, использования модернизированной системы управления электрической централизацией, применения АРМ-ДСЦП без дублирования пультабло. Пуско-наладочные работы отнимают львиную долю усилий коллектива. Кроме того совместно со Службой информационных технологий проводится работа по выбору микропроцессорной централизации, которая будет применяться на новых и реконструируемых станциях, благодаря чему мы сделаем качественный скачок в организации и обеспечении безопасности движения поездов. Это важная задача, которую необходимо решить в ближайшее время.

– Когда есть свободное время, как его проводите?

– Люблю по грибы ходить и на рыбалку. И непременно с внуками. А по большому счету, для меня моя работа и есть мое хобби.



Борис Александрович Дрикер



Старший электромеханик службы СЦБ Павел Машин

ДЕВЯТЬ НОЧЕЙ В МЕСЯЦ

РЕПОРТАЖ

Молодой и перспективный. Так можно сходу охарактеризовать Павла Машину, старшего электромеханика службы СЦБ московского метрополитена участка Марьино роща.

Действительно, в метро Павел работает всего 8 лет, но должность старшего электромеханика ему доверили почти сразу же – через полгода, как он пришел сюда.

– Когда говоришь людям, что связал жизнь с метро, почему-то все думают, что я – машинист. Они и не подозревают, что существует очень много других профессий. Я начинал обычным монтером. Но так как уже был опыт работы на железной дороге механиком, попросили свои навыки применить и здесь. Не разочаровались во мне. Мне и самому нравится. Я, можно сказать, сам себе голова, но при этом у меня много обязанностей.

– Каких например?

– Мы обслуживаем устройства сигнализации и блокировки на станциях «Марьино Роща» и «Достоевская». То есть рельсовые цепи, светофоры, электропривода, которые переводят стрелки. Стрелки – это вообще сердце нашей работы. Если что-то с ними случится, то встанут все поезда.

– У вас, наверно, работа в основном в ночное время?

– Получается, что да. Так как вся аппаратура находится в релейной, туда днем вообще лучше не заходить, иначе это скажется на безопасности движения поездов. Мы также работаем в тоннелях по ночам, то есть осматриваем путевые ящики, рельсы, околотки. Сложность еще и в том, что напряжение с контактного рельса снимают всего на 2 часа – в 2:20 и включают в 4:40. Вот на все про все – 2 часа. В целом, у меня в месяц получается – 9 рабочих ночей. Все еще от объема зависит, бывает, что и 11-12. С каждым механиком пересекаюсь в таких сменах по 2-3 раза за месяц.

– А что чаще всего ломается?

– Аппаратура чаще всего выходит из строя. Хорошо, что она вся находится в релейной. Сложнее приходится сцбистам, которые работают на старых станциях, более древних чем наши «Марьино Роща» или «Достоевская». Потому что там это все «запрятано» в тоннелях – в специальных шкафах.

С прицелом на будущее

– Ожидается ли в вашей службе какая-либо модернизация?

– Сейчас пытаются ввести микропроцессорные системы, а не реле. Какие будут результаты, мне пока сложно ответить. То есть 3 шкафа будут стоять – своеобразное плато. В плане обслуживания они должны значительно облегчить работу при обнаружении поломок и отслеживании аварийных ситуаций. На железной дороге эта технология уже успешно применяется.

– Ваш участок оценивают как один из передовых. Вас начальство как-то уже отметили?

– У меня есть грамота за участие в конкурсе профессионального мастерства, где призовое место я не взял, но зато проверил себя. Было интересно.

– А какие интересы у вас вне работы?

– Зимой я любитель подледной рыбалки, но не до фанатизма. А вот летом с тестем любим выезжать на озера в Тверскую область. Там нам раздолье для подводной охоты. Это, наверно, действительно моя самая большая страсть!

Служба сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) Московского метрополитена была образована 25 ноября 1934 года и первоначально называлась Служба связи и сигнализации

29 января 1935 года состоялось назначение начальника Службы связи и сигнализации. 16 ноября 1935 года приказом Народного Комиссара Путей Сообщения было произведено разукрупнение объектов метрополитена – Служба связи и сигнализации вошла в состав Службы движения. С 1 февраля 1938 года произошло выделение Службы сигнализации и связи в самостоятельную структурную единицу в связи с увеличением объема работ на метрополитене.

