

Заряд бодрости  
для ветеранов

Стр. 3

Метрополитены  
всех стран...  
договорились



Стр. 4

В Минск  
на майские



Стр. 6



gazeta@mosmetro.ru  
Отправьте письмо  
в редакцию  
+7 (977) 712-02-00  
Позвоните нам



КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ..... Апрель 2016, №3 (70)

# Моё метро



## Как шутят в метро

О фестивале команд КВН московского метро читайте в специальной вкладке

## Дорогие коллеги!

Наступил долгожданный момент — подведены итоги конкурса «Мистер и Мисс метро». Поздравляем наших победителей и гордимся ими!



Мы продолжаем трудиться в бодром темпе, и у нас масса новостей. Скоро в административных зданиях, некоторых электродепо и на станциях появятся кондиционеры. Дорпрофжел начинает распределять путевки в летние лагеря для детей. А еще электродепо «Митино» наконец-то включилось в эксплуатацию. Обо всем этом читайте подробнее на страницах нашей газеты.

Ну а чтобы работать бодро и с энтузиазмом, надо и отдыхать хорошо. Осталось совсем немного до майских праздников — это отличный повод отправиться в маленькое путешествие. Газета «Мое метро» рекомендует вам Минск и даже подготовила для вас небольшой гид по столице союзного государства.

ДМИТРИЙ ПЕГОВ,  
начальник Московского метрополитена

КОНКУРС

# Встречаем победителей!

Итак, долгожданный момент наступил: метрополитен нашел своих героев! С огромным отрывом титул Мисс метро завоевала Надия Самарханова из Дирекции инфраструктуры. За нее проголосовали 206 человек. Ее ближайшей конкуренткой стала Мария Ломакина (электродепо «Калужское»), получившая 98 голосов. А третье место заняла Любовь Сергеева из электродепо «Печатники». Определился и Мистер метро. Первое место занял Николай Степанов из Службы пассажирских сервисов. Второе и третье места разделили между собой Андрей Баранов из Службы формирования транспортно-пересадочных узлов и Евгений Ковальчук (электродепо «Северное»). Мы решили познакомить вас поближе с нашими героями и попросили их ответить на несколько вопросов.

## Мисс метро

Надия Самарханова  
Дирекция инфраструктуры



Я работаю в московском метро уже более 10 лет. За это время метрополитен научил меня просыпаться в 5 утра без будильника каждый день... Даже в выходные и праздники!

Мне кажется, секрет успеха в том, чтобы заниматься любимым делом, причем таким, которое одинаково полезно для тела, души и разума. Очень важно ощущать положительные и радостные эмоции и в то же время понимать, что ты делаешь хорошие вещи.

Мой идеальный день начинается с утренней пробежки, после которой я ощущаю прилив энергии и силы. Примерно полтора года назад мне удалось похудеть на 30 кг, чем я горжусь. Сейчас я поддерживаю достигнутый результат. Обычно я тренируюсь вечером, и за прошлый год всего несколько раз получилось выйти на пробежку утром. Но идеальный день на то и называется идеальным, чтобы стремиться к нему.

Если бы я могла отправить письмо самой себе в будущее, я обязательно посоветовала бы жить настоящим. Ведь счастье может быть только сейчас. Надо жить этой минутой, этим днем, не цепляться за прошлое и не ждать будущее: лучшего времени, чем «сейчас», все равно не было, нет и не будет!

Мое любимое место на земле — Мальдивы. Место для райского отдыха, уединения, плавания под водой с маской, трубкой и ластами и наслаждения сказочным миром, укрытым от людских глаз под многометровой толщей воды Индийского океана...

Если мне хочется отдохнуть, я обычно ложусь спать пораньше и стараюсь выспаться перед следующим днем. Полноценный 10-часовой сон является прекрасным способом восстановления организма, а значит, — источником отличного настроения и бодрости духа!

Вообще-то я считаю, что у меня отлично получается расставлять приоритеты и развивать в себе лидерские качества. Это не так просто, как

кажется. Нужно постоянно тренировать свои лидерские качества, как мышцы в спортзале.

Когда я отправляла свою фотографию на конкурс, я была уверена, что выиграю. Не случайно мое имя «Надия» переводится с арабского как «первая». Любое дело, за которое я берусь, довожу до идеального результата. Я думаю, моя уверенность передавалась людям, которые проголосовали за меня. Многие коллеги писали: «Ты победишь! Ты этого заслуживаешь!», и я благодарна каждому, кто поверил в меня.

Я бы хотела научиться профессионально танцевать. Люблю танцевать с детства. Гибкость тела рождает гибкость разума. Танец положительно влияет на здоровье — это полезный и эффективный способ снятия стресса. По данным исследователей, люди, которые не любят танцевать, обладают низким уровнем внутренней энергии.

Для уверенности в себе нужно подружиться со своей улыбкой. Чаще улыбаться и смеяться, излучать счастье. Люди, живущие интересной жизнью и любящие себя, светятся, как солнышко. К ним хочется прикоснуться руками, обнять, купаясь в их тепле и свете!

Когда мне сказали, что я стала Мисс метро, я подумала: «Я этого достойна!» и рассмеялась.

Я всегда стремлюсь к тому, чтобы развиваться духовно через преодоление сложностей, познание нового, настрой на творчество и созидание, способность сопереживать, сочувствовать, соучаствовать, то есть выражать эмпатию.

Я благодарна моим коллегам за то, что вместе мы сформировали отличную команду единомышленников — это мой дружный Юридический отдел, сплоченный руководителями коллектив нашего нового подразделения — Дирекции инфраструктуры, руководители и сотрудники Юридической службы Управления и, конечно же, коллеги из других подразделений, которые к тому же являются моими хорошими друзьями и знакомыми.

Свою победу в конкурсе я отпраздную так: поеду вместе с мамой, которая всегда верит в меня, в гости к самой юной болельщице — моей любимой племяннице Настеньке!

## Мистер метро

Николай Степанов  
Служба пассажирских сервисов



Я работаю в московском метро уже полтора года. За это время метрополитен научил меня быть более открытым с людьми.

Мне кажется, секрет успеха в том, чтобы любить людей и свое дело.

Мой идеальный день начинается с любимой музыки и ароматного кофе.

Больше всего на свете я люблю путешествовать и узнавать новое. Есть замечательный способ борьбы с ленью: стремиться к цели, к которой ты идешь.

Если бы я мог отправить письмо самому себе в будущее, я обязательно посоветовал бы не обращать внимания на неудачи и трудности.

Мое любимое место на земле — Норвегия.

Если мне хочется отдохнуть, я обычно высыпаюсь, хожу гулять с друзьями, провожу время с близкими.

Вообще-то я считаю, что у меня отлично получается находить общий язык с разными людьми.

Когда я отправлял свою фотографию на конкурс, я решил, что это будет интересный опыт.

Я бы хотел научиться управлять самолетом.

Для уверенности в себе необходима поддержка близких.

Когда мне сказали, что я стал Мистером метро, я очень обрадовался.

Я всегда стремлюсь к тому, чтобы завершать начатые дела.

Я благодарен моим коллегам за то, что они меня поддержали и верили в мою победу.

Я стараюсь не завидовать людям, потому что я уверен, что человек может добиться всего, о чем мечтает, своими усилиями.

Свою победу в конкурсе я отпраздную в компании друзей.



Есть вопрос к начальнику Московского метрополитена? Задайте его напрямую, без посредников! Отправьте письмо на адрес [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru) с пометкой «Вопрос начальнику» в теме письма. Все поступившие сообщения будут рассмотрены



# Порадовали коллег

Работники Службы движения решили порадовать коллег и подготовили для них небольшое веселое поздравление. «Капустник», проходивший в начале марта, приурочили сразу к двум праздникам — Дню защитника Отечества и Международному женскому дню.



Волшебная шляпа, которая угадывала все мысли зрителей

Концерт оказался для работников Службы движения своеобразной пробой пера. «Если все пройдет успешно, хотим сделать такие праздники хорошей и доброй традицией», — пояснили ведущие.

Поскольку недавно прошел День защитника Отечества, а на носу было 8 Марта, неистощимой темой для шуток стали стереотипы о мужчинах и женщинах. Например, одна из сценок рассказывала, как

мужчины отмечают 8 Марта, пока их женщины надрываются на кухне.

В своем традиционном амплуа выступил поездной диспетчер Владимир Фуса — он прочитал монолог от имени президента России, который решил прокатиться в общественном транспорте.

Конечно, на празднике не обошлось без музыки. Девушки-диспетчеры дебютировали на сцене с песней «Кабы не было мужчин» (и пришли к выводу, что без них было бы совсем не то). В свою очередь мужчины, нарядившись султанами, ответили им песней на мелодию



из «Кавказской пленницы». Султаны признались, что 8 Марта готовы на любые подвиги, и порадовались, что, «к счастью, в году этот день один». А специальная говорящая шляпа, которую ведущие вынесли в зал, угадывала все мысли зрителей — ведь дума-

ли они исключительно строчками из советских шлягеров. Первый блин вышел вовсе не комом: каждый номер вызывал у зрителей искренний смех и бурные аплодисменты. А когда концерт закончился, благодарные зрители подарили артистам большой торт.

## Best of Russia

Фотограф Московского метрополитена Андрей Свитайло стал одним из победителей престижного фотопроекта Best of Russia. Его снимок «Метрострой», на котором запечатлены рабочие во время строительства станции «Петровско-Разумовская», был отобран в номинации «Повседневная жизнь».

Поздравляем Андрея с большим творческим успехом! А посмотреть его работу можно на выставке Best of Russia в центре современного искусства «Винзавод». Она продлится до 1 мая.



ФОТОФАКТ

## Включились в работу

Настоящим праздником стал для коллектива электродепо «Митино» первый весенний день. В соответствии с графиком движения поездов в ночь на 1 марта в депо зашел первый пассажирский подвижной состав.

К вводу в эксплуатацию коллектив депо подошел очень ответственно, проделав большую предварительную работу:

они подготовили рабочие места, инструкции и все нормативные документы. Можно не сомневаться, что процесс

пассажирских перевозок будет осуществляться на высоком технологическом и культурном уровне.



## Всем по заслугам

Сотрудников московского метро отличает высокий профессионализм и ответственное отношение к работе. Именно поэтому они так часто оказываются в списках людей, отмеченных правительственными наградами, благодарностями и почетными званиями.



Указом президента Российской Федерации 18 сотрудников московского метро были удостоены государственных наград за заслуги в области транспорта и многолетний добросовестный труд. Торжественная церемония прошла в Гербовом зале Министерства транспорта РФ. Награды метрополитенцам вручил глава министерства Максим Соколов.

Медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награжден Михаил Сизов, инструктор по подготовке рабочих массовых профессий Службы профориентации, обучения и развития персонала.

Начальнику отдела эксплуатации Службы связи Александру Третьяку присвоено почетное звание «Заслуженный работник связи Российской Федерации».

