



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



Моё метро



Дорогие друзья!

Надеюсь, вы успели хорошо отдохнуть за лето и готовы приступить к работе с новыми силами и энергией.



Совсем недавно метрополитен одержал очередную победу: как и год назад, наши спортсмены вышли на трассу «Гонки героев» и завоевали первое и второе место. Продолжим традицию в следующем году?

Осенью всегда начинаются перемены. И главная перемена, которая ожидает нас в сентябре, — запуск движения по Московскому центральному кольцу. Это крупнейший инфраструктурный проект в России, который обеспечит новый уровень транспортной доступности в столице. Мы ожидаем, что МЦК существенно разгрузит метрополитен и позволит пассажирам экономить время на пересадках.

ДМИТРИЙ ПЕГОВ,
начальник Московского метрополитена

Снова на первом месте!

Подробнее смотрите на стр. 2

ИНТЕРВЬЮ

Совсем скоро: МЦК



Меньше месяца осталось до начала регулярного движения по Московскому центральному кольцу. Чего ждать от МЦК и как оно интегрируется в существующую транспортную систему? На вопросы газеты «Мое метро» ответил первый заместитель начальника Московского метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе Роман Латыпов.

— Роман Маратович, в июле по Московскому центральному кольцу в тестовом режиме начала курсировать «Ласточка». Когда городской электричкой смогут пользоваться все жители столицы?

— Потерпеть осталось совсем чуть-чуть: первых пассажиров МЦК примет уже в сентябре. Все открытые станции будут работать в режиме транспортно-пересадочных узлов — с каждой из них можно будет пересесть на наземный городской пассажирский транспорт. В первый год запуска будет 14 пересадок на метро и еще шесть — на пригородные электрички. Три строящиеся станции метрополитена также будут интегрированы с МЦК после ввода их в эксплуатацию. Всего на МЦК будет 31 станция: с 17 из них можно будет сделать пересадку на метро, с 10 — на пригородные электрички.

Таким образом МЦК свяжет воедино все радиальные направления — как метро, так и железной дороги. Это очень важно для Москвы, ведь она спроектирована по радиально-концентрической транспортной модели. Если раньше требовалось непременно ехать в центр, чтобы сделать пересадку с одной линии метро на другую, то теперь есть возможность сэкономить расстояние и время — это прорыв в транспортной инфраструктуре столицы.

— В каком режиме будут курсировать электропоезда по МЦК и с какой периодичностью?

— Впервые в России железнодорожная система будет полностью интегрирована с муниципальным транспортом — метрополитеном. Поэтому у метро и МЦК все будет единым: сервисы, навигация, и работать они станут в одном ритме — с половины шесто-

го утра до часу ночи. «Ласточки» будут курсировать в обоих направлениях с интервалом от шести минут в часы пик и до 15 минут в остальное время.

— Центральное кольцо разгрузит метрополитен?

— Метро сразу вздохнет свободнее, и пассажиры почувствуют это уже с первого дня работы МЦК. Вместимость каждого электропоезда — до 1200 пассажиров, а их в сутки пройдет 130 пар. Как показывают расчеты, благодаря второму наземному пересадочному контуру Кольцевая линия метро сможет разгрузиться на 15%. Снизится нагрузка и на самых напряженных перегонах радиальных линий метро. Это две-три станции перед кольцевой, которыми в утренние и вечерние часы пользуется наибольшее количество пассажиров со всех видов транспорта.

— Что будут представлять собой транспортно-пересадочные узлы?

— И правительство Москвы, и ОАО «РЖД», и руководство метрополитена исходили из того, что при запуске МЦК главное — это комфорт и удобство пассажиров. Именно поэтому транспортно-пересадочные узлы проектировались так, чтобы пассажиры могли максимально быстро и удобно осуществлять пересадку с одного вида транспорта на другой.

Конечно же, всюду будет удобная и понятная навигация. На станциях метро пассажирам будут подсказывать оптимальные маршруты с учетом нового вида транспорта. Промо-персонал начнет свою работу за две недели до запуска.

Сами ТПУ будут представлять собой железнодорожные платформы с навесами и станциями. Здесь будут располагаться билетно-кассовые зоны, турникетные линии, вендинговые автоматы, залы ожидания. Планируется, что на крупных ТПУ (как и в поездах) пасса-



жирам будет предоставляться бесплатный wi-fi.

— Какие ТПУ будут наиболее крупными?

— Среди наиболее крупных можно выделить «Площадь Гагарина», «Деловой центр» и другие. Или, например, ТПУ второй очереди «Нижегородская» — он объединит пригородные электрички, метро и наземный транспорт.

— Все ли пересадки внутри ТПУ будут происходить в закрытом контуре?

— Нет, не все. На станциях «Хорошево», «Автозаводская», «Войковская», «Лужники» придется пройти по городу от 150 до 700 м. Нужно учитывать, что железнодорожное кольцо строилось более 100 лет назад, и не всегда у нас была возможность расположить терминалы рядом друг с другом.

Важно отметить, что пассажирам отныне следует сохранять билеты на все время поездки. При удаленной пере-

садке, требующей прохода по улице, придется повторно валидировать уже использованный билет на новой турникетной линии.

— Как удобнее оплачивать проезд пассажирам пригородных электричек?

— На МЦК будут приниматься карты «Тройка», «Единый» и «90 минут». Самый простой вариант — карта «Тройка», на которую легко и удобно записать и абонемент на пригородную электричку, и билет на метро.

— На какие объемы перевозок МЦК может выйти в обозримом будущем?

— Мы предполагаем, что пассажиропоток в первый год эксплуатации достигнет 75 млн человек. Почти половина из них, 35 млн, — это пассажиры метро, которые будут делать пересадку на МЦК. А к 2025 году пассажиропоток может увеличиться до 300 млн человек ежегодно.



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



Снова на первом месте!

Ров с водой и грязью, барьеры и скалодром, танки и колючая проволока — ничто не смогло остановить метрополитеновцев на пути к заветной победе. Команда метрополитена вернулась с «Гонки героев» настоящим триумфатором.

В конце июля на танковом полигоне «Алабино» в Подмоскovie команда Московского метрополитена... Думаете, мы по ошибке повторили прошлогоднюю новость? Ошибаетесь! Метрополитен второй год подряд занимает пьедестал почета на военно-спортивной игре «Гонка героев».

Соревнования были приурочены к 58-летию ГУП «Мос-

гортранс». На старт вышли 52 команды, представляющие различные транспортные предприятия столицы. Как и в прошлом году, московское метро выставило две команды по 20 человек. Вместе со спортсменами в автобусы погрузилась большая группа болельщиков с барабанами и флагами — подбодрить метрополитеновцев решили руководители их обособленных подразделений и



профсоюзных организаций, а также просто коллеги, друзья и родственники. Возглавили группу поддержки начальник метрополитена Дмитрий Петов и председатель Дорпрофжела Николай Никольский.

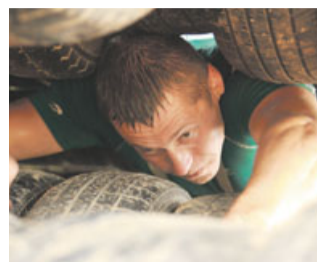
Участников ждала 10-километровая трасса с 60 препятствиями: деревянные прегра-

ды, через которые надо было перелезть, мини-скалодром, скользкие горки с канатами, водные тоннели, колючая проволока и многое, многое другое.

Соревнования закончились большим триумфом метрополитена: обе наших команды обошли на трассе всех сопер-

ников и завоевали первое и второе место. Не остались без награды и болельщики: им был вручен приз в номинации «Лучшая группа поддержки».

Поздравляем спортсменов московского метро! Надеемся, что в будущем вы продолжите радовать нас такими же блистательными победами!



РАКУРС

Профессия: дежурный у эскалатора

«Дежурный у эскалатора справок не дает» — это знают все. Однако нам удалось узнать, как проходит рабочая смена сотрудников, контролирующих перемещение пассажиров на разных станциях. Как обычно, представляем видение «ветерана» профессии и новичка.

Людмила Петрова,
станция «Пушкинская», стаж 1 год

Как давно вы работаете дежурным у эскалатора? Что вас подтолкнуло устроиться на работу в метрополитен?