Решением Начальника метрополитена И. С. Беседина с 1 июля 2012г. Служба сигнализации и связи разделена на два обособленных подразделения метрополитена: Службу сигнализации, централизации и блокировки и Службу связи. Разделение Службы было произведено в связи с особой значимостью, придаваемой руководством метрополитена вопросам безопасности движения поездов, совершенствования технических средств СЦБ, задач связанных с повышением безопасности и комфортности перевозки пассажиров, а так же повышение уровня безопасности движения поездов при увеличении пропускной способности линий.

Служба сигнализации, централизации и блокировки включает в себя 8 дистанций сигнализации, дистанцию капитального ремонта, электротехнические мастерские, регулировочно-наладочный участок, лабораторию автоматики и телемеханики, лабораторию метрологии.

В настоящее время в Службе трудятся и обеспечивают качественное обслуживание устройств СЦБ, а в целом безопасное движение поездов на метрополитене **1418 человек**.

Подразделения Службы сигнализации, централизации и блокировки осуществляют техническое обслуживание и ремонт устройств и оборудования:

– систем организации и безопасности движения поездов (автоблокировки, путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации с автоматическим регулированием скорости, электрической централизации, диспетчерского управления движением поездов);

Коллектив Службы сигнализации, централизации и блокировки в 2012 году выполняет большой объем работ и поставленные перед Службой задачи по обеспечению безопасности движения поездов.

На первом месте – техническое обслуживание систем и оборудования автоматики и телемеханики движения поездов (АТДП).

В 2011 году приняты в эксплуатацию устройства АТДП на вновь построенном участке Люблинско-Дмитровской линии от станции «Марьино» до станции «Зябликово». В 2012 году принят в действие участок Калининской линии «Новогиреево» – «Новосино». Так же в этом году готовятся к вводу в эксплуатацию участки: «Митино» – «Пятницкое шоссе» Арбатско-Покровской линии, «Красногвардей-

ская» – «Алма-Атинская» Замоскворецкой линии и расширение электродепо «Печатники».

В соответствии с Планом 2012 года по техническому перевооружению и реконструкции основных фондов выполняются следующие работы по реконструкции действующих устройств, внедрению новых систем, техники и оборудования:

1. Устройства автоматики и телемеханики движения поездов (АТДП)

В целях реконструкции действующих устройств АТДП на Арбатско-Покровской линии разработана проектная документация по реконструкции устройств АТДП на участке от станции «Смоленская» до станции «Щелковская». Проектом предусматривается оснащение данного участка автоматической локомотивной сигнализацией с автоматическим регулированием скорости (АЛС-АРС-ПС) в качестве основного средства обеспечения безопасности движения поездов, дополненного автоматической блокировкой без автоостанов и защитных участков. Реализация данного проекта позволит организовать движение поездов «в одно лицо» (без помощника машиниста) и увеличить пропускную способность Арбатско-Покровской линии. В декабре текущего года будут начаты строительные-монтажные работы.

В настоящее время на испытательном полигоне метрополитена проводятся испытания системы МПЦ разработки: ОАО «НИИ ТМ» – г. Санкт-Петербург, ООО НП «Желдоравтоматика» – г. Харьков, Украина, НПЦ «Промэлектроника» – г. Екатеринбург. Так же ведутся опытные испытания микропроцессорной централизации на станции «Митино» разработки ЗАО «Метроинжреконструкция» г. Москва.

На Таганско-Краснопресненской линии ведутся монтажные и пуско-наладочные работы по реконструкции диспетчерской централизации СКЦ-67 на современную, микропроцессорную ДЦ-ММ.

2. Техническое перевооружение за 10 месяцев 2012 года

В ходе выполнения мероприятий по улучшению условий и охраны труда приобретено оборудование для электромеханических мастерских.

В целях повышения надежности работы устройств автоматики и телемеханики движения поездов (АТДП) и связи в выполнении работ по капитальному ремонту:

– произведена замена 517 дроссель-трансформаторов и 33 км. электросоединителей в целях повышения надежности работы рельсовых цепей автоблокировки;

– установлено 89 стрелочных электроприводов с бесконтактным автопереключателем и 100 стрелочных гарнитур;

– произведена замена морально устаревшего оборудования на современные микропроцессорные системы обеспечения безопасности движения поездов, установлено 151 генератор и 52 приемников нового типа;

– заменено 20 км. кабеля по причине понижения сопротивления изоляции.