Почетное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» присвоено:

- Ирине Ворониной, электромеханику дистанции электроснабжения Службы электроснабжения;
- Тагеру Давлетшину, старшему электромеханику дистанции спецобъектов Службы электроснабжения;
- Сергею Ерхову, начальнику дистанции Электромеханической службы;
- Лидии Жильцовой, специалисту по управлению персоналом электродепо «Калужское»;
- Игорю Карпоку, машинисту электропоезда электродепо «Калужское»;
- Александру Конькову, монтеру пути Службы пути;

● Анатолию Маркину, старшему мастеру Эскалаторной службы;

● Владимиру Миргороду, тоннельному мастеру Службы тоннельных сооружений;

● Марине Михалевой, инженеру по эксплуатации электродепо «Печатники»;

● Галине Никитиной, инженеру Службы движения;

● Сергею Новикову, мастеру Службы тоннельных сооружений;

● Виктору Любчаку, электромонтеру по ремонту аппаратуры релейной защиты и автоматики электродепо «Новогиреево»;

● Марине Петровой, монтеру пути Службы пути;

● Александру Сорокину, машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Измайлово»;

● Андрею Тимофееву, электромонтеру по ремонту и обслуживанию аппаратуры и устройств связи электродепо «Черкизово»;

● Валерию Цыганову, мастеру электродепо «Северное».

Благодарность работникам метро за вклад в обеспечение перевозки пассажиров объявил мэр Москвы Сергей Собянин. Благодарностью мэра были отмечены:

● Лидия Аникина, старший инспектор Службы безопасности;

● Анжела Смирнова, первый заместитель начальника Службы управления делами по документационному обеспечению.

Метрополитенцев не оставил без награды и заместитель мэра Москвы

в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов. За добросовестный труд и высокий профессионализм он объявил благодарность следующим работникам метро:

● Любови Волковой, дежурной по станции Службы движения;

● Екатерине Дамберг, оператору электродепо «Печатники»;

● Сергею Званцеву, старшему электромеханику Службы сигнализации, централизации и блокировки;

● Павлу Иванникову, машинисту электропоезда электродепо «Свиблово»;

● Ивану Мамаеву, электромеханику Службы электроснабжения;

● Александру Якишеву, машинисту электропоезда электродепо «Северное»;

● Илье Сергееву, машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Красная Пресня»;

● Татьяне Стаднийчук, начальнику отдела кадрового делопроизводства Службы управления персоналом;

● Светлане Цыганкиной, ведущему специалисту по охране труда Службы сбора доходов;

● Гульназ Якименко, слесарю-электрику по обслуживанию и ремонту эскалаторов Эскалаторной службы.

Поздравляем всех, кто был удостоен наград и почетных званий. Желаем им новых профессиональных успехов и достижений!

# Награда для героя

В прошлом номере мы писали про сержанта полиции Артема Королюка, который во время своего дежурства спас женщину в метро. Эта героическая история получила продолжение.

Смелый поступок сержанта полиции принес ему не только славу на всю страну, но и государственную награду. Президент России Владимир Путин вручил Артему Королюку и помогавшему ему пассажиру — гражданину Киргизии Марату Исаеву — медали «За спасение погибавших». Торжественная церемония награждения прошла в Екатерининском зале Кремля.

«Храбрый мужской поступок совершили Артем Александрович Королук и гражданин Киргизской Республики Марат Орозматович Исаев. Рискнув своей жизнью, они спасли от гибели женщину, упавшую на рельсы в московском метро», — отметил в своем выступлении Владимир Путин.

Напомним, что вечером 11 февраля на станции «Красносельская» 38-летняя пас-



сажирка метро потеряла сознание и упала на пути. На помощь ей бросились двое: сержант Артем Королук, который в тот момент нес дежурство на станции, и один из пассажиров. Они спустились на пути прямо перед приближающимся поездом, успели переместить потерпевшую в междельсовый лоток и сами

укрылись там же. Поезд затормозил над ними. В результате инцидента женщина была госпитализирована с ушибами, ее спасители не пострадали.

Наша редакция поздравляет Артема Королюка с заслуженной наградой и желает ему дальнейших успехов в его нелегкой, но такой важной службе!

# Пора подумать о лете

Каждый весной родители задаются одним вопросом: куда отправить ребенка на лето? Ответ на него знает Дорпрофжел Московского метрополитена.

Как и в прошлом году, летом сыновей и дочек работников метро ждут детский оздоровительный лагерь «Заря» в Подмоскowie, а также «Уральские самоцветы» и «Жемчужина России» на солнечном черноморском побережье.

**ДОЛ «Заря» 1-я смена**  
 Место: Солнечногорский район МО  
 Даты: 2 июня — 22 июня  
 Количество детей: 320 человек  
 Возраст: 6–16 лет

**ДОЛ «Уральские самоцветы»**  
 Место: Анапа  
 Даты: 7 июня — 27 июня  
 Количество детей: 100 человек  
 Возраст: 10–14 лет

**ДОЛ «Заря» 2-я смена**  
 Место: Солнечногорский район МО  
 Даты: 25 июня — 15 июля  
 Количество детей: 320 человек  
 Возраст: 6–16 лет

**ДОЛ «Жемчужина России»**  
 Место: Анапа  
 Даты: 25 июня — 15 июля  
 Количество детей: 100 человек  
 Возраст: 10–14 лет

**ДОЛ «Заря» 3-я смена**  
 Место: Солнечногорский район МО  
 Даты: 18 июля — 7 августа  
 Количество детей: 320 человек  
 Возраст: 6–16 лет

Чтобы получить путевку, обратитесь в профсоюзную организацию вашего подразделения за подробной информацией. Поторопитесь: заявления на первую смену принимаются до 15 апреля!

# Анатомия терроризма

О том, как правоохранительные органы борются с угрозой терроризма, нам рассказала старший помощник прокурора Московского метрополитена Жанна Василенко.

Терроризмом называют идеологию насилия и попытки воздействия на органы государственной власти, местного самоуправления или международные организации путем устрашения населения или применения противоправных насильственных действий. Такая деятельность является одной из составляющих экстремизма, а значит, террористы несут уголовную, административную и гражданско-правовую ответственность в порядке, установленном российским законодательством.

Для обеспечения государственной и общественной безопасности граждан, осуществлявший экстремистскую деятельность, по решению суда не может занимать определенные должности. В частности, таким людям нельзя устраиваться на государственную и муниципальную службу, военную службу по контракту, службу в правоохранительных органах. Их нельзя допускать к работе в образовательных учреждениях, занятию частной детективной и охранной деятельностью.

Если руководитель или член руководящего органа общественного или религиозного объединения публично призывает к осуществлению экстремистской деятельности, не указав, что это его личное мнение, особенно если ранее ему был вынесен приговор за преступление экстремистской направленности, соответствующая организация обязана в течение пяти дней публично заявить о своем несогласии

с его высказываниями или действиями. Отсутствие такого заявления может расцениваться как свидетельство наличия в деятельности этой организации признаков экстремизма.

Организация, которая осуществляет экстремистскую деятельность, может быть ликвидирована по решению суда, а ее деятельность запрещена. За массовое распространение экстремистских материалов гражданин может быть привлечен к административной ответственности в виде штрафа до 3 тыс. рублей, а юридическое лицо — до 100 тыс. рублей. Пропаганда и публичное демонстрирование нацистской атрибутики и символики, помимо штрафа, могут быть наказаны административным арестом на срок до 15 суток.

Вместе с тем самым серьезным наказанием за совершение террористических

и экстремистских действий является уголовная ответственность. За совершение террористических актов УК РФ предусматривает наказание вплоть до пожизненного лишения свободы. Лишение свободы на различные сроки назначается и за возбуждение ненависти или вражды, унижение достоинства человека по признакам пола, расы, национальности, языка, происхождения, отношения к религии и принадлежности к какой-либо социальной группе, совершенные публично или с использованием средств массовой информации; организацию и участие в экстремистском сообществе или экстремистской организации.

Учитывая, что противодействие терроризму и экстремизму — это не только ликвидация последствий терактов, но и предупреждение таких явлений, прокуратура Московского метрополитена просит читателей газеты сохранять бдительность и сообщать обо всех ставших известными фактах экстремистских проявлений в правоохранительные органы или в прокуратуру.

## В ПОНЯТИЕ «ЭКСТРЕМИЗМ» ВХОДЯТ:

- насильственное изменение основ конституционного строя и нарушение целостности Российской Федерации;
- возбуждение социальной, расовой, национальной или религиозной розни;
- пропаганда исключительности, превосходства либо неполноценности человека по признаку его социальной, расовой, национальной, религиозной или языковой принадлежности или отношения к религии;
- нарушение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в зависимости от данных признаков;
- пропаганда и публичное демонстрирование нацистской атрибутики или символики, сходной с нацистской до степени смешения;
- публичный призыв к осуществлению вышеуказанных деяний либо изготовление, хранение и массовое распространение заведомо экстремистских материалов.

# Заряд бодрости для ветеранов



Дорпрофжел организовал бесплатную поездку на юг для ветеранов Московского метрополитена. Ветераны отдохнули в Сочи, побывали в Абхазии, осмотрели местные достопримечательности и олимпийские объекты.

Март — странный месяц. По календарю уже наступила весна, но за окном продолжают холода и вьюги. В такое время особенно хочется зарядиться бодростью и понежиться на теплом южном солнце. Именно поэтому поездка в Сочи для ветеранов метрополитена, организованная Дорпрофжелом, пришлась весьма кстати.

В поездке приняла участие группа ветеранов, состоящая из 31 человека. Проживание

было организовано с большим комфортом: ветераны остановились в комнатах отдыха Южной дирекции скоростного сообщения ОАО «РЖД». Они находятся в центре города, в пяти минутах от берега моря и оборудованы всей необходимой бытовой техникой.

Насыщенной получилась и культурная программа. «За эти 10 дней мы успели и отдохнуть, и осмотреть достопримечательности. Мы озна-

комились с олимпийскими объектами в Сочи, побывали в Красной Поляне. В Абхазии посетили Гагры, Пицунду, сталинскую дачу, Новоафонский монастырь и знаменитую Новоафонскую пещеру. Все мероприятия были организованы на высоком уровне. Мы получили хороший заряд бодрости и массу положительных эмоций», — поделились впечатлениями участники поездки. Ветераны также выразили свою признательность руководству московского метро и председателю Дорпрофжела Николаю Никольскому за прекрасную возможность отдохнуть и посмотреть много нового.



# Метрополитены всех стран... договорились



Делегаты принимали активное участие в обсуждении всех вопросов форума



Видеоконференция с метрополитеном Дели

В Москве прошел I Международный форум по коммуникациям и развитию пассажирских сервисов TransCommForum-2016. Мероприятие было организовано Московским метрополитеном под эгидой Международной Ассоциации «Метро».

В гости к москвичам приехали представители метрополитенов Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода и Новосибирска, делегации из Белоруссии, Казахстана и Украины, а также сотрудники коммуникационных и маркетинговых подразделений предприятий-партнеров. С помощью скайп-конференции в конструктивный диалог включились представители метро Дели и Пекина.

Программа форума была направлена прежде всего на сотрудников подразделений

по связям с общественностью и СМИ, специалистов по внутренним и внешним коммуникациям и работе с пассажирами. Участники форума подробно обсудили, как пресс-службе транспортного предприятия выстраивать отношения со СМИ, блогерами и любителями метро, проанализировали перспективы развития пассажирских сервисов, обменялись опытом проведения культурных проектов, презентаций и выставок на территории метро. А в свободное от обсуждений время делегаты посетили Ситуацион-



Фото Александра Попова

ный центр московского метро, диспетчерские круги, электродепо «Измайлово» и совершили увлекательную поездку на историческом вагоне №1 типа «А» по Арбатско-Покровской линии.



Фото Тараса Симанова

В программу форума входила экскурсия в электродепо «Измайлово», а затем — поездка в вагонах типа «А» по Арбатско-Покровской линии

«Московский метрополитен — это некая новая среда обитания жителя мегаполиса. Поэтому одной из основных задач современной пресс-службы транспортной компании является налаживание

четкого и конструктивного диалога с каждым из пассажиров при помощи СМИ, — отметил начальник московского метро и председатель совета Международной ассоциации «Метро» Дмитрий Пегов. — Надеюсь, что

наш форум поможет представителям различных метрополитенов не только обменяться личным опытом, но и совместно выработать новые решения для улучшения качества обслуживания пассажиров».