Я работаю уже год. Раньше, когда я спускалась в метро, всегда обращала внимание на дежурных: хотелось попробовать себя в этой специальности. К моему удивлению, работа оказалась куда более сложной, чем мне представлялось, но ничего, справилась со всеми трудностями. Мне пришлось сдать экзамены и пройти медкомиссию. Коллектив меня принял. Дежурные у нас очень благожелательные, начальство хорошее, я довольна.

Как проходит ваша рабочая смена?

Смена обычно длится четыре часа, но иногда мы сменяемся раз в два часа — это зависит от количества сотрудников на станции. На дежурство заступаем в семь часов утра. Перерыв на обед у нас по времени бывает разный, например, если кто-то ушел в отпуск, перерыв сокращается. А если все работают, то он увеличивается. Полчаса — это минимум, а так до двух часов бывает. Также продолжительность смены зависит от количества наклонов на станции (наклоном дежурные называют эскалатор, на станции может быть один или два, а иногда и три наклона). Если два наклона, то восемь человек сменяют друг друга. У нас один наклон, так что сотрудников поменьше.

Вы следите за исправной работой эскалаторов, пассажиров...

Мы ведем «беспрерывное наблюдение за перемещением пассажиров» — так это у нас называется, чтобы с ними ничего не случилось. Необходимо предотвращать травмы, падения и другие непредвиденные обстоятельства. Самые простые действия для предот-



вращения чрезвычайных ситуаций — это голосовое предупреждение и остановка эскалатора.

Как вы справляетесь с нагрузкой?

Бывает тяжело, но мы справляемся. Глаза сильно устают из-за постоянного наблюдения, иногда мешают освещение и шум от поездов и электродвигателей.

У вас большая ответственность?

Очень большая. Мы обязательно должны отследить все чрезвычайные ситуации, остановить технику, если потребуется, вовремя сообщить диспетчеру и машинисту о нештатных ситуациях, а также предупредить пассажиров по громкой связи обо всех происшествиях. Вдобавок нам надо следить за возможными террористами — это очень важная часть работы. Мы сообщаем об оставленных вещах, подозрительных действиях пассажиров и так далее. В случае пожара и задымления мы направляем людей к выходам, рассказываем им, что и как надо делать.

Какие аспекты профессии вам нравятся больше всего?

Нравится ответственность, что ты за все отвечаешь и все контролируешь. Вроде как я хозяйка положения, но в то же время я отвечаю за ситуацию, за жизнь и здоровье людей.

Также для меня важно уединение: я люблю работать одна. Форма очень нравится, как-то внутренне дисциплинирует. И очень приятно наблюдать за людьми.

Что бы вы посоветовали новичку?

Человек должен быть очень усидчивый, с крепким здоровьем, внимательный. Я слежу за собой, стараюсь больше двигаться в свой выходной день.

Какие ваши планы на будущее?

Карьерные перспективы есть у тех, кто помоложе. Я пенсионерка, мне это уже не требуется. Впрочем, у молодежи есть все шансы: можно стать руководителем — начальником станции, дежурным.

Наталья Ларина,
станция «Котельники»,
стаж 8 лет

Как давно вы работаете? Как вы решили связать свою жизнь с Московским метрополитеном?

Я нахожусь на должности дежурного у эскалатора с октября 2008 года. Я вообще очень люблю работать, не могу дома сидеть. Устроившись на «Пушкинскую», я поняла, что мне эта профессия по душе, она мне очень понравилась! Так много новых и интересных людей!

Как проходит ваш рабочий день?

Наша работа заключается в наблюдении за пассажиропотоком. Если возникает необходимость, мы включаем дополнительный эскалатор. К нам часто подходят с вопросами, и, хотя на кабинке висит табличка «Дежурный справок не дает», по мере возможности мы стараемся помогать. Особенно много людей подходило на «Пушкинскую» — там расположена Мосгордума, мэрия, театры, много церквей.

В «Котельниках» тоже интересно работать. Рядом со станцией расположен автовокзал. Люди едут в Зарайск, Рязань, Воскресенск. Они часто подходят, спрашивают — ведь из метро «Котельники» целых семь выходов, легко заблудиться. Мы, конечно, им помогаем. Мне нравится работа с людьми. Я такой человек — вообще никогда дома сидеть не буду, буду работать.

Какие моменты в работе вас радуют больше всего? Бывают ли трудности?

У меня трудностей в работе нет, я, можно сказать, как на празднике, отдыхаю. Каждый день все по-разному, когда больше людей, а



иногда поток ослабевает. На станции «Котельники» много пассажиров с собаками, мы постоянно общаемся по громкой связи: «Уважаемые пассажиры, возьмите собаку на руки».

Длительное наблюдение вас не утомляет?

Нет, нас подменяют. У нас есть «середины» — два человека приходят с утра, а потом их меняют. Перерыв обычно составляет полчаса, но иногда бывает больше. Мой день пролетает незаметно. У нас очень хорошие условия, станция новая — мы довольны.

Вы следите за безопасностью на эскалаторе?

Обязательно! Если пассажир упал, мы тут же останавливаем эскалатор. В случае ЧП необходимо позвонить машинистам, диспетчерам, дежурному по станции. Главное — следить за пассажиропотоком, чтобы не возникало затруднений.

Какие у вас карьерные перспективы?

Я достигла пенсионного возраста, и моя карьера уже не интересует. Вот молодые сотрудники могут обратиться в отдел кадров и заявить, что хотят учиться на дежурного или начальника станции. Перспектива развития есть: у нас некоторые девочки выучились и работают дежурными. Но надо иметь в виду обязательное ограничение по возрасту.

Какие советы вы бы дали новичку?

Я бы сказала: «Приходите, здесь нет ничего страшного и сложного». Конечно, здоровье должно позволять — у нас проводится медосмотр. Сейчас очень трудно куда-то устроиться, а в метрополитен всегда набирают новых сотрудников. Работа не тяжелая, очень интересная. Пусть приходят!

На страже правопорядка

Жизнь большого города неспокойна: каждый день здесь совершаются правонарушения и преступления. Конечно же, злоумышленники не обходят своим вниманием и метрополитен. К счастью, на пути преступников и нарушителей встают стражи порядка. В этом материале мы расскажем о самых ярких достижениях в сфере охраны правопорядка, которыми отметились сотрудники УВД на Московском метрополитене в августе.

Август для сотрудников УВД на метрополитене выдался поистине насыщенным на события. В этом месяце особенно повезло гражданам, которым полиция помогла сберечь имущество. Так, в начале августа один из пассажиров чуть не лишился мобильного, непредусмотрительно положив его в карман шорт: легкая добыча быстро привлекла вора-рецидивиста из ближнего зарубежья. На станции «Краснопресненская» злоумышленник выхватил телефон и попытался скрыться, но его тут же заметила девушка-полицейский, сотрудница кинологической службы, и произвела задержание. Мобильник был возвращен владельцу, а горе-преступник доставлен в отделение полиции.

Но самая захватывающая история произошла с писателем Маратом Сыртлановым из Москвы: мужчина умудрился забыть в вагоне метро борсетку с 4 млн рублей. В тот день Марат ехал по Калининской линии на деловую встречу, вышел на «Марксистской», а сумку второпях оставил на сиденье. В борсетке находилась сберкнижка с накоплениями на сумму 3,5 млн рублей, 400 тыс. рублей наличными, а также паспорт, водительские права, документы на машину и банковские карты с пин-кодами. Факт пропажи мужчина заметил поздно вечером и обратился в полицию лишь на



Фото Антона Петрова

следующий день, почти не надеясь вернуть утерянное. Стражи порядка на «Марксистской» распространили информацию по коллегам, и уже через два часа с Маратом связался старший сержант Павел Холев, собиравший, что сумка еще со вчерашнего дня находится в комнате полиции на станции «Новокосино». Удивительно, но дорогая кожаная борсетка проехала нетронутой всю Калининскую линию до конечной! Радости писателя не было предела, он даже хотел отблагодарить сотрудников полиции, но те вежливо отказались.

Между прочим, спаситель забывчивого пассажира, Павел Холев, живет весьма скромно. И тут — на тебе! Нашел целое состояние в пустом вагоне! Любопытно бы смутился. Но Холев — человек чести, он вернул деньги владельцу: «Что тут особенного? Это же не мое». Старший сержант отмечает, что в последнее время сознательность граждан значительно выросла. Сообща-

ют о любых подозрительных предметах, даже о пакете с чипсами. А вот маленькая сумка в этот раз, видимо, ускользнула от внимания пассажиров.