## НАДРЫ

# Метро в цифрах

Созданный трудом рабочих, инженеров, скульпторов, художников и архитекторов, Московский метрополитен постоянно растет и развивается. Кто те люди, благодаря которым эта сложная система функционирует бесперебойно, и как устроена их работа? Где метрополитен ищет новых работников и как награждает особо отличившихся?

### ТРУДОВЫЕ ПОДВИГИ

Столичное метро — объект повышенной эксплуатационной интенсивности. Многие пассажиры даже не задумываются, что работа здесь рассчитана с точностью до минуты и не останавливается никогда. Каждый день — это 20 часов безостановочного движения и четыре ночных часа, за которые

надо успеть подготовить к работе все звенья этой сложнейшей системы. Таковы условия жизни Московского метрополитена, и можно только восхищаться трудовыми подвигами его работников.

### НАГРАДЫ И ПОощРЕНИЯ

На метрополитене действует система морального и материаль-

ного поощрения сотрудников. По результатам работы за год и в случаях особого вклада в обеспечение безопасности работы метро сотрудники награждаются знаками «За безаварийную работу» I и II степени и почетными грамотами, а их имена занесены на доски почета.

Также за высокие профессиональные достижения мно-



гие работники московского метро удостоиваются государственных наград Российской Федерации и правительства Москвы, получают звания заслуженных работников отрасли производства.

### ЗАБОТА ПРОФСОЮЗА

На предприятии действует сильная профсоюзная организация. Она контролирует систему социального и медицинского обеспечения работников, предоставляет работникам и их детям возможность бесплатного или льготного лечения и отдыха на хорошо оборудованных ведомственных базах отдыха по всей России.

Кроме того, на метрополитене создана хорошая база для занятий различными видами спорта. Между командами подразделений постоянно проводятся чемпионаты и турниры по футболу, волейболу, лыжам и шахматам.

### ЗА НОВЫМИ ЗНАНИЯМИ

У метрополитена есть собственный Учебно-производственный центр (УПЦ). Здесь готовят машинистов и их по-



Средний уровень  
зарплаты в метрополитене  
**65 тыс.**  
рублей

метро. На той же станции располагается и Техническая библиотека, где каждый желающий может найти любую интересующую его литературу об устройстве метро.

Особое внимание руководство метрополитена уделяет уровню заработной платы работников. Ее средний уровень по метрополитену составляет 65 тыс. рублей.

### МЕТРО РАСШИРЯЕТСЯ

Московский метрополитен постоянно расширяется: открываются новые линии и станции, меняется подвижной состав. А это новые кадры, которые помогут вывести качество обслуживания пассажиров метрополитена на новый уровень.

«В Московском метрополитене работает дружный и высококвалифицированный персонал, — сообщил начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов. — Благодаря таким сотрудникам Московский метрополитен является одним из самых безопасных транспортных предприятий столицы».



# Рабочая атмосфера

Совсем скоро работников московского метро ждут традиционные летние баталии между теми, кому жарко, и теми, кто боится сквозняков. В служебных помещениях метрополитена установят 209 новых кондиционеров.

Для улучшения условий работы персонала и обеспечения на рабочих местах параметров воздушной среды, которые будут соответствовать всем требованиям государственного стандарта, в середи-

не текущего года служебные и технологические помещения метрополитена будут оборудованы кондиционерами.

Всего планируется установить 209 кондиционеров, из них 90 появятся в наземных объек-



тах (в электродепо и административных зданиях), а 119 в подземных — на станциях и в служебных помещениях.

## КУЛЬТУРНАЯ ЖИЗНЬ

# Метро не сразу строилось

Каким могло быть московское метро? Как могли выглядеть известные нам станции? Какие проекты так и остались на бумаге? Все это — в Музее архитектуры имени А. В. Щусева!

Проект «Московское метро — подземный памятник архитектуры» — это наглядная хронология строительства одного из самых сложных и интересных архитектурных творений в нашей стране. На выставке представлены факты из истории создания столичного метрополитена, а также из биографии архитекторов, художников и строителей метро.

Выставка организована при поддержке Московского метрополитена и Министерства культуры РФ. В основу экспозиции легли уникальные материалы из фонда Музея архитек-



Фото Тараса Симанова

туры: старые фотографии метрополитена и рукописные проекты станций. Интересным дополнением ста-

ли архивные документы Московского метрополитена и материалы «Метрогипротранса» — организации, занимающейся проектированием и строительством новых станций.

Выставка продлится до 17 июля. В программу проекта, помимо постоянной экспозиции, входят увлекательные лекции и кинопоказы.

**Подробная информация на сайте [www.muar.ru](http://www.muar.ru) и по телефону +7 (495) 691-21-09**

## РАБОТНИКАМ МЕТРО — БЕСПЛАТНО!

Вход на выставку для работников метрополитена свободный. На входе необходимо будет предъявить личное удостоверение.

Адрес музея: ул. Воздвиженка, 5/25

Режим работы: вторник — воскресенье с 11:00 до 20:00

**ВНИМАНИЕ!**

По четвергам музей открыт с 13:00 до 21:00

Касса закрывается за 30 минут до окончания работы музея



Изысканный стиль «золотых двадцатых», большая коллекция скульптур из бронзы и слоновой кости, декоративных панно и предметов интерьера — в единственном в России Музее ар-деко.

**Предъявителям этого купона — скидка 50%**

на входной билет или любое понравившееся мероприятие  
Адрес: Лужнецкая набережная, дом 2/4, строение 4

Подробности на сайте [www.artdecomuseum.ru](http://www.artdecomuseum.ru)  
+7 (495) 639-94-84

## ГЕРОИ ОТЕЧЕСТВА. ГЕОРГИЕВСКАЯ ИСТОРИЯ РОССИИ



Приглашаем работников метро на интерактивную выставку и на лекции проекта «Исторические субботы»

Ждем всех по адресу:  
Лаврушинский переулок, дом 17, стр. 1  
Вопросы по телефону (495) 648-18-12 доб. 5124

**ПРЕДЪЯВИТЕЛЯМ ЭТОГО КУПОНА — БЕСПЛАТНЫЙ ВХОД!**

# Правильное питание

Приготовление вкусной и полезной пищи, особенно для работников огромного транспортного предприятия, — это крайне сложный и ответственный процесс, который регулируется множеством законодательных норм и правил. Можете не сомневаться: в столовых Московского метрополитена соблюдают их все.

Мы часто публикуем для вас рецепты от поваров, которые трудятся в столовых московского метро. Но ведь хорошая работа столовой — это не только кулинарное мастерство повара, но и скрупулезное следование санитарно-эпидемиологическим правилам, которые касаются буквально всего: от размещения столовой, ее оборудования и инвентаря до частоты проведения дезинфекций. И даже то, сколько раз в день должен работник столовой мыть руки, зафиксировано в инструкциях!

Корреспонденты газеты «Мое метро» пообщались с работниками столовой №18 в здании управления на улице Щепкина, а также с сотрудниками проверяющих органов и убедились: все эти правила неукоснительно выполняются.

«Каждый день у нас проходит санитарный час, когда все наводят порядок на своих рабочих местах. Раз в неделю бывает санитарный день, когда мы тщательно отмываем и очищаем помещение, — рассказывает директор столовой №18 Татьяна Гусарова. — А один раз в квартал к нам обязательно приходит проверяющий из Центра гигиены и эпидемиологии».

Подготовиться к такой проверке невозможно: проверяющий предупреждает о своем визите буквально за несколько часов. При этом никогда не угадаешь, что именно будет проверять ревизор и какие именно блюда возьмет на анализ. «Поэтому я считаю, что наша столовая всегда готова к проверке», — улыбается Татьяна Гусарова.

## КОММЕНТАРИИ

Нелли Бочарова, заведующая санитарно-эпидемиологическим отделом филиала ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии» на метрополитене

Мы являемся контролирующей организацией, работаем с Московским метрополитеном очень давно, практически с момента основания нашей службы. Мы проводим бактериологические и санитарно-химические исследования.

Обычно проверка не выявляет нарушений. В редких случаях мы оставляем те или иные замечания, и работники метро исполняют наши предписания в установленный срок. Мы очень рады, что Московский метрополитен — это образцово-показательное предприятие, которое можно приводить в пример другим.

Мы можем быть совершенно уверены, что продукция общественного питания, которая вырабатывается предприятиями ОРС, качественная, безопасная в эпидемиологическом отношении и полезная для здоровья, потому что готовится из сырья, а не из замороженных полуфабрикатов.

# Гром и молнии!

Помните замечательное шоу, которое подготовила команда Tesla-Hall ночью на «Менделеевской»? Есть шанс полюбоваться им снова, причем на этот раз — полной версией!



Увлекательные лекции о Николе Тесле, клетка Фарадея и танец огромных молний, подвластных человеку, — все это ждет вас в новом научно-развлекательном центре Tesla-Hall, который открылся неподалеку от станции метро «Волгоградский проспект». Первое большое представление проекта состоялось 23 марта, и на него, конечно же, были приглашены и метрополитеновцы.

Проект Tesla-Hall создан в честь 160-летия со дня рождения изобретателя Николы

Теслы, который изучал возможность переменного тока и, как многие считают, намного опередил свое время. «Самым известным изобретением Николы Теслы можно считать катушки Теслы — генераторы высокочастотного тока. К сожалению, это изобретение не нашло широкого применения, но с его помощью можно добиться очень зрелищного

эффекта — генерации разрядов настоящих молний», — поясняют создатели проекта.

Дорогие работники метро! Напоминаем, что вы можете получить скидку на билет 50% — достаточно вырезать из газеты и предъявить кассиру скидочный купон.

Адрес: Волгоградский проспект, д. 32 корп. 36

## ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ШОУ С КАТУШКАМИ ТЕСЛА И НАСТОЯЩИМИ МОЛНИЯМИ

АТТРАКЦИОН "КЛЕТКА СТРАХА" ИНТЕРАКТИВНЫЕ ЭКСПОНАТЫ



+7 (495) 764-87-17  
WWW.TESLA-HALL.RU

**ВЫРЕЖИ ЭТОТ КУПОН И ПОЛУЧИ СКИДКУ 50%**

# В Минск на майские

Обычно в рубрике «Путешествие» мы рассказываем про города России, но в этот раз решили немного отступить от традиции. Майские праздники — самое подходящее время, чтобы отправиться в добрый и гостеприимный Минск. Здесь и затейливые католические костелы, и суровые военные мемориалы, и уютные улочки Верхнего города, и сталинский ампи́р на величественном проспекте Независимости. Приезжайте и посмотрите сами — тем более, Белоруссия входит в состав Союзного государства, так что на границе вам даже не придется предъявлять паспорт.



Верхний город

## ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

### ВЕРХНИЙ ГОРОД

Исторический центр Минска, спокойный и очень уютный. На его мощеных брусчаткой улицах соседствуют здания разных эпох и стилей: барокко и классицизм, эклектика и модерн. Ратуша и Торговые ряды, Гостиный двор и Дом масонов, фонтан на площади Независимости и бронзовые скульптуры — тут есть что посмотреть! Во время войны эта часть города сильно пострадала от бомбардировок, но впоследствии все памятники архитектуры были аккуратно восстановлены.