Главным событием в своей профессиональной деятельности Павел Холев считает случай, произошедший в 2012 году — тогда он задержал преступника, убившего пассажира на станции «Проспект Мира». «Я переходил с кольцевой на радиальную, вдруг услышал крики. Подбежал — а там здоровенный бугай бьет молодого парня ножом в грудь. Как увидел меня, бросился наутек сразу. Я погнался за ним, сбил с ног и скрутил. На суде потом свидетелем выступал, — рассказывает Павел. — А вот парнишку, к сожалению, не смогли спасти. Человеческая жизнь — вот что важно, а не эти ваши деньги».

Алексей Мышляев,
руководитель пресс-службы
УВД на Московском метрополитене

В метро — настоящие мастера!



В мае — июле 2016 года в Московском метрополитене был проведен городской конкурс профессионального мастерства «Московские мастера» по профессиям «Машинист электропоезда метрополитена» и «Дежурный по станции метрополитена».

В конкурсах приняли участие 300 машинистов и 214 дежурных по станции. После финального этапа конкурса по профессии «Машинист электропоезда метрополитена» призовые места распределились следующим образом. Первое место завоевал Никита Ковальков, машинист электродепо «Красная Пресня». Второе — Дмитрий Го-

ликов из электродепо «Свиблово», а третье — Андрей Айвазян из электродепо «Варшавское».

В конкурсе дежурных по станции расклад оказался следующим: победителем стал Евгений Аринин, дежурный по станции «Текстильщики» 6-й дистанции Службы движения. Второй оказалась Татьяна Гореева, дежурная по станции подменной группы

3-й дистанции Службы движения. Третье место заняла Елена Данилова, дежурная по станции подменной группы 8-й дистанции Службы движения.

В августе начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов и председатель Дорпрофжела Николай Никольский поздравили победителей конкурса, вручив им вручили памятные дипломы и медали. Также победители получили денежные премии. Но и это еще не все: призеров конкурса ожидает награждение на городском уровне. Торжественная церемония пройдет 7 сентября в колонном зале Дома союзов.



Работа над собой

В Управлении метрополитена прошла встреча, на которой присутствовал и. о. прокурора Московского метрополитена Дмитрий Хормач. На собрании прокурор и его помощник уточнили порядок взаимодействия работников метро с нарушителями.



Темой собрания стала профилактика правонарушений и преступлений в Московском метрополитене. «К сожалению, в последнее время мы столкнулись с рядом преступлений, которые совершались сотрудниками ГКУ «Организатор перевозок», — отметил и. о. прокурора Дмитрий Хормач.

Речь шла о превышении должностных полномочий при установлении личности нарушителей. Не секрет, что недобросовестные пассажиры нередко пытаются попасть в метро без билета или по чужому проездному документу. В этом случае необходимо зафиксировать административное правонарушение, но

зачастую такие пассажиры не реагируют на требование показать документы и провоцируют конфликт. В свою очередь работники метро не всегда ведут себя сдержанно, из-за чего на них впоследствии поступают жалобы.

По мнению прокуратуры, проблема кроется в том, что механизм установления личности нарушителей не прописан должным образом ни в одном документе. На метрополитене существует распоряжение о взаимодействии с сотрудниками органов внутренних дел, но оно ограничивается весьма размытыми формулировками.

Старший помощник прокурора, посвятивший этой проблеме свое выступление, отме-

тил, что в ближайшее время необходимо будет выработать соответствующие инструкции при участии руководства метрополитена, УВД и прокуратуры. Пока же он призвал работников метро и ГКУ «Организатор перевозок», проверяя документы у потенциальных правонарушителей, быть максимально вежливыми и корректными.

В завершение и. о. прокурора Дмитрий Хормач акцентировал внимание на том, что надо быть особенно бдительными в свете грядущих выборов в Госдуму. «У нас с вами общая задача — поддерживать закон и порядок на территории метрополитена», — отметил он.

ВСЕ НА ВЫБОРЫ!



Дорогие коллеги!
Напоминаем, что **18 СЕНТЯБРЯ** состоятся выборы депутатов Государственной Думы.
Избирательные участки открыты С 8:00 ДО 20:00.
Не забудьте взять с собой паспорт!
Узнать адрес вашего избирательного участка вы можете на сайте Центрального избиркома РФ: <http://www.cikrf.ru/>.
Приходите и проголосуйте!
Возьмите будущее в свои руки!

ЕСЛИ ВЫ РАБОТАЕТЕ В ДЕНЬ ВЫБОРОВ:

- Заранее получите открепительное удостоверение. С 3 августа по 6 сентября их выдает территориальная избирательная комиссия, с 7 по 17 сентября — участковая избирательная комиссия.
- 18 сентября проголосуйте на ближайшем к месту работы избирательном участке. Это займет не больше 5 минут.

Как мы отдохнули



Каждый год Дорпрофжел совместно с руководством Московского метрополитена организует поездки в оздоровительные лагеря для детей работников метро. Не стал исключением и 2016 год. Давайте посмотрим, что же было сделано для детского отдыха за прошедшие летние месяцы.

Для детей и подростков летние каникулы — это время как следует отдохнуть от школы, восстановить здоровье, а еще научиться чему-нибудь новому, развить свой лидерский и творческий потенциал.

Где же отдыхали дети работников метрополитена в рамках летней оздоровительной кампании?

☀ Детский оздоровительный лагерь «Заря», Солнечногорский район Московской области. Здесь в три смены отдохнули 960 детей в возрасте от 6 до 16 лет.

☀ Детский санаторно-оздоровительный лагерь «Уральские самоцветы», город Анапа. В июне здесь отдохнули 100 детишек в возрасте от 10 до 14 лет.

☀ Детский санаторно-оздоровительный комплекс «Жемчужина России», город Анапа. Тут в июне отдохнули 100 детишек в возрасте от 10 до 14 лет.

☀ Детский бронхолегочный санаторий, город Бронницы. На базе санатория получили лечение 60 детей работников метрополитена в возрасте от 3 до 7 лет.

Детские программы в лагерях были тщательно продуманными, полными событий. Ребяшки с удовольствием принимали участие в спортивно-познавательных играх и развивающих мероприятиях.

Все ребята остались довольны тем, как они провели летние каникулы. Каждый ребенок имел возможность отдохнуть и набраться сил, занимаясь тем, что ему по душе. Поэтому можем сделать однозначный вывод: летняя оздоровительная кампания удалась!



НОВЫЕ СЕРВИСЫ

Вам письмо!

Московский метрополитен запустил новый, удобный для пассажиров сервис. Теперь он осуществляет экспресс-доставку писем, документов и малогабаритных грузов, составляя удобную и недорогую альтернативу почте. Приемом корреспонденции занимаются сотрудники, работающие на стойках «Живое общение».

Новый проект позволяет оперативно доставлять корреспонденцию и посылки массой до 3 кг в регионы России. Пункты приема-выдачи пассажирских отправок открыты на стойках «Живое общение» и на складе забытых вещей на станции «Котельники». Новой услугой могут пользоваться как физические, так и юридические лица.

Пока доставка осуществляется железнодорожным транс-

портом. Например, посылки из Москвы в Санкт-Петербург возит высокоскоростной поезд «Сапсан». В дальнейшем, когда территория доставки расширится, планируется задействовать в перевозке грузов автомобильный, железнодорожный и авиатранспорт.

Все отправления в обязательном порядке проверяются сотрудниками Службы безопасности на наличие запрещенных к перевозке предметов.



Почтовые отправления обязательно должны пройти контроль безопасности

КОММЕНТАРИЙ

Николай СТЕПАНОВ,
Служба пассажирских сервисов

Работники на стойках «Живое общение» заняты обслуживанием пассажиров: они помогают людям найти наиболее удобный маршрут проезда, подсказывают, какой билет лучше приобрести. Этот сервис во многом ориентирован на туристов, поэтому наши сотрудники свободно владеют английским, могут рассказать о туристических программах и экскурсиях. С недавних пор к их должностным обязанностям добавилось еще одна: они принимают на отправку или на выдачу малогабаритные почтовые отправления. Конечно, перед введением этого сервиса все сотрудники прошли соответствующее обучение. После введения сервиса экспресс-доставки изменился регламент работы сотрудников стоек «Живое общение». Это чисто технические изменения: в нем прописано время принятия и выдачи почтовых отправок, правила общения с клиентами. Все это вместе призвано повысить культуру обслуживания пассажиров московского метро. Новая услуга пользуется у москвичей большой популярностью, мы принимаем корреспонденцию от пассажиров ежедневно. Сейчас мы доставляем почтовые отправления в 33 города России, но в будущем надеемся расширить географию доставки.



Работники стоек «Живое общение» получили новую стильную форму в корпоративных цветах московской транспортной системы

Поможем вместе!

Дорогие друзья! Машинисту электродепо «Красная Пресня» Валерию Трубникову нужна помощь. Его дочке Маше поставили страшный диагноз: **нейробластома (злокачественная опухоль надпочечника), метастазы в печени, в забрюшинных лимфоузлах, поражение костного мозга, IV стадия.**

Сейчас Маша и ее мама находятся на обследовании в клинике «Северанс» в Южной Корее. Врачи говорят, что у малышки есть шанс выздороветь, но на лечение нужны деньги.

Для одной семьи это большая сумма, но, если мы соберемся вместе, нам все будет по силам. **Не оставайтесь равнодушными: даже 100 рублей могут спасти Машеньку!**



Получатель: Трубников Валерий Сергеевич
Карта «Банка Москвы»: 5417 1564 3020 8534
Карта «Альфа Банка»: 5486 7320 5090 4176
МТС: 8 915 421 08 09
Мегафон: 8 926 967 80 87

Получатель: Трубникова Анна Вячеславовна
Карта «Райффайзен»: 5100 6914 7513 7216
Карта Сбербанка: 5336 6900 2090 0157
Карта Сбербанка: 5469 3800 6485 4267
«Яндекс.Деньги»: 410014283092578

Подробности о диагнозе и лечении Машеньки:
<https://vk.com/club122170916>

Предлагаем стабильную работу

Работа машиниста начинается и заканчивается в депо. Причем неважно, управляет он мотовозом или пассажирским поездом. Именно в электродепо машинисты проходят предрейсовый медосмотр и инструктаж, сюда же они возвращаются после смены. Об особенностях профессии машиниста мотовоза мы поговорили с Владимиром Ручко, заместителем начальника электродепо «Северное» по эксплуатации.

— Как проходит обычный день машиниста мотовоза?

— Сначала машинист и помощник проходят медосмотр: на компьютере измеряется пульс, давление, сдается тест на алкоголь. Затем они получают 15-минутный инструктаж, на котором прорабатывается план для каждой бригады: что будут делать, где будут делать, под чьим руководством. После этого проводится базовый осмотр мотовоза на предмет наличия топлива, масла и охлаждающей жидкости — и команда готова к работе. На мотовозах перевозят оборудование и строительные материалы: рельсы, насосы, щебенку, цемент. Также в их обязанности входит поддержание тоннеля в чистоте. Мойка тоннеля, например, производится с помощью специальных прицепов, которые едут и поливают водой во все стороны.

Работа помощника машиниста совсем другая — он глаза и уши машиниста. Помощник всегда находится впереди мотовоза, на специальной платформе. Он подает машинисту знак, если впереди замечены люди. Многих волнует вопрос карьерного

роста. Так вот, продвижение от помощника до машиниста занимает в среднем один год. Конечно, если сравнивать карьерный рост на мотовозе и на пассажирском составе, то в первом случае он медленнее, так как коллектив более стабильный. И потом, на электропоездах изначально гораздо больше народу: если на мотовозах в нашем депо трудятся 32 человека, то машинистов пассажирских поездов в штате 257. Среди них и текучка больше: кто-то на пенсию уходит, кто-то переходит на другую работу.

— Чем отличается работа машиниста пассажирского поезда от работы машиниста мотовоза?

— Прежде всего, спецификой труда. У машинистов электропоездов вся деятельность связана с пассажирами, а моторельсовый транспорт «заточен» под грузоперевозку и обеспечение бесперебойной работы метрополитена. Машинисты мотовозов работают только ночью, так как их работа связана с обслуживанием оборудования, установленного в тоннелях. Их смена начинается в 23:45 и закан-

«**Сегодня в электродепо «Северное» работают 257 машинистов электропоезда и 32 машиниста мотовоза**»

чивается в 5:45, ее продолжительность — всего 6 часов, в отличие от машинистов обычных поездов, у которых смена обычно длится от 6 до 8,5 часов. Машинисты пассажирских поездов работают и днем, и ночью. Последние поезда на всех линиях отправляются от конечных станций в 1:03, в начале третьего ночи машинисты заводят их в депо, а сами идут спать в комнату отдыха. Наступает новый день — и они снова в работе.

— Как руководство депо взаимодействует с машинистами?

— Молодые ребята приходят с улицы, их сразу отправляют на обучение. Затем они проходят практику, сдают экзамены — и в депо, и в учебном центре метрополитена. Потом уже становятся помощ-



никами, далее — машинистами. Руководство депо следит за тем, чтобы все сотрудники были одеты в форму, чтобы соблюдались условия труда, обеспечивался соцпакет. Два раза в месяц проводятся технические занятия. Например, для машинистов мотовозов мы недавно установили интерактивный проектор. Теперь обучение проходит с использованием видеоматериалов — такого не было раньше, только плакаты на стенах висели. Кстати, сейчас некоторых машинистов пассажирских поездов обучают водить в том числе и мотовозы. Таким образом можно «открыть новую категорию в водительских правах», и зарплата будет выше.

— Ну и напоследок: хорошо ли, на ваш взгляд, работать машинистом?

— Это очень сильно зависит от человека и его личных качеств. Вообще это довольно спокойная и монотонная работа, но порой происходят такие случаи, что не каждый выдержит. Бывает, что пассажиры-суицидники бросаются под поезд или кто-то случайно падает на рельсы. Это колоссальный стресс для любого машиниста. Машинисты мотовозов постоянно ездят по тоннелям, где в то же самое время работают люди — обходчики пути. И тут огромная ответственность лежит на помощнике машиниста: он видит их первым, дает машинисту команду

сбросить скорость или совсем остановиться. Рабочие в тоннеле в свою очередь замечают сигнал мотовоза и отступают в сторону.

Машинисту нужно все время следить за своим здоровьем: если медкомиссия выявит ухудшение зрения или слуха, до работы не допустят. С другой стороны, эта деятельность предполагает определенную экономию умственных и физических сил, кое-кто даже приходит домой отдохнувшим. Каждая профессия — это индивидуальный выбор человека, большинство старается найти дело себе по душе. Мы же со стороны метрополитена всегда готовы предложить стабильную работу и достойную зарплату.

ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

Секреты «безопасников»

Работа сотрудников Службы безопасности Московского метрополитена вроде бы у всех на виду, но много ли мы знаем про людей в синих жилетах, уже на протяжении четырех лет встречающих нас в вестибюлях метро? Почему, например, вон тому мужчине в картузе сказали пройти через рамку, а парня с рюкзаком даже не остановили? Попробуем разобраться.

Главная задача «безопасников» предельно ясна: они должны отслеживать подозрительных личностей и не допускать их попадания в метрополитен. Чтобы понять, кого именно останавливать, нужно владеть искусством профайлинга — иначе говоря, нужно уметь по мимике, походке и деталям одежды выявлять в толпе потенциально опасных для общества людей.

Этому будущих сотрудников обучают в первую очередь. Работники Службы безопасности обязаны обращать внимание на людей в неспокойном состоянии. Бегающие глаза, беспорядочные движения, напряженное выражение лица — все это повод для досмотра. Также через рамку пропускают пассажиров с большими сумками и неопрятно одетых. Тот, кто отказывается, имеет право покинуть



метрополитен в добровольном порядке: без прохождения контроля в метро ему уже не попасть, даже при наличии купленного билета. Само собой, мужчин останавливают чаще, значительно реже — женщин, детей и пенсионеров. Интересно, что рамка металлоискателя может пищать по-разному: на обнаруженный зонтик звук один, на кусок арматуры — совсем другой. Если рамка на чьей-то сумке запищала «по-крупному», то такому багажу прямая дорога в рентген-аппарат. В случае обнаружения чего-то незаконного принимаются дальнейшие меры.