### КРАСНЫЙ КОСТЕЛ

Элегантный неоготический костел святого Симеона и святой Елены, построенный целиком из красного кирпича, стал наиболее известным католи-

ческим храмом Минска. Во времена СССР в этом здании поочередно располагались театр, киностудия «Советская Белоруссия» и Дом кино. Сейчас здание вернули церкви и восстановили все интерьеры, а значит, можно зайти внутрь и полюбоваться его прекрасными стрельчатыми сводами с необычной росписью, барельефами и витражами.

### МУЗЕЙ ИСТОРИИ ВОВ

Большой музейный комплекс, посвященный истории Великой Отечественной вой-



ны, — это часть «обязательной программы» для каждого, кто приезжает в Минск. Его экспозиция продумана до мелочей и составлена так, что посетители музея не просто узнают сухие факты об истории войны — они проживают, пропускают через себя каждое мгновение этих страшных лет.

### ДУДУТКИ



Этнографический парк «Дудutki» расположен в 40 км от Минска. Равнодушным он не оставит никого. Здесь есть и настоящая мельница, и маленький зоопарк, и конюшня, и пара десятков живописных изб, в каждой из которых можно сделать что-то интересное — поиграть на народных музыкальных инструментах, познакомиться с белорусскими ремеслами, угоститься традиционными лакомствами и напитками.

## ЧТО ПОПРОБОВАТЬ



### ДРАНИКИ

Можно много шутить о любви белорусов к картошке, но драники в Минске надо попробовать обязательно. Классический рецепт — драники со сметаной, сливочным маслом или мачанкой (специальной заправкой из вяленого мяса, специй, лука и сметаны).

### КОЛБАСА

В Белоруссии отличные мясные продукты. Попробуйте местное сало или полендвигу — сыровяленое мясо с пряностями и чесноком.

### ЗРАЗЫ

Котлета или рулет из говядины с начинкой. Внутри могут быть грибы, овощи, вареные яйца и даже каша — все зависит от фантазии повара.



## КАК ДОБРАТЬСЯ

### НА ПОЕЗДЕ

С Белорусского вокзала в сторону Минска каждый день отправляется не менее 10 поездов. Время в пути составит около 9 часов, цена билета — от 2,5 тыс. рублей.

### НА САМОЛЕТЕ

Между двумя столицами Союзного государства очень интенсивное авиасообщение. Рейсы Москва — Минск есть у «Аэрофлота», S7 Airlines, UTair и «Белавиа». Билеты будут стоить от 3,5 тыс. рублей в один конец.

### НА АВТОБУСЕ

Если вы не ждете комфорта в поездке, но при этом хотите сэкономить, можно отправиться в Минск на автобусе. Билет на него обойдется даже дешевле железнодорожного — от 1,3 тыс. рублей.

### НА АВТОМОБИЛЕ

Между Москвой и Минском чуть больше 700 км — для автолюбителя преодолеть это расстояние не составит большого труда. Тем более, по пути можно будет осмотреть Смоленск и вдоволь полюбоваться пейзажами двух стран.

## Читайте книги Оставляйте собой



Только для сотрудников московского метро — **скидка 20%** по промокоду **mosmetro**

в интернет-магазине крупнейшего российского издательства.

Бесплатная доставка по адресам **проспект Мира, д. 41, стр. 2**

и **ул. Гиляровского, д. 37, стр. 1** (выберите в меню пункт «Доставка по партнерским программам»)

[shop.eksmo.ru](http://shop.eksmo.ru)

## ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Приглашаем вас, ваших друзей, родных и близких отдохнуть в Оздоровительном комплексе Московского метрополитена!

Он расположен совсем недалеко от Москвы — всего 15 км по Минскому шоссе. В вашем распоряжении будут открытые спортивные площадки для волейбола и баскетбола, поле для мини-футбола, теннисные корты, детская игровая комната и площадки, кинозал, бар, караоке, Wi-Fi, беседки для отдыха и жарки шашлыка, детский и взрослый бассейны, полигон для игры в пейнтбол, тренажерный зал и боулинг. Действуют специальные цены и предложения. Семьям с детьми, пенсионерам и ветеранам метрополитена — скидка! Уточнить информацию или забронировать номер можно по телефонам: +7 (495) 598-81-70 и +7 (495) 688-07-25.



Наш комплекс находится по адресу: Московская область, Одинцовский район, поселок Лесной Городок, улица Железнодорожная, 12 — это всего пять минут ходьбы от ж/д станции Лесной городок Киевского направления.

**ПРИЕЗЖАЙТЕ, МЫ ВСЕГДА РАДЫ ВАМ!**



# Когда метрополитеновцы были вооружены

Свой экскурс в историю форменной одежды метрополитеновцев продолжает руководитель клуба реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал» Александр Сыромятников.

Сегодня в метро оружие носят только сотрудники полиции, а вот с 1943 по 1955 год холодное оружие полагалось и метрополитеновцам. Точнее, высшему начальствующему составу НКПС, к которому относились все лица с присвоенными званиями генерал-директоров.

Как мы выяснили в прошлый раз, генерал-директоры могли быть трех рангов и носили на погонах звезды так же, как и генералы Красной армии и адмиралы НКВМФ СССР: одна звезда у третьего ранга, две в ряд — у второго, три — у первого. Генерал-директором тяги первого ранга был начальник метрополитена, второго ранга — его заместители и начальники некоторых служб, третьего

ранга — начальники служб и в некоторых случаях их заместители.

С парадным мундиром полагалось носить особый «железнодорожный генеральский» кортик. Этот вид холодного оружия обычно ассоциируется у нас с военными моряками. Потому и железнодорожный кортик был похож на морской и носился тоже «по-морски» — на подвесе из двух крючков, которые крепились к двум кольцам на

кортике с одной стороны, а с другой — к парадному поясу на талии.

Приказ ничего не регламентировал во внешнем виде самого кортика, потому железнодорожный кортик сделали по образцу морского: общая длина составляла 31,5 см, прямой двулезвийный клинок длиной 21,5 см сделан из стали. Деревянные ножны выполнены из черной кожи, а металлические части уже традиционно сделаны из

белого, «железнодорожного», металла, а не из морского желтого. Вместо якоря — техзнак в виде гаечного ключа и молотка. На месте остался «генеральский» герб Советского Союза.

Железнодорожный кортик не имел темляка — особого ремешка для крепления оружия на запястье. Темляк пришел от «большого» холодного оружия — сабель, шпаг, палашей — и был нужен в первую очередь кавалери-



Генеральский кортик с офицерским железнодорожным поясом и подвесами в собранном состоянии. Из фондов ЦМЖТ в Петербурге

сту, чтобы, если выпустить рукоятки, оружие не упало на землю. Позднее темляк стал неотъемлемой частью всего оружия, а лишать его ношения могли из-за провинностей. В 1930–1940-х годах темляки на кортиках имели, например, немецкие моряки кригсмарине.

Надо сказать, что специальный пояс-ремень к парадной форме полагался всем железнодорожникам и метрополитеновцам. Эти пояса все военные носили как рудимент двухметрового поясного шарфа XVIII–XIX веков — признака офицерского достоинства. Но для высшего, старшего и среднего начальствующего со-

става его делали из муаровой шелковой ленты черного цвета на тесьме шириной 0,5 см и длиной 120 см. На талию конкретного человека он садился как любой ремень: сгибался у пряжки и убирался под себя же. У младшего начсостава и рядовых метрополитеновцев железнодорожников пояс был кожаным, с «солдатской» металлической пряжкой-бляхой и на полсантиметра уже.

Прервавшаяся парадная традиция царской армии до метрополитена почти не дошла: практика ношения парадного мундира нам почти неизвестна. И никогда с тех пор железнодорожники холодного оружия не носили.



Генеральский кортик в разобранном состоянии



Пряжки парадных железнодорожных ремней — «солдатского» и «офицерского»



## СОВЕТЫ ПСИХОЛОГА

# Если работа не в радость



Вы когда-нибудь замечали, как на работу приходит молодой и энергичный сотрудник с горящими глазами, а спустя некоторое время его энтузиазм сменяется апатией и полным безразличием к работе? Такой сотрудник ни в коем случае не саботажник, просто он на своей шкуре испытал синдром профессионального выгорания. Как этого избежать, рассказывает психолог Московского метрополитена Дарья Нойкина.

Профессиональное выгорание — это синдром, развивающийся на фоне хронического стресса и ведущий к истощению эмоциональных, энергетических и личностных ресурсов работающего человека. Ему подвержены в первую очередь те сотрудники, которые по роду деятельности часто взаимодействуют с другими людьми: руководители, преподаватели, медицинские работники, психологи и различные консультанты. Профессиональное выгорание — крайне опасное явление: оно не только истощает ресурсы человека, но и вредит организации. У такого сотрудника просто не остается сил нормально выполнять свою работу.

Почему же нормальные, исполненные энтузиазма работники превращаются в «получателей зарплат»? Это может быть вызвано несколькими факторами.

### 1. НЕРЕАЛИСТИЧНЫЕ ОЖИДАНИЯ

Свойственны мечтателям и идеалистам. Такие сотрудники хотят сделать мир лучше, фантазируют о том, «как работа должна быть построена», и свято верят в свои мечты.

Но в силу недостатка опыта или информации их идеи часто оказываются нежизнеспособны, а мечты разбиваются о жестокую реальность. Обжегшись несколько раз, сотрудник разочаровывается в профессии, организации, окружающих людях, теряет интерес к работе и начинает выполнять обязанности спустя рукава.

### 2. ВНУТРИЛИЧНОСТНЫЕ КОНФЛИКТЫ

Возникают при выполнении работы, которая может казаться человеку бесполезной и даже вредной для себя или других. С одной стороны, она приносит доход, с другой — приходится работать через силу и ежедневно закрывать глаза на многие вещи. Такие противоречия порождают внутренний конфликт, который выматывает человека и превращает его в циничного зомби.

### 3. ОТСУТСТВИЕ ПРИЗНАНИЯ КОЛЛЕГ ИЛИ РУКОВОДСТВА

Результат работы — это не только зарплата. Она должна давать чувство важности, нужности и полезности человеку. Ему необходимо слы-

шать от других, что он молодец, сделал все правильно, что он ценный сотрудник и коллектив гордится им. Если человек не получает обратной связи, со временем работа для него обесценивается.

### 4. ОСОБЕННОСТИ ЛИЧНОСТИ

Общительный, энергичный человек не может постоянно трудиться в одиночестве — ему нужна компания. И наоборот: закрытый, ориентированный на себя человек не может долго взаимодействовать с людьми. В обоих случаях, находясь в чужеродной среде, работник испытывает постоянный дискомфорт, расстраивает энергию впустую и очень быстро выгорает.

### 5. ПОСТОЯННЫЕ КОНФЛИКТЫ В КОЛЛЕКТИВЕ

Интриги и неприязнь на рабочем месте не только вредят организации, но и способствуют профессиональному выгоранию. Вместо того чтобы эффективно работать, специалист поддается эмоциям из-за нового выпада со стороны коллеги, а затем занимается отмщением. И так бесконечно.

## ЧТО ЖЕ ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ВЫГОРАНИЕ УЖЕ ПРОИЗОШЛО?

Казалось бы, самый простой и одновременно радикальный способ — уволиться. Но нам надо кормить семью, платить кредиты, окончить обучение — словом, всегда можно найти немало причин остаться на нынешнем месте. К тому же, где гарантия, что на новой работе будет все по-другому? Поэтому надо, как феникс, восстать из пепла после своего профессионального выгорания.

1. Осознайте, что работа — это не единственное, что есть в вашей жизни. Найдите отдушину вовне. Займитесь тем, что давно хотели попробовать, найдите хобби по душе, освоите новую специальность — одним словом, расширяйте свой кругозор, и вы увидите, что в жизни есть еще много интересного.

2. Хвалите себя сами: «Я подготовил отчет всего за 30 минут и наконец навел порядок на рабочем столе — я сегодня молодец». То, как вы отмечаете свои достижения, сказывается на вашей самооценке и на восприятии вашей нужности в организации. И поймите: если ваша должность есть, то она для чего-то важна, так же как и вы.

3. Старайтесь сделать рабочий процесс

комфортнее для вас, а пребывание на работе — приятнее. Разложите свои вещи так, как вам удобно, структурируйте документы.

4. Перестаньте конфликтовать. Научитесь прощать, идти на компромисс и сглаживать неприятные ситуации. Отношения с любым человеком на 50% зависят от нас самих.

5. Учитесь гибкости мышления. Любая ситуация многогранна, и если что-то делается не по-вашему, возможно, по-другому пока нельзя. Внесите свои предложения, но не ждите, что все тут же бросятся их реализовывать. Возможно, ваша идея еще не совсем созрела или ей не пришло время. Наберитесь терпения, но ни в коем случае не отчаивайтесь и не забрасывайте ее.

Даже если все вышеупомянутое к вам не относится, все же не пренебрегайте профилактикой. Следите за своим здоровьем, ведь психика и организм — единая система вашей нужности в организации. И поймите: если ваша должность есть, то она для чего-то важна, так же как и вы.

## РЕЦЕПТЫ

### Морковные маффины



Постные блюда могут быть очень вкусными и питательными! В этом нас убедила заведующая производством столовой №13 электродепо «Планерное» Людмила Лейченко.

#### Ингредиенты (на 5 шт.):

1 яйцо (или 2 ст. л. крахмала и 2 ст. л. воды), 50 г растительного масла, 100 г сахара, 85 г муки, 100 г моркови, 25 г грецкого ореха, 3 г корицы, 1 ч. л. разрыхлителя, цедра ½ апельсина.

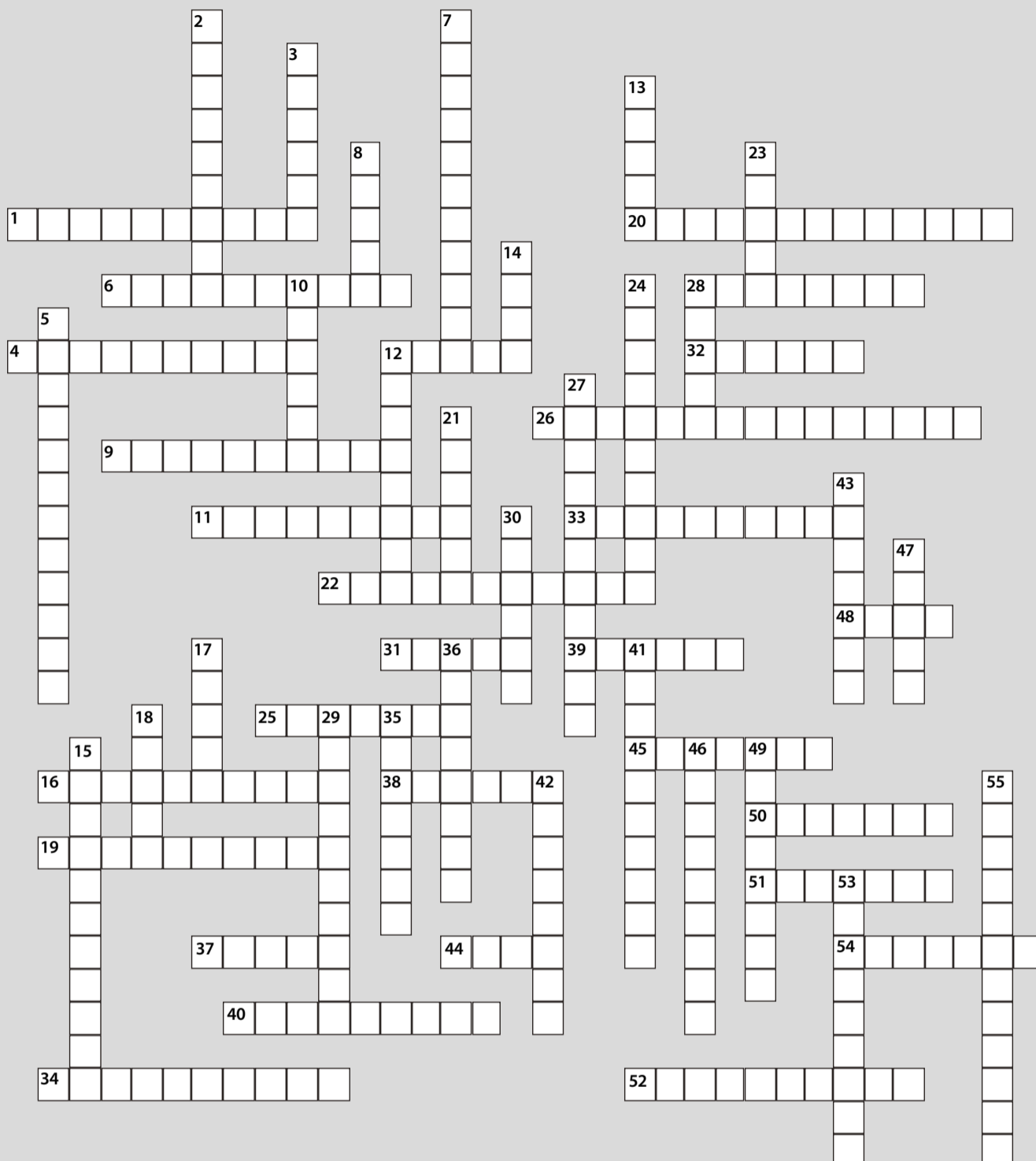
Смешайте яйцо (или крахмал с водой) и сахар, добавьте масло. Затем добавьте в смесь муку, корицу, разрыхлитель, натертую цедру апельсина, рубленые орехи и натертую морковь. Перемешайте.

Разложите тесто в формы для кексов так, чтобы заполнить 2/3 от их объема. Поставьте формы в духовку и выпекайте около 20 минут при температуре 180° С.

Перед подачей на стол маффины можно посыпать сахарной пудрой. Приятного аппетита!

# Для самых умных

Дорогие читатели! Мы подготовили для вас новый, очень сложный кроссворд. Но и призы за него будут отличные! Присылайте фото или скан разгаданного кроссворда, а также свои ФИО и название подразделения, где вы работаете, на почту [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru). Первые три участника, приславшие правильные ответы, получают награду.



## По горизонтали:

1. Тормозная или напорная
4. То же, что и регулятор
6. Изобретатель автосцепки
9. Станция московского метро первой очереди, воспетая Утесовым
11. Подъемно-транспортная машина
12. Место для оборота составов
16. Воздушный промежуток контактного рельса
19. Бывает охранным или рабочим
20. Единственная в Москве односводчатая станция глубокого заложения
22. Народное название колонных станций мелкого заложения, строящихся в Москве с конца 1960-х
25. Предельное внешнее очертание предмета
26. Метод бетонных работ, когда бетон наносится слоями под давлением сжатого воздуха
28. Катушка, обладающая высоким сопротивлением переменному току и малым — постоянному. Устанавливается в месте изолирующего рельсового стыка
31. Театральная осветительная аппаратура, а также устройства для перехода поездов с поверхности земли в тоннель
32. Элемент обделки тоннеля
33. Один из агрегатов, благодаря которым в метро можно дышать
34. Бывают раздельными, нераздельными и смешанными, но всегда промежуточными
37. Узел ходовой части вагона, нагрев которого нужно постоянно контролировать
38. Соединение тоннелей
39. Элемент земляного полотна наземных участков пути
40. Двухсотая станция московского метро
44. Место соединения метрополитеновской и железнодорожной сетей
45. Разветвление пути на два самостоятельных
48. Инструмент швеи, а также система обнаружения и тушения пожара
50. Гаситель колебаний вагона
51. Инструмент для ручного перевода стрелки
52. Станция московского метро, которая была пилонной двухсводчатой, а стала колонной трехсводчатой
54. В каждом вагоне «Русич» их три — две моторных и одна немоторная

## По вертикали:

2. Токоприемник, который использовался при испытаниях «Яузы»
3. Былинный богатырь и система автоматического управления поездом
5. Одна из двух трехпутных станций московского метро
7. Диагност заболеваний рельсов с помощью ультразвука
8. Кабельная линия, соединяющая контактную сеть с тяговой подстанцией
10. Город, из которого были привезены в Москву вагоны типа «В»
12. Электронный ключ
13. В переводе с французского — кол
14. Бывает сварным и сборным, температурным и изолирующим
15. Часть водоотливной установки метро
17. И карданная, и кулачковая, и меховая
18. И знаменитый автогонщик, и аббревиатура автоматического режима для точной остановки поезда на станции
21. И веселый человек, и элемент стрелки ж/д пути
23. Часть организма, а также узкое место крестовинного узла
24. Наклон рельса вовнутрь по отношению к поверхности шпал
27. Одно из названий станции — чемпиона по количеству переименований. Название продержалось несколько дней
28. Подача воздуха или газа под давлением, а также изменение скорости и давления воздушного потока при прохождении поезда
29. Ограждение лестницы и часть эскалатора
30. Нужен беременным женщинам и некоторым видам колес
35. Она бывает и торсионной, и тарельчатой, и пневматической
36. Советский инженер-конструктор, чуть было не продавший свое изобретение американцам
41. Единственная в России двухъярусная пересадочная станция
42. Инерционный или электромеханический
43. Рисунок лица сбоку или изображение ж/д пути в вертикальной плоскости
46. Отец матери метрополитена
47. Столб большого сечения, служащий опорой для плоских или сводчатых перекрытий
49. Зубчатая передача, предназначенная для уменьшения угловых скоростей
53. «Легкая» линия метро, полностью расположенная за МКАД
55. Одно из прежних названий станции «Алексеевская»

для будущих сотрудников

## Шапочный разбор

Ветер сорвал с работников метро и пассажиров все головные уборы и перепутал их. Ты сможешь определить, где чья шляпа?



Газета «Моё метро», апрель 2016, №3 (70). Редакционная коллегия: Дмитрий Пегов (председатель редакционной коллегии), Андрей Кружалин (главный редактор), Пётр Новиков (заместитель главного редактора),

Алексей Сорокин, Андрей Блок. Техническая страница: Павел Ковалёв. E-Mail: [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru). Телефон: +7 (977) 712-02-00

Координатор проекта: Алексей Литвинов. Редактор: Валерия Важнова. Дизайн и верстка: Дарья Кричевская. Иллюстрации: Андрей и Наталия Снегирёвы, Михаил Заславский, Алексей Межевич. Корректура: Елена Горюнова.

Отпечатано в ЗАО «Полиграфический комплекс «ЭКСТРА М», 143405, Московская область, Красногорский р-н, г. Красногорск, а/д «Балтия», 23-й км, вл. 1, д. 1.





gazeta@mosmetro.ru  
Отправьте письмо  
в редакцию



# Моё метро



## Техническая страница

### Электрооборудование вагонов «Ока» и «Русич»

Согласно известной поговорке, все познается в сравнении. Сегодня мы с вами рассмотрим отличия электрического оборудования вагонов модели 81-760/761 «Ока» от вагонов модели 81-740/741 «Русич».