Как мы знаем, к провозу в московском метро запрещены легковоспламеняющиеся и ядовитые вещества, боеприпасы, оружие, колющие и режущие предметы. Нельзя брать с собой

«**Сотрудники Службы безопасности, обнаружившие предметы, запрещенные к провозу в московском метро, поощряются дополнительной денежной премией в 5 тыс. рублей**»

животных вне специальных переносок и лыжи с санками без чехлов. Что до работников Службы безопасности, то чаще всего им приходится изымать ножи, газовые баллончики и травматическое оружие. Кстати, с недавнего времени их будут поощрять дополнительной премией за найденный запрещенный предмет.

ИНТЕРВЬЮ

Подробнее обо всех нововведениях мы поговорили с Максимом Мошкиным, начальником отдела транспортной безопасности.



— Максим Николаевич, расскажите подробнее о дополнительном премировании.

— Зарплата наших сотрудников состоит из оклада и ежемесячной премии в размере 50% — это то, что выплачивается всегда. Для получения дополнительного поощрения должно выполняться определенное условие, и происходит это так: работник нашего подразделения выявляет подозрительного человека, начинает досмотр. Если в ходе этого досмотра обнаружены предметы, запрещенные к обороту в РФ, — оружие, взрывчатые вещества, компоненты оружия, — то такой гражданин передается полиции. И только если полиция подтверждает незаконность изъятого, сотрудника поощряют дополнительной денежной премией. Сумма премии — 5 тыс. рублей.

У некоторых, например у полицейских и сотрудников спецслужб, есть право на ношение оружия. Если наш работник находит такое оружие и по результатам проверки никакого «криминала» не устанавливается, то и премии не будет. Таким образом, речь идет о поощрении сотрудников, которые выявили нарушение закона, а в отношении нарушителя при этом существует процессуальное решение о его привлечении к ответственности.

— Говорят, что сотрудникам Службы безопасности скоро разрешат носить и использовать огнестрельное оружие. Это правда?

— Да, но это произойдет после того, как закончится процедура аккредитации и лицензирования в качестве подразделения транспортной безопасности. При этом закономерно ужесточатся требования медкомиссии: все работники будут обязаны проходить ежегодный медосмотр на наличие в организме наркотиков, а также периодические проверки на пригодность к деятельности в условиях, связанных с применением огнестрельного оружия и спецсредств.

— Имеют ли сотрудники Службы безопасности право на самостоятельный досмотр пассажиров без привлечения правоохранительных органов?

— Да, и всегда имели. Но действия осуществляются сообща. Допустим, наши работники выявили гражданина с оружием — мы его передаем полиции. Полиция уже проверяет, законно человек при себе имеет оружие или нет. Если законно, то никто у него ничего изымать не будет, а если незаконно, тогда уже включаются процессы по уголовному и административному законодательству. Здесь важно понимать, что прохождение досмотра — это не прихоть сотрудников Службы безопасности, а обязанность пассажиров. И делается это для их собственного блага.



Астрахань: край изобилия



Астрахань — город на юго-востоке России, омываемый водами Волги и Каспийского моря, — издревле слыла краем изобилия и колыбелью народностей. Астрахань, один из самых многонациональных городов нашей страны, спокойно сочетает в себе европейскую и азиатскую культуру. Не случайно поэт Велимир Хлебников величал ее «треугольником Христа, Будды и Магомета». Многие туристы приезжают в Астрахань, чтобы порыбачить и насладиться арбузами. Но мы-то с вами знаем, что этот город со славной историей и великолепной архитектурой стоит посещения в любое время года.

КАК ДОБРАТЬСЯ

НА САМОЛЕТЕ

Самый быстрый и, на удивление, экономичный способ — лоукостером «Победа» в Астрахань можно долететь за 999 рублей. Само собой, такие билеты разлетаются, как горячие пирожки, поэтому планируйте поездку заранее. Также в Астрахань совершают регулярные рейсы «Аэрофлот» и S7 Airlines, средняя цена за билет колеблется в районе 4 тыс. рублей. Время полета — около двух часов.

НА ПОЕЗДЕ

Между Москвой и Астраханью ежедневно курсирует фирменный поезд «Лотос», но идет он дольше, а

стоит дороже обычных поездов на направлении. Стоимость проезда в «Лотосе» составит больше 4 тыс. рублей за плацкартный вагон и 5–6 тыс. рублей за купе, что примерно на тысячу дороже, чем у конкурентов. Дорога поездом до Астрахани занимает 26–30 часов, так что вы сможете как следует выспаться под мерный стук колес.

НА АВТОМОБИЛЕ

Астрахань расположена в 1400 км от Москвы, так что на машине придется ехать довольно долго. Сначала нужно добраться до Волгограда, ну а затем двигаться либо по трассе М6 вдоль реки Ахтубы, либо по трассе Р22 «Каспий», что пролегает вдоль правого берега Волги.



ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

АСТРАХАНСКИЙ КРЕМЛЬ

Главная достопримечательность города, великолепный образец военно-инженерного искусства второй половины XVI века. Строительство кремля в Астрахани имело свои предпосылки: после того как Российское государство получило выход к Каспийскому морю, возникла острая необходимость в защите границ на юго-востоке. Так появился деревянный форпост на островном холме Астрахани. При Иване Грозном было решено отстроить кремль из белого камня и значительно расширить его территорию. На сегодня Астраханский кремль имеет три проездные и четыре глухие башни, толщина стен которых в некоторых местах достигает 3,5 м.

БЕЛЫЙ ГОРОД

Астраханский Белый город — это исторический комплекс построек вокруг кремля, иначе

говоря, посад. В свое время здесь стихийно появлялись жилые и прочие дома, но к началу XVII века удалось сформировать единый архитектурный ансамбль, и посад обнесли толстой каменной стеной с защитными башнями. На сегодня в Белом городе сохранились подворья восточных купцов и мечети, а также знаменитая восьмигранная башня Спасо-Преображенского монастыря и Демидовское подворье.

ЛЕБЕДИНОЕ ОЗЕРО

Настоящий уголок умиротворения для тех, кто устал от шумного города. На берегах астраханского Лебе-



диного озера оборудован удобный спуск к воде, здесь много лавочек и аккуратных газонов. Но главное — это, безусловно, лебеди. Заботливые архитекторы даже предусмотрели для них ротонду посередине озера.

СОЛЕНОЕ ОЗЕРО БАСКУНЧАК

В Астраханской области есть свой аналог Мертвого моря — озеро Баскунчак, одно из самых соленых в мире. Содержание минеральных веществ в нем достигает 300%. Из-за такой плотно-



сти воды тело человека легко удерживается на поверхности озера. Баскунчак очень популярен у туристов, поскольку на его побережье имеются залежи лечебных глин.

ЧТО ПОПРОБОВАТЬ

БАЛЫК

Балык — это местное название вяленой рыбы, любимого кушанья всех астраханцев.



Чаще всего для балыка берут осетрину, хотя вообще балык готовят почти из любой рыбы, при этом блюдо сохраняет свой нежный вкус и специфический приятный запах.

СОЛЕННЫЙ ЧАЙ

Знаменитый зеленый чай с молоком, солью, маслом и нутряным жиром — наследие кочевников-



калмыков. Сложно найти астраханца, который не пробовал этот чай, сложно найти туриста, который решился бы выпить его с первого раза.

ВАРЕНЬЕ ИЗ ТОМАТОВ

Местные жители любят готовить варенье не только из фруктов, но и из овощей.



Яркий пример тому — варенье из помидоров. А еще в Астрахани делают замечательный джем из грецких орехов — обязательно попробуйте!

ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ШОУ С КАТУШКАМИ ТЕСЛА И НАСТОЯЩИМИ МОЛНИЯМИ

АТТРАКЦИОН "КЛЕТКА СТРАХА" ИНТЕРАКТИВНЫЕ ЭКСПОНАТЫ

TESLA-HALL
НАУЧНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР

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

ВЫРЕЖИ ЭТОТ КУПОН И ПОЛУЧИ СКИДКУ 50%

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.