#### Преамбула

Разработки вагонов 81-760/761 начались на заводе ОАО «Метровагонмаш» с конца 2005 года и ориентированы были для эксплуатации на Московском метрополитене. Через 4,5 года прошла презентация первого опытного состава 37001-37002. Массовое производство вагонов началось в 2011–2012 годах.

В 2011 году почин по выпуску вагонов «Ока» поддержали на Тверском заводе.

Эксплуатация электропоездов пассажирами началась с апреля 2012 года на Калининской линии. В 2014 году были изготовлены модификации вагонов 81-760А/761А со сквозным проходом, а также немоторные вагоны 81-763А, а в декабре 2014 года со ступеней завода сошел тысячный вагон данной модели (№37249).

В настоящее время вагоны «Ока» эксплуатируются на Калининской, Серпуховско-Тимирязевской, Арбатско-Покровской и Таганско-Краснопресненской линиях Московского метрополитена, а также на Бакинском метрополитене.

Итак, в чем отличие электрооборудования вагонов модели «Ока» от «Русичей»? Начнем по порядку.

#### Силовое оборудование

На данных вагонах изготовитель сохранил статус-кво. Разница состоит лишь в том, что в отсеке датчиков контейнера тягового привода установлены не два, как на «Русичах», а три датчика тока. Очевидно, появилась необходимость контролировать величину тока на выходе инвертора во всех трех фазах.

#### Вспомогательное оборудование

Тут изменений будет больше. Во-первых, автоматические выключатели. Установленные на панелях поездной и вагон-

ной защиты выключатели типа 8340-T110-K1T1-BLN126 «ЕТА» имеют очевидные плюсы: не требуют коррекции при монтаже нескольких устройств в один ряд (вспомним SF-19 поездной защиты «Русича», от которого получают питание блоки БУСТ, БТБ и вентиль В-9); отсутствует эффект усталости металла под влиянием тока; всегда выдерживают 100% номинального тока.



ПВЗ

Во-вторых, фары. Начиная с 2013 года, когда вышел 45-й состав модели «Ока», вагоны стали оборудовать светодиодными фарами типа ФС-801 производства ЗАО «ФАРОС-АЛЕФ».

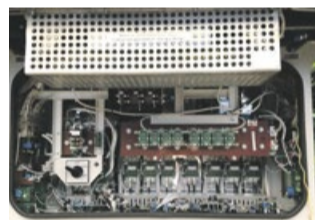
Оптический элемент каждой фары содержит 24 светодиода. Конструкция фары предусматривает систему ее охлаждения, которое осуществляется встречным воздушным потоком, а также с помощью встроенного вентилятора. Чтобы не ослеплять пассажиров, фара оборудована датчиком освещенности, который имеет объектив с активным элементом, подключенным к блоку управления.

Срок службы таких фар равен 40 тыс. часов, что соответствует девяти (!) годам эксплуатации.

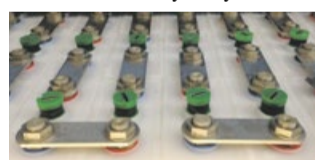


Ноу-хау состоит в том, что управление фарами осуществляется двумя модулями ключей, размещенных в силовом субблоке цифровой информационной системы. Напомним, что на «Русичах» за работу фар отвечают два блока питания фар БПФ-720М.

В-третьих, бортовая сеть. Вместо источника поездного питания (ИПП-10/16) установлен преобразователь собственных нужд ПСН-24 или ПСН-118 от ИПП «Цикл плюс» «Яуза-моторс».



Преобразователь управляется микропроцессорной системой и выполняет те же функции, что ИПП и блок вспомогательной контактной аппаратуры БВКА на «Русичах»: отвечает за работу бортовой сети вагона, управляет цепью включения и отключения мотор-компрессора. Следовательно, БВКА на этих вагонах отсутствует.



В-четвертых, аккумуляторная батарея. Тип аккумуляторов, установленных на модели вагонов «Ока», — KGL70P, щелочные никель-кадмиевые. Преимущество данных аккумуляторов:

- не требуют корректировки уровня и смены электролита в течение всего (!) срока службы;
- остаются работоспособными даже после трех месяцев хранения, а при полугодовом неиспользовании полностью восстанавливаются после заряда;
- восстанавливают работоспособность после глубокого разряда или кратковременного короткого замыкания;
- имеют более широкий диапазон рабочих температур (от -40°C до +40°C), а также сохраняют работоспособность при температуре -50°C (!), что немаловажно при работе

зимой, особенно на открытых участках линий.

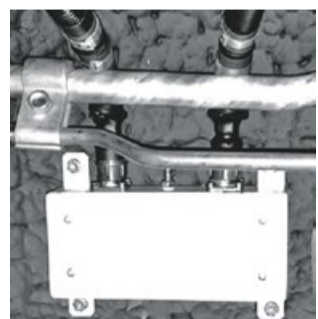
Справедливости ради отметим, что вряд ли в Московском регионе, а уж тем более в городе, расположенном на берегу Апшеронского полуострова, возможны такие температуры. Но не будем отвлекаться и продолжим обзор.

На вагонах 81-760/761 установлены датчики короткого замыкания ДКЗ-760, которых нет на «Русичах». Датчик определяет факт превышения тока в силовой цепи на входе кабеля в конduit и формирует выходной сигнал на устройство или блок контроля короткого замыкания УККЗ или БККЗ-760, которые формируют сигнал для адаптера управления вагонным оборудованием, о котором пойдет речь ниже.

Всего на вагоне установлено четыре датчика ДКЗ и одно устройство УККЗ (БККЗ).



БККЗ



На вагонах 81-760/761 отсутствуют блоки ограничивающих резисторов БОР. Их функции — ограничение напряжения в цепях мотор-компрессора и ИПП — выполняет ограничивающий резистор для ПСН-24 (при установленном ПСН-118 данный резистор не применяется).

На каждом вагоне установлен блок обработки датчиков вращения БОДВ. Девайс предназначен для приема и дальнейшего преобразования сигналов от датчиков вращения шестерни в прямоугольные импульсы, частота которых пропорциональна частоте вращения колесных пар.

На «Русичах» данные блоки не применяются. А их функции выполняет измеритель скорости ИСГ.



Похоже, со вспомогательной электрикой тоже разобрались. Что же остается? Правильно — САУ «Витязь».

#### Система автоматического управления

Вместо блока управления поездом (вагоны 81-740) применяются два бортовых компьютера поездного управления — БКПУ-1 и БКПУ-2. В состав каждого из них входит процессор безопасности ПЦБ, который выполняет функции блока автоматического регулирования скорости БАРС на «Русичах».

Функции блока управления вагоном БУВ выполняет бортовой компьютер вагонного управления БКВУ.

Добавлены три устройства: АДВ, АДУД и АДУТ. Хотите познакомиться с ними поближе? Нет проблем.

Итак, представляем вашему вниманию первый девайс — адаптер управления вагонным оборудованием АДВ. Он обменивается информацией с БКВУ, принимает сигналы от датчиков вагонного оборудования, а также формирует команды управления вагонным оборудованием. На каждом вагоне установлено два адаптера.



АДВ

Следующее устройство — адаптер управления дверным оборудованием. Предназначен для приема сигналов с дверных датчиков, с датчиков противо-закатия дверей, от системы обеззараживания воздуха, формирования управляющих команд на открытие и закрытие дверей. На каждом вагоне также установлено два адаптера.



АДУД

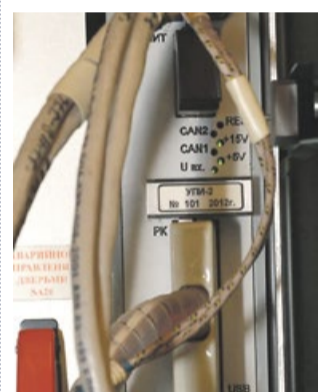


АДУТ

И наконец, адаптер управления тормозным оборудованием. Служит для приема сигналов от датчиков давления, формирования команд управления вентилями тормоза и вен-

тилями противоюза. На каждом вагоне установлено по одному адаптеру, расположенному в блоке управления фрикционным тормозом.

Изменения не обошли стороной и передачу сигналов с органов управления основного и вспомогательного пультов машиниста. На «Оке» она осуществляется не через переходные устройства блоков БУП и БАРС («Русич»), а с помощью устройств приема информации УПИ1 и УПИ2.



УПИ2

Девайс УПИ-1 обеспечивает прием информации с основного пульта и контроллера машиниста, а другой, УПИ-2, принимает сигналы со вспомогательного пульта управления, блока коммутации цепей управления, а также формирует команды управления вагонным оборудованием.

Обмен данными как между компонентами одного устройства (внутриблочный интерфейс), так и между всеми устройствами сети (поездная магистраль) на данных составах осуществляется по CAN-шине. Спросите: что это дает? Ответим. При неисправности одного оборудования работоспособность сети сохраняется. Например, при неисправности АДУТ БКВУ продолжает управлять работой дверей и вагонным оборудованием в целом. Передаваемые данные читаются всеми приемниками, входящими в сеть. Этим обеспечивается максимальная идентичность информации в каждом узле.

Передача данных гарантируется при высоком уровне помех, так как применяется многоступенчатый (четырёхуровневый) алгоритм обнаружения ошибок.

Конечно, это только малая толика из того, что относится к электрическому оборудованию вагонов модели 81-760/761, но нашей задачей было рассмотреть отличия между двумя сериями электроподвижного состава по конкретному оборудованию.

Несомненно, в недалеком будущем мы снова встретимся с вами уже для сравнения оборудования вагонов модели 81-760 с моделью, например, 81-815. И это не утопия, а наш с вами завтрашний день.



НАН У НИХ

## Метро Стокгольма, или Самая длинная художественная галерея в мире

Открытый во время шведского культурного бума 1950-х, метрополитен Стокгольма стал путешествием длиной в 70 миль (112,6 км) в историю пяти десятилетий европейского искусства.

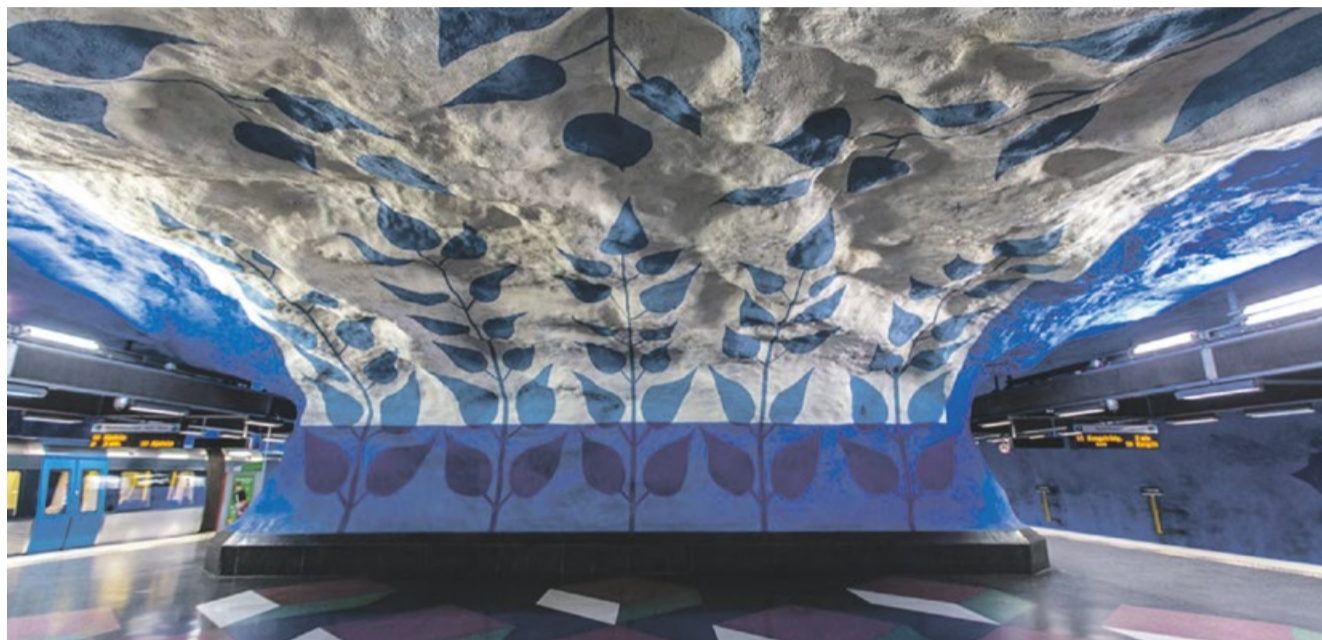
Глубоко под 14 островами, из которых состоит Стокгольм, находится самая длинная в мире художественная выставка. Посредством живописи, резьбы, скульптуры и мозаики метро Стокгольма, расширяясь, включало в себя все — от политических переворотов до постмодернизма, одновременно отражая давнюю любовь Стокгольма к подземельям. В конце концов, именно в этом городе построили самый глубокий в мире отель — находящийся на глубине 500 футов (около 155 м) под землей, в мрачных тоннелях старой серебряной шахты.

Идея привнести искусство в метро берет начало в дебатах, бушевавших с конца XIX века. Многие считали, что искусство должно стать доступно широкой общественности, а не оставаться наслаждением для избранных в крошечных салонах шведской элиты.

Эта идея воплотилась в реальность в конце 1950-х как часть новой идеологии Folkhemmet, или «Народный дом», которую проводила Шведская социал-демократическая партия. Программа Folkhemmet позволила создать в Швеции национальную систему здравоохранения и государство всеобщего благоденствия, и это подстегнуло культурный бум.

«Социал-демократы чувствовали, что искусство не должно быть изолированным, но должно стать частью Стокгольма, — поясняет Биргитта Мюр, скульптор, работавшая над станцией Högdalen в 2002 году. — В то время Стокгольм расширялся, и многие люди переезжали работать на окраину. Нужно было создать подземную транспортную систему, чтобы связать части города, и правительство хотело, чтобы искусство приблизилось к каждому мужчине и к каждой женщине. Тогда существовала даже лотерея, в которой можно было выиграть коллекцию репродукций известных художников по низкой цене. Тогда же на конкурсной основе нашли художников, которые бы расписали станцию T-Centralen и создали для нее скульптуры».

Среди них была и художник и скульптор Сири Деркерт, бывший лидер шведской женской ассоциации «Левый союз». В начале 1960-х Деркерт работала над станцией Östermalmstorg, спроектированной как укрытие в случае ядерной атаки. Учитывая, что в 1962 году случился Карибский кризис и напряжение холодной войны достигло своего



Станция T-Centralen



Станция Östermalmstorg

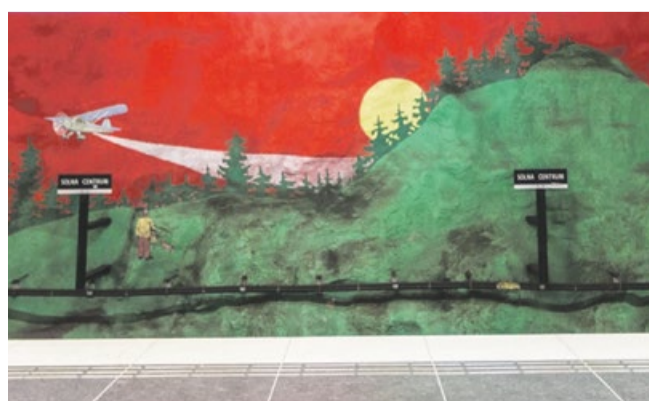
лика, такое развитие событий казалось вполне вероятным.

### Östermalmstorg

Активный борец за мир, права женщин и участник движения зеленых, Деркерт решила внести в свое творение собственный посыл. Стены станции Östermalmstorg будто разрисованы углем. На рисунках изображены женщины, сыгравшие ключевую роль в истории, — например, британская писательница Вирджиния Вулф или математик Гипатия, которая преподавала астрономию и философию в Древней Греции, — а между ними расположены фрагменты нот «Марсельезы».

### Solna Centrum

На заре 1970-х были созданы новые станции метро, наполненные более радикальным, более злым искусством. Станция Solna Centrum напоминает пещеру, а кроваво-



Станция Solna Centrum

красное ночное небо на ее потолке вступает в резкий контраст с словым лесом, нарисованным на стенах. Созданный Андерсом Аберггом и Карлом-Улофом Бьорком в 1975 году, этот демонический пейзаж стал одной из визитных карточек стоковского метро, протестом против снижения количества сельского населения и уничтожения лесов, которые были характерны в тот момент для Швеции.

### Högdalen

К 1990-м внимание переключилось на то, чтобы улучшить станции на дальних концах линий, где еще предстояло разместить произведения искусства. Когда Мюр приняла участие в конкурсе скульптур для станции Högdalen, ее поразило изолированное расположение станции. «Högdalen — это открытая станция. По одну



Станция Högdalen

ее сторону находится большой парк, по другую — автомагистраль, — объясняет Мюр. — Там очень ветрено и почти всегда мало людей, кроме часа пик. Станции метро ночью могут быть довольно неудобны, поэтому я решила как-то оживить платформу. Я решила установить там бронзовые тюльпаны — это выглядело бы так, словно они тоже ждут поезда вместе с пассажирами. Я надеялась, что это немного позабавит людей на платформе, хотя бы на миг».

### Fruängen

Идея создать более уютное окружение для пассажиров, которые ждут своего поезда, пришла по душе и Фредрику Ландегрену. Идея оформления станции Fruängen пришла к нему, когда он сидел дома на кухне. «Перед тем, как я начал работу, эта станция была ужасным местом,

полностью серым, — вспоминает он. — Однажды я рассматривал скатерть на моем кухонном столе и вдруг понял, что она дарит мне ощущение дома и чувство безопасности. И я решил начать с этих ярких узоров».

Ландегрену хотелось создать что-то вечное, что могло бы относиться к каждому пассажиру. «На это ушло три года, но я создал на станции восемь мозаик, на которых были изображены разные фазы жизни, — сказал он. — Это называется «Лица нашей жизни». Я хотел, чтобы люди прожили их: когда они были молодыми, они могли соотнести себя с маленьким мальчиком, а в более взрослом возрасте узнали себя в другой работе. Я хотел, чтобы лица говорили сами за себя».

Проект «Лица жизни» Ландегрену подсказала его собственная семья и сцены из фильмов вроде «Мадам Бова-



Станция Hasselby Strand

ри». На мозаиках изображены младенец, маленький ребенок, молодая влюбленная пара, 30-летний мужчина, пара в разводе и, наконец, пожилая дама. «Ее лицо кажется одновременно скромным, полным мудрости и, возможно, немного грустным», — сказал создатель.

### Hasselby Strand

Работа скульптора Кристиана Партога на Hasselby Strand посвящена футуристическому транспорту грядущих столетий. «Немного научной фантастики, — смеется он. — Я мечтал о такой транспортной системе, когда ты приезжаешь на станцию и можешь тут же телепортироваться. И для своей мозаики я придумал историю о том, что в ходе первых испытаний на ящерицах и других животных что-то пошло не так, и животные навсегда остались в ловушке этих стен».

Ландегрен говорит, что именно наплыв новых идей, которые приходят с каждым последующим поколением, делает метро Стокгольма уникальным. «Мне 57, и моей работе на станции Fruängen уже 10 лет, — говорит он. — За десятилетия на тебя наслаиваются новые мысли и выражения. Появляются новые, молодые художники, и их работы очень отличаются от нашего поколения. Красота нашего метро в том, что ты можешь отправиться в путь со станции T-Centralen, где все начиналось, которая напоминает нам, где мы были. А потом ваше путешествие выходит за ее пределы и вы видите, как все развивается. Это путешествие во времени по шведскому искусству принесет вам не меньше радости, чем хорошее вино».

Проект «Лица жизни» Ландегрену подсказала его собственная семья и сцены из фильмов вроде «Мадам Бова-



Станция Fruängen

Материал подготовлен на основании статьи <http://www.theguardian.com/cities/2015/oct/20/stockholm-metro-tour-world-longest-art-gallery>. Перевод с английского ведущего специалиста по внешним связям Службы профорентации, обучения и развития персонала Юлии Сонгуровой



## Тормозных дел мастер

В апреле 1932 года по Джиджурскому перевалу Закавказской железной дороги следовал тяжело груженный товарный состав. Шли испытания. Советский тормоз конструкции Ивана Матросова соревновался с новейшим американским тормозом марки Lu Джорджа Вестингауза. На самом крутом спуске поезд начал опасно набирать скорость. И «американец» не выдержал — «истощился». А неистощимый тормоз Матросова успешно провел тяжеловесный состав до Санаина. Так на международном уровне было доказано, что тормоз конструкции Матросова — лучший в мире. Но сначала изобретателю пришлось это доказывать у себя на родине.



### НАЧАЛО

Родился Иван Константинович Матросов 16 (28) июня 1886 года в селе Малые Соли — теперь это Некрасовский район Ярославской области. Работал слесарем, а затем одиннадцать лет (с 1905 по 1916 год) — машинистом поезда в депо Рыбинск. Тогда поезда останавливали вручную, для чего в каждом вагоне находился так называемый тормозильщик. Видимо, именно тогда, проработав машинистом, Матросов на своем опыте почувствовал, насколько неудобно и ненадежно ручное торможение. И, в 1922 году окончив училище техников путей сообщения в Петрограде и начав работать по новой специальности на Северо-Западной железной дороге, всерьез задумался над разработкой автоматического тормоза.

### ТОРМОЗ МАТРОСОВА

Первый свой тормоз для грузовых поездов Иван Константинович разработал в 1926 году. Новый воздухораспределитель за счет резкого сокращения тормозного пути позволил значительно увеличить вес и длину состава, скорость и безопасность движения. Однако называться «тормозом Матросова» он стал несколько позже. А в то время Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) стал создавать самые разные

бюрократические преграды. Положение изобретателя усугублялось тем, что его отец, сапожник Константин Степанович, был признан местными властями «эксплуататором», поскольку его продукция пользовалась спросом и он использовал труд нескольких наемных рабочих. И тогда Матросов решился на очень рискованный по

очень кстати появилось стихотворение Маяковского: «Товарищи хозяйственники! Ответьте на вопрос вы: что сделано, чтоб выросли Казанцевы и Матросовы?» Была создана специальная комиссия «О тормозе товарища Матросова». Деятельность НКПС жестко раскритиковали, а изобретатель не только не был наказан, но и получил



тем временам шаг: он продал свое изобретение американской фирме «Френкель».

Разумеется, советские власти осудили этот несоветский поступок. Однако автоматический тормоз был очень нужен, и одновременно те же власти вплотную заинтересовались эффективностью деятельности НКПС. В газете «Комсомольская правда»

новый шанс на внедрение своего тормоза в своей же стране.

Судя по всему, был найден способ аннулировать сделку о продаже.