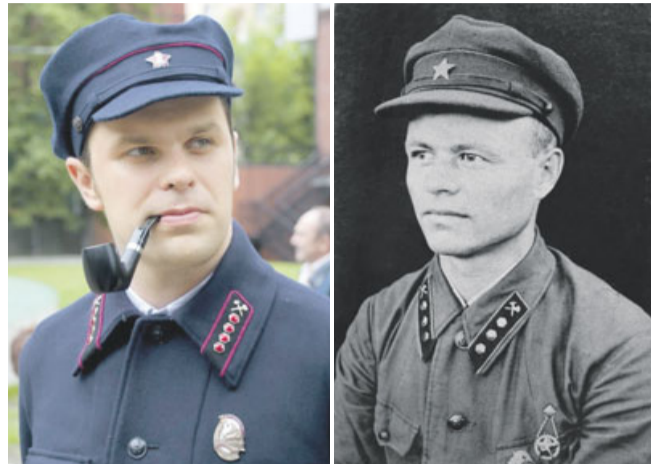
Наш комплекс находится по адресу: Московская область, Одинцовский район, поселок Лесной Городок, улица Железнодорожная, 12 — это всего пять минут ходьбы от ж/д станции Лесной Городок Киевского направления.

ПРИЕЗЖАЙТЕ, МЫ ВСЕГДА РАДЫ ВАМ!



Серый — цвет красивый

Свой рассказ об истории форменной одежды метрополитеновцев продолжает руководитель клуба реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал / Vauxhall Nord» Александр Сыромятников.



Форменная одежда моды 1930-х, общежелезнодорожные петлицы у метро с 1938 года. Слева — реконструкция темно-синего парадного и повседневного френча (пуговицы железнодорожные, черные, а не золотого цвета, кокарда железнодорожная). Малиновые канты службы движения и управления метро. Справа — «рабочий» френч облегченной ткани зеленого цвета. Петлицы в обоих случаях — старшего начальствующего состава. Отсутствуют цветные канты по краям воротника

В прошлой статье мы упомянули, что в 1930–1940-е годы цвета форменной одежды метрополитеновцев и железнодорожников были очень разными. Они

вообще в XX веке менялись не раз, а знаменитый «советский темно-синий» — это 1930-е и 1940-е годы. Позже было приказано изменить цвет формы на черный, а темно-синими



Слева на В. И. Якутине современный «летний» серый цвет железных дорог, а на А. В. Ершове — цвет метрополитена, и они отличаются. Железная дорога отказалась от погон и вернулась к нарукановым знакам и петлицам одновременно, а метрополитен оставил погоны и петлицы. Справа на П. Ф. Кривоносе серый цвет образца 1963 года, нашивки нарукановые, нет петлиц и погон

форменные наряды стали только в 1985 году.

Самый красивый белый цвет сейчас на метрополитене и не введен, и не носится. По факту его перестали носить с 1960-х годов. Тогда же, в 1960-е, появляется привычный нам летом серый «костюмный» цвет, который и сегодня официально носят метрополитеновцы и железнодорожники. Но все зависит от оттенка.

Серый может быть безликим, а может — очень красивым. Всю свою «форменную» жизнь облик работника метро зависел от фактуры и качества ткани — бывает, что цвет у одежды тот же, а облик и стать — иная.

В этой статье мы хотим показать вам больше фотографий, фотографий, чтобы вы увидели историю в цвете и узнали, какие оттенки носил метрополитен.



Слева направо: темно-синий цвет образца 1994 года (на плечах полупогоны), затем 1985 года (на обшлагах нашивки) на односторонних форменных пиджаках. Затем черный цвет образца 1963 года на двустороннем пиджаке с нарукановыми нашивками (на тулье фуражки отсутствует «птичка» серо-бурого цвета). Крайний справа — белый односторонний летний френч образца 1943 года с фуражкой с белым чехлом. На фоне вагона типа «А» 15 мая 2015 года



«Незимний» светло-коричневый цвет для френчей образца 1943 года с погонами

активный отдых

На железных конях по Крыму

Летом представители велоклуба Московского метрополитена путешествовали по Крыму — за семь дней они исколесили практически весь полуостров. О поездке нам рассказал председатель велоклуба и совета молодежи электродепо «Измайлово» Алексей Шибанов.



Наш клуб регулярно участвует в велопробегах и сам их организует. Например, в 2015 году мы провели мероприятие, приуроченные к 70-летию победы в Великой Отечественной войне и к 80-летию Московского метрополитена. А в этом году мы решили посетить Крымский полуостров. Хотелось своими глазами увидеть, что изменилось в этом красивейшем, уникальном краю после Крымской весны.

В велопробегах участвовали ребята из СЦБ, электродепо «Измайлово» и «Выхино». До



Крыма добирались на самолете, и наш велопробег стартовал прямо от аэропорта. Путь был не близкий — приблизительно 322 км. Маршрут пролегал, в основном, по берегу Крымского полуострова. За семь дней путешествия нам удалось посетить Симферополь, Бахчисарай, Севастополь, Балаклаву, перевал Байдарские ворота, Симеиз, Форос, Кореиз, Голубой залив, Алупку, Солнечную тропу, Ялту, Алушту и Ангарский перевал.

Местность для нас новая, поэтому ехать поначалу было непривычно. Погода стояла теплая и солнечная, хотя и под-

водила местами. Встречались тяжелые подъемы, во время которых периодически приходилось тащить велосипеды на себе. Впрочем, все как и в любом другом путешествии.

Крым — это, конечно же, море, горы и потрясающие пейзажи. Там всегда есть на что посмотреть: гора Ай-Петри, Ласточкино гнездо, Балаклавская бухта, Мисхорская набережная. Особенно запомнился бывший секретный военный объект — подземная база подводных лодок в Балаклаве, которая сегодня превратилась в Музей холодной войны. Жаль, что не удалось попасть в средневековый пещерный город Чуфут-Кале.

Поездка была непростая, готовились мы к ней около года. В подготовке путешествия нам очень помогла профсоюзная организация метрополитена: нас обеспечили билетами на самолет из Москвы в Крым и обратно, организовали ночевки в гостиницах. В результате все прошло на высшем уровне, без каких-либо организационных трудностей. Хотим выразить свою благодарность Дорпрофжелу Московского метрополитена, а особенно Николаю Никольскому и Елене Гапеевой.

Обновленная «Красная стрела»

В честь Дня железнодорожника именной поезд «Красная стрела», уже 10 лет курсирующий по Сокольнической линии, обновил свою экспозицию. В оформлении вагонов использованы исторические документы и уникальные фотографии из архивов ОАО «РЖД».



Уникальный интерьер именной поезда «Красная стрела» посвящен 85-летию легендарного экспресса, связывающего две столицы. Для многих поколений фирменный поезд Москва — Санкт-Петербург стал символом надежности и комфорта железнодорожных перевозок, а также образцом высокой культуры обслуживания пассажиров.

Презентация новых интерьеров любимого поезда состоялась 5 августа. В его торжественном запуске приняли участие вице-президент ОАО «РЖД» Михаил Акулов, начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов и другие почетные гости.

«Фирменный поезд «Красная стрела» вот уже 85 лет соединяет не только две столицы, но и сердца живущих в них соотеч-

ественников. Его любят и ценят не только за комфорт и гостеприимство, но и за неизменную пунктуальность, — сказал в своем выступлении Дмитрий Пегов. — Мы безмерно гордимся тем, что один из старейших и любимейших электропоездов Московского метрополитена носит имя легендарного экспресса».

СПРАВКА

Сегодня в московском метро курсирует несколько именных электропоездов. Самый старый из них — «Народный ополченец» — вышел на Замоскворецкую линию в 1989 году. Также в метро есть именные поезда «Курская дуга», «Читающая Москва», ретропоезд «Сокольники», «Поэзия в метро» и картинная галерея на колесах — поезд «Акварель».

Маковый рулет



Вкусным рецептом с нами поделилась заведующая производством столовой №13 электродепо «Планерное» Людмила Лейченко.

Ингредиенты.

Для теста: 225 г муки, 2 г сухих дрожжей, 50 г сахара, 4 г соли, 10 г растительного масла.

Для начинки: 100 г мака, 75 г сахара, 1 ст. л. меда, 150 мл воды.

Для приготовления теста смешайте муку, дрожжи, сахар, соль и растительное масло. Выдержите тесто 1 час в теплом месте.

Мак залейте водой, поставьте на огонь и варите до полного выпаривания воды. Затем остудите, пропустите через мясорубку вместе с сахаром, добавьте мед и перемешайте.

Тесто раскатайте в тонкий пласт, выложите на него начинку тонким слоем по всей поверхности и сверните в рулет. Дайте ему подойти еще 10–15 минут.

Выпекайте 20–30 минут при температуре 180 °С.

Из отпуска на работу. Как пережить?



Как гласит популярная в последнее время шутка, летом работники делятся на два типа: «Я не знаю, я завтра в отпуск уйду» и «Я не знаю, я только из отпуска вышел». Как вернуться в трудовые будни после отпуска легко и без стресса, рассказывает психолог метрополитена Дарья Нойкина.

Лето — чудесная пора, когда большинство из нас любят брать отпуск. И не важно, чем мы занимаемся в это время — разрезаем накопившиеся повседневные дела, путешествуем или лежим на диване. Мы в любом случае отдыхаем от работы. Но отпуск заканчивается, и настает тот самый день, когда приходится возвращаться на рабочее место. А кому это по душе? Разве что заядлым трудолюбивым.

Тем не менее работа занимает одно из самых важных и нужных мест в нашей жизни, и поэтому, скрепя сердце, мы снова идем туда к восьми утра. Плохое настроение, тоска, грусть, а может быть и отчаяние — что-то из этого обязательно сопровождает нас в этом пути. Крепитесь! После короткого периода адаптации организм

перестроится, и через пару дней вы войдете в обычный график жизни.

К счастью, в ваших силах уменьшить собственные страдания и вернуться на работу без ущерба для себя и трудовой деятельности. Конечно же, начинать необходимо заранее, с профилактики:

1. Проводите отпуск качественно. Полностью отключитесь от работы и прочих проблем хотя бы на короткий промежуток времени.

2. Не воспринимайте день выхода на работу как час апокалипсиса, когда все живое превратится в руины. Это всего лишь очередной, обычный день вашей жизни.

3. За 3–4 дня до конца отпуска включайтесь в обычный режим питания и сна. Вспомните ту самую бессонную ночь перед выходом на ра-

боту — она появляется именно из-за того, что мы привыкли ложиться спать в разное время.

Непосредственно на работе нужно взять себя в руки и подойти к адаптации ответственно:

1. Входите в рабочий процесс постепенно. Ознакомьтесь с накопившимися документами, письмами, узнайте последние новости. Это поможет быстро войти в курс дела и правильно организовать работу.

2. Составьте план работы. Определитесь с кругом задач и выделите наиболее важные на данный момент. После длительного отсутствия очень легко запаниковать, увидев уйму накопившихся дел. Только грамотное планирование поможет вам не расстроиться окончательно!

3. Отложите сложные задачи на несколько дней. Конечно, если это возможно.

4. Акцентируйте внимание на приятном. Например, вы снова увидите своих друзей и приятелей, продолжите заниматься любимым делом, развиваться профессионально. Если уж все вышеперечисленное не греет, подумайте о том, что вы получите заработную плату за свой труд.

Не грустите, ведь это был не последний отпуск в вашей жизни. Без работы мы бы, наверное, и не смогли оценить этот небольшой промежуток времени, который нам дается. Впереди нас ждет еще уйма ярких моментов, впечатлений и приключений — и не только во время ежегодных отпусков!

Метро + кино



Многие фильмы, в которых фигурировали станции метро, стали классическими и, несмотря на свой почтенный возраст, до сих пор радуют зрителей. Среди них — всеми любимые ленты «Курьер», «Москва слезам не верит», «Влюблен по собственному желанию», «Я шагаю по Москве», «Семь нянек», «Летят журавли», «По главной улице с оркестром» и многие другие. Свой звездный час настал для таких станций, как «Новослободская», «Выхино», «Парк культуры» Кольцевой линии, «Университет» и «Александровский сад». И в наши дни станции, вагоны и другие объекты московского метро нередко становятся съемочной площадкой для многих картин как отечественных, так и зарубежных режиссеров.

«От имени многотысячного коллектива Московского метрополитена хочу поздравить всех работников киноиндустрии с Днем российского кино! — обратился начальник метрополитена Дмитрий Пе-

ФАКТЫ



В июне на Кольцевую линию вышел поезд «Легенды кино», посвященный отечественному кинематографу. Его оформление было подготовлено силами киностудии имени Горького при поддержке Министерства культуры РФ. Это уже третий именной поезд, посвященный Году российского кино: по Кольцевой линии также курсируют поезда «Герои на все времена» и «Кино Победы».

гов. — Выражаю особую благодарность за проведенную совместную работу. Надеюсь, что метрополитен останется неотъемлемой частью отечественного кино, сохраняя на долгие годы свой образ на кинолентах».

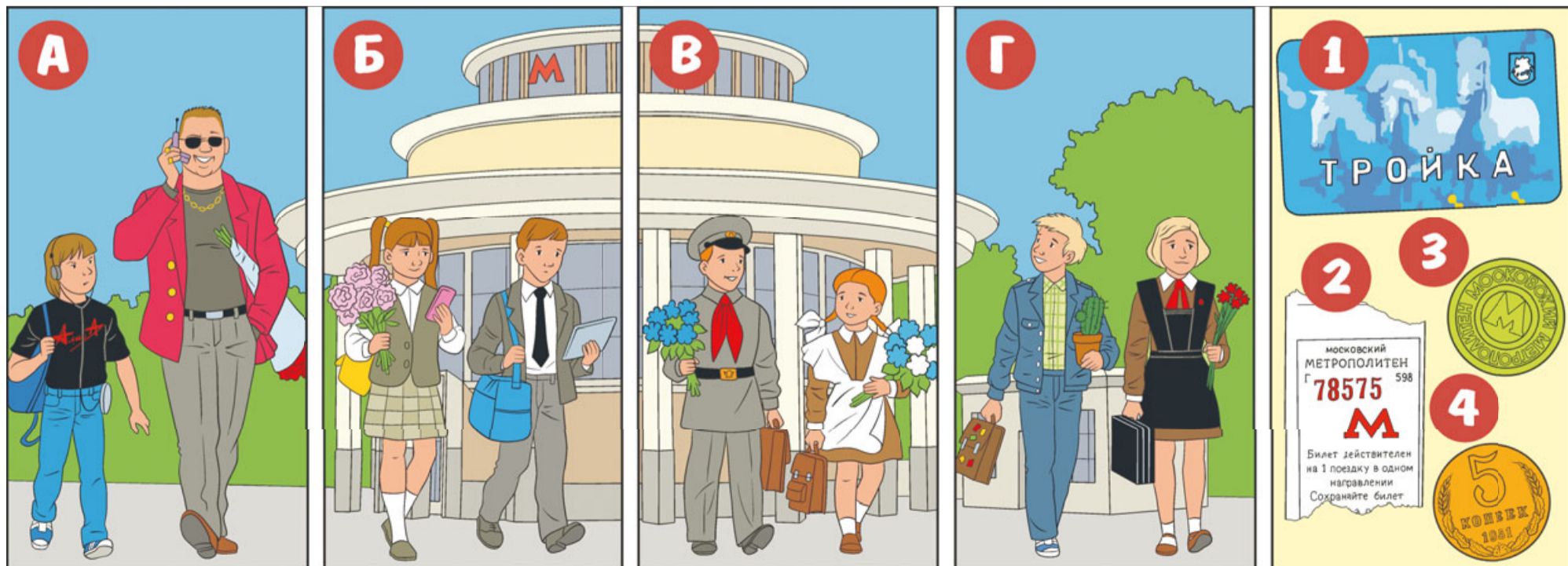
Они читают «Мое метро»

Игорь Угольников, актер, режиссер, сценарист и продюсер. Известен как ведущий юмористических программ «Оба-на!», «Доктор Угол» и «Добрый вечер с Игорем Угольниковым»



Путь к знаниям

Пора в школу. А как туда поехать? Конечно, на метро. Подходишь к турникету, достаешь жетончик... Или пять копеек? Или карту «Тройка»? Кажется, все перепуталось. Помогите школьникам из разных эпох определить, какой способ им подойдет для оплаты проезда.





gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо
в редакцию



Моё метро



Техническая страница

Диспетчерское регулирование движения поездов



В крупной транспортной системе, какой является московское метро, не обойтись без диспетчерского регулирования движения. На метрополитене движением поездов руководит диспетчерский участок Службы движения.

Каждый поездной диспетчер управляет работой одной линии. Он оценивает достоверность полученной информации, контролирует ситуацию на линии и принимает адекватные решения, за правильность которых несет ответственность.