К тому времени, помимо Матросова, свои тормозные системы предложили известные инженеры Ф. П. Казанцев и Б. Л. Карвацкий. Первые совместные поездные испытания были проведены в равнинных условиях на участке Москва — Савелово Северной железной дороги в октябре 1930 года. Они показали удовлетворительную работоспособность всех типов тормозов. Но равнина не показатель. Все три изобретателя согласились испытать свои конструкции в горных условиях с крутыми и продолжительными спусками. Первый спуск производился по Сурамскому перевалу, второй — по более крутому Джиджурскому. Спуски поездов на тормозах Матросова даже с уменьшением тормозных осей показали очень эффективное торможение и полную не-



истощимость. 24 января 1931 года в депо Тбилиси состоялось заседание членов комиссии совместно с участниками испытаний и изобретателями Ф. П. Казанцевым, И. К. Матросовым и Б. Л. Карвацким. И все члены комиссии единогласно признали, что тормоз Матросова имеет бесспорные преимущества перед всеми остальными. «Тормоз Матросова» признали «самым плавным, самым чувствительным в управлении и дающим наиболее постоянный тормозной путь». И все это при простоте конструкции, небольшом количестве деталей и легкости при ремонте и разборке.

Заключение членов испытательной комиссии легло в основу исторического решения коллегии НКПС от 8 февраля 1931 года: принять тормоз Матросова в качестве типового состава железных дорог СССР. Творческий труд и изобретательский талант Ивана Константиновича получили высокую оценку у руководства страны: изобретателя наградили орденом Ленина за №35.

В апреле 1932 года НКПС предложил провести уже упомянутые соревнования с тормозом Вестингауза.

К 1935 году все грузовые поезда железных дорог СССР вместо ненадежного и неэффективного ручного торможения стали следовать на сплошном автоматическом торможении с управлением машинистом из кабины локомотива.

### ГЕНЕРАЛ ТЯГИ

40 лет из своей более чем 60-летней трудовой деятельности Иван Константинович Матросов посвятил изобретательской деятельности в области автоторможения. Так, в 1935 году с открытием в Москве метрополитена он реконструировал свой тормоз применительно к условиям работы в метро. А в последующие годы им был изобретен ряд узлов тормозных устройств: концевой кран клапанного типа (1935 год), двухрежимный регулятор давления в главном резервуаре тормозной

### ИЗ ГАЗЕТЫ «ИЗВЕСТИЯ»

«Расследование дела о тормозе тов. Матросова. Закончила работу специальная комиссия по делу о тормозе тов. Матросова. Дело это возникло в связи с тем, что рабочий-изобретатель тов. Матросов запродавал свое изобретение (автоматический тормоз собственной конструкции) американской фирме «Френкель» за 250 тыс. долларов. Такой поступок тов. Матросов мотивировал невнимательным отношением к нему и к его изобретению со стороны Народного комиссариата путей сообщения. (...) Комиссия отмечает, что хотя Матросов и встретил в НКПС затруднения при прохождении своего изобретения, тем не менее продажа им своих прав на изобретение за границу является неправильной, так как разработка изобретения производилась за счет НКПС. (...) Комиссия просит наркома путей сообщения назначить строгое расследование действий лиц, принимавших участие в продаже тормоза. (...) Наконец, комиссия постановила просить наркома (...) наложить строгие взыскания на лиц, виновных в невнимательном отношении к изобретению тов. Матросова. При этом комиссия считает нужным обеспечить тов. Матросову (...) условия работы по совершенствованию его изобретения при условии, что его дальнейшая работа в области тормозного дела будет направлена исключительно в интересах СССР».

системы поезда (1944 год) и другие. В 1946 году в связи с ростом техники железнодорожного транспорта и новыми требованиями эксплуатации Матросов начал работать над улучшением конструкции тормоза своей системы. Ему удалось создать тормоз, отвечающий требованиям своего времени. С 1953 года этот тормоз вводится на оснащение железнодорожного подвижного состава. В 1955–1956 году под руководством Матросова были разработаны новая конструкция автоматического тормоза МТЗ-270, пассажирский тормоз и кран машиниста № 209.

В 1941 году Матросов стал лауреатом Сталинской премии, а в 1945 получил

звание генерала-директора тяги 3-го ранга.

Умер Иван Константинович в 1965 году. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве. В 1980-х годах его именем была названа улица в поселке Некрасовское. А 22 июля 2006 года, в день его 120-летия, на этой улице была открыта мемориальная доска.

И поныне на железных дорогах нашей страны эксплуатируются поезда, на вагонах которых написано: «Тормоз Матросова». Это выражение настолько вошло в обиход, что в 1980-х годах существовала даже рок-группа с таким названием.

*Александр Спарбер, ведущий инженер центра НИИ Службы профориентации, обучения и развития персонала*

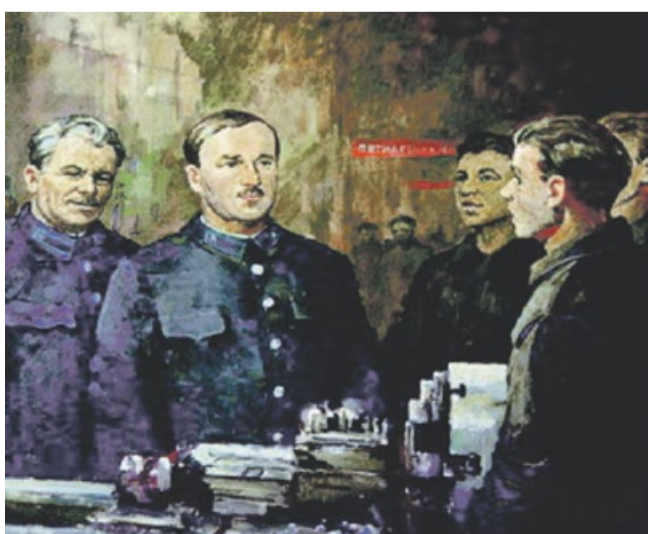


Иллюстрация к книге «МТЗ в борьбе за советский тормоз». Иван Матросов изображен в центре картины



Могила Ивана Матросова на Новодевичьем кладбище



На сцене — команда «Бабушкин слободы» (ЦОМП)

# Большой апрельский КВН

Что снится машинистам? За что может получить пощечину на свидании инспектор ЦОМПа? Почему недавно отключились светофоры на Калужско-Рижской линии? Как скучают по Дмитрию Пегову на Октябрьской железной дороге? Ответ на эти и многие другие вопросы дали участники фестиваля команд КВН московского метро.

Уже второй год подряд в Московском метрополитене День смеха отмечают большим фестивалем КВН. В этот раз за право называться самыми веселыми и находчивыми сражались сразу 11 команд от разных депо и служб.

Шоу вышло ярким. Зрителей, пришедших на фестиваль, встречали разукрашенные мимы, а на сцену актового зала Управления поочередно выходили танцующие медики, зомби из УПЦ, электромонтер-гуру и другие забавные персонажи. «Погода на улице плохая, но на календаре 1 апреля, а значит, мы должны провести этот день с улыбкой», — с ходу задал настрой ведущий КВН Дмитрий Рублев.

В состав жюри вошли заместитель председателя Дорпрофжела Надежда Сидорова, начальник отдела

социальной политики Службы управления персоналом Людмила Христохина, председатель профкома ЭМС Сергей Лукин, председатель Совета молодежи Виталий Вронец, специалист Службы внешних связей Иван Мартон и председатель Совета молодежи Службы сбора доходов Анна Карпова. Почетным членом жюри стал начальник метрополитена Дмитрий Пегов. А еще на фестивале присутствовал особый гость — продюсер Иосиф Пригожин.

Каждой команде предстояло показать себя в трех конкурсах: «Визитная карточка», видеоконкурс «Наш ответ Спилбергу» и музыкальном задании «Алло, мы ищем таланты». Зрители подбадривали выступающих аплодисментами, плакатами и флажками.

После всех выступлений были объявлены победите-



Специальный гость фестиваля — продюсер Иосиф Пригожин

ли в разных номинациях. Самой музыкальной жюри признало команду «Слесаря» (электродепо «Печатники»). Приз зрительских симпатий достался команде Electropopple (ЭМС).

Но главная интрига заключалась в том, кто войдет в призовую тройку. И вот ведущий огласил решение жюри. Третье место завоевала команда «Лишенные премии» (электродепо «Планерное»). Они были отмечены и за лучшую актерскую игру. Второй

стала самая малочисленная команда фестиваля — «Мимо проходили» (электродепо «Калужское»). Ну а первое место разделили две команды — «Метромеды» (Медицинская служба) и «Трехстороннее движение» (Служба движения). Кстати, команда «Метромеды» была признана открытием сезона, а ее участник Али Магжманов — самым ярким участником фестиваля. Команда «Трехстороннее движение» была отмечена в номинации «Будущее КВН».

## СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПОБЕДЫ

После фестиваля КВН с капитаном команды «Метромеды» Аллой Никитиной и председателем профкома Медицинской службы Геннадием Живитченко побеседовала корреспондент газеты «Мое метро» Дарья Нойкина.

Как вы готовились к выступлению?

Геннадий: Команда сформировалась за месяц [до фестиваля]. Репетировали практически каждый день, вечерами, ночами, встречались по выходным. Танцы отработывали в лучших традициях школы балета Аллы Духовой. Несколько раз переставляли сценарий.

Что запомнилось из репетиций больше всего?

Геннадий: Самый яркий момент — репетиция в «Олимпийском» за 5 часов до официального прогона.

Алла: Еще было интересно снимать видеоролик. Там есть сцена позднего возвращения домой. Для нее мы очень весело нарядили наших фельдшеров гопниками — с синяком, в кепках. Съемки проходили в метро. Мы ждали пустых составов, вбегали туда и катались практически целый день. Пассажиров не было — мы специально выбрали для съемок станцию «Саларьево».

Геннадий: Команда была разношерстная: это и бухгалтеры, и психологи, и фельдшеры, кадры, председатель первичной профсоюзной организации. Медицинская служба оказала нам помощь и поддержку. Начальник службы Вера Жельвис была

с нами на всех этапах и внесла огромный вклад во все, что произошло, — помогла нам объединить людей. Она была в курсе всего: что мы танцуем, что снимаем, что делаем. Все последние победы Медицинской службы происходят именно благодаря слаженной дружной команде. Мы по-доброму к этому подошли, не хотели никого высмеивать, брали общие темы, медицинские шутки.

Алла: Благодаря Геннадию мы выглядели великолепно и были эмоционально заряжены.

Как пережили выступление?

Алла: Очень эмоционально. Когда прошла визитка, мы поняли, что можем конкурировать с другими командами, хоть мы и новички. В итоге мы были очень рады.

Геннадий: Нужно обязательно упомянуть о девочках, которые ночами шили халаты, ставили танец. Мы в первый раз танцевали [на сцене] — во всяком случае, для меня это впервые.

Что для вас победа?

Геннадий: Счастье от того, что мы вместе.

Что запомнилось из выступлений ваших товарищей?

Алла: Нас впечатлили УПЦ с зомби-номером и видеоролик от электродепо «Планерное» про «Ладу-седан».

Как вы планируете отметить победу?

Алла: Отмечать будем командой, семьями. Устроим хорошие большие посиделки, мягко и по-доброму, со всей нашей большой командой Медицинской службы.



Мы начинаем КВН!



Команда «Полный контакт» (Служба связи)



Жюри фестиваля КВН за работой



Команда Electropopple ищет истину у гуру-электромонтера



Команды КВН перед выходом на сцену



Команда «Трехстороннее движение» (Служба движения)



Команда «Красная линия»