Чтобы принять верное решение, поездному диспетчеру необходимо собрать информацию от дежурных по станции, дежурных постов централизации, машинистов, работников восстановительных служб и других сотрудников метро.

С начала открытия метрополитена в помощь поездному диспетчеру и дежурным поста централизации (ДСЦП) устанавливалась электрическая централизация, которая контролировала положение стрелок и осуществляла их централизованный перевод с поста централизации. На перегонах, где отсутствовали стрелки, устанавлива-

лась автоматическая блокировка, обеспечивающая безопасность движения в автоматическом режиме путем открытия светофора на разрешающее показание или закрытие на запрещающее, если поезд въехал на ограждаемый участок.

Информацию о работе перегона и станций диспетчер получает от ДСЦП или ДСП (дежурного по станции). Такое положение дало возможность создать систему, которая позволила бы диспетчеру осуществлять непосредственное управление стрелками и сигналами без участия дежурных, находящихся на станциях. Этот вид управления назвали диспетчерской централизацией.

Первая установка диспетчерской централизации была построена в 1936 году на железнодорожном транспорте, но там она распространения не получила, поскольку могла контролировать небольшое количество станций.

С 1955 года стала внедряться новая система — полярно-частотная ПЧДЦ-ЦНИИ, которая на метрополитене стала устанавливаться на вновь построенных станциях и получила название маршрутно-релейной централизации (МРЦ).

Вся информация поступала на блокпост централизации по кабелю. Проведение большого количества кабелей на диспетчерский пункт не представлялось возможным в условиях большого города.

В 1961 году повышение интенсивности движения привело к появлению частичной диспетчерской централизации, которая не требовала большого количества кабелей, так как была выполнена на бесконтактных элементах.

«Нева»

В 1967 году впервые была внедрена новая система централизации «Нева», в которой контрольная информация стала передаваться циклическим способом, что позволило повысить скорость движения поездов и пропускную способность.

На Московском метрополитене первая диспетчерская централизация типа «Нева» была установлена на Таганско-Краснопресненском радиусе в середине 1970-х годов. Система контролировала нахождение поездов на станциях с путевым развитием и перегонах, считывала номера поездов, отдавала команды на перевод стрелок, контролировала правильность задания маршрута после выполнения отданных команд. Также она давала возможность перейти на местное управление с учетом контроля действий оперативного персонала. Впоследствии появилась система «Луч» — модернизированная версия «Невы».

Системы «Нева» и «Луч» непрерывно ведут передачу сигналов, контролируя состояние объектов. Контролируемые объекты проверяются

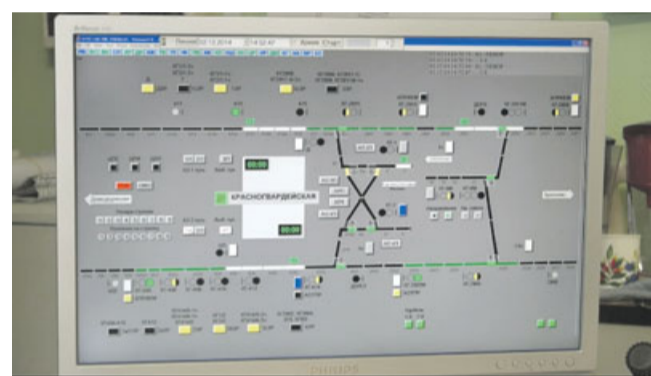
последовательно во времени по определенному циклу, и после окончания проверки одного из них система переходит к следующему. Все процедуры ведутся обычным схемным путем. Наличие разветвлений в линейных цепях не нарушает принципа разделения сигналов телесигнализации и не требует дополнительных средств защиты.

Системы «Нева» и «Луч» могут передавать сигнал на любое расстояние или принимать информацию по двухпроводным линейным цепям. Аппаратура данных систем обладает универсальностью и располагается на типовых станивах, расположенных в релейных на станивах электрической централизации. Схема управления реле электрической централизации принимает сигналы телесигнализации и обеспечивает возбуждение реле для выполнения команды, а после ее выполнения передает информацию об исполнении на реле диспетчерской централизации. Подача сигнала производится в виде кода и при необходимости может усиливаться в зависимости от дальности расстояния.

Вся информация поступает на контрольные табло диспетчерского пункта данной линии в виде непрерывной информации. Коды управления отдаются с выносных пультов управления.

«Луч»

Система «Луч» отличается от системы «Нева» улучшенными характеристиками. Принципы телемеханики, заложенные в ней, позволяют использовать в двухпроводной цепи 5–6 частотных каналов — это достигается за



счет усовершенствования аппаратуры канала телеуправления.

Передача сигнала ведется в импульсном режиме, что позволяет уменьшить число реле, подверженных механическому износу, — это резко снижает ее себестоимость при простоте ее установки. Она отлично сочетается с другими, более старыми устройствами сигнализации.

Система «Луч» позволяет использовать ячеечные табло информации на станциях и диспетчерском участке. На станциях пульт управления не требует выносного пульта и располагается на контрольном табло управления. Также отсутствует щит вспомогательных приборов, что позволяет дежурной управлять вспомогательными приборами с табло контроля и управления.

На диспетчерском участке вспомогательные приборы также устанавливаются на контрольном табло, а управление ведется с выносного пульта управления при помощи кодированных сигналов.

«Сетунь»

На сегодняшний день на диспетчерском участке проведена замена старых систем на более новую систему «Се-

тунь», получившую название АРМ ПД — автоматическое рабочее место поездного диспетчера. На станциях устанавливается система АРМ ДСЦП — автоматическое рабочее место дежурного поста централизации.

Система «Сетунь» обеспечивает удобную форму ввода и отображения информации с учетом требований современной эргономики. В ней применяются жидкокристаллические или плазменные видеомониторы, позволяющие создать экологически идеальную моторную зону для оперативного и обслуживающего персонала.

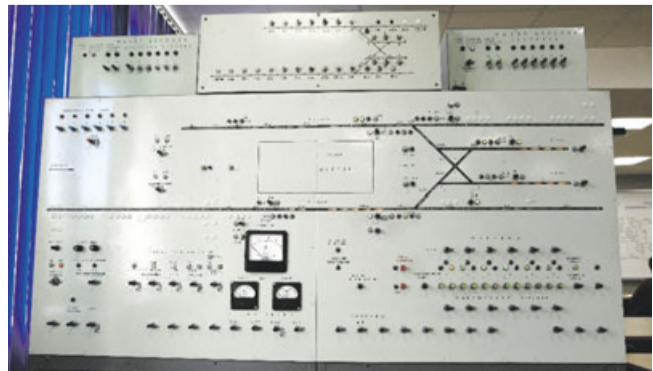
Программное обеспечение системы позволяет:

- применять новые информационные технологии;
- фильтровать поступающие сообщения;
- задействовать резерв в случае выхода из строя одного из устройств;
- защищать систему от внешних воздействий и несанкционированного доступа.

Система ведет автоматический контроль и диагностику отданных или выполненных команд, автоматическую запись графика движения, действий технических средств и оперативного персонала. Вся эта информация хранится у поездного диспетчера в течение месяца и три года — на центральном процессоре.

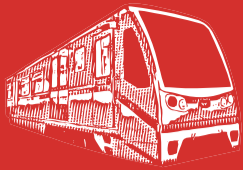
Система «Сетунь» — часть интегрированной системы управления движением, обладает рядом программно-аппаратных интерфейсов в отношении внешних объектов, других сигнализаций. Является составной и неотъемлемой частью единого диспетчерского центра управления перевозочным процессом.

Ольга Алтышева,
преподаватель УПЦ СОП



Пульт-табло маршрутно-релейной централизации станции





Разрушители мифов: режим «Прицельная остановка»

В своем обращении к читателям газеты «Мое метро» Николай Федорчук и Владимир Коблов развеяли все мифы о режиме «Прицельная остановка» («ПрОст»), применяемом на составах серии 81-740/81-760 и их модификаций.

Здравствуйте, уважаемые читатели технической странички!

Сегодня наша с вами задача — развеять миф о том, что режим «Прицельная остановка» («ПрОст») является режимом автоведения. Это заблуждение. Хотите узнать правду? Тогда начнем по порядку.

Режим «Прицельная остановка» предназначен для обеспечения остановки поезда на станции в автоматическом режиме (без участия машиниста) с требуемой точностью у предупредительного сигнального знака «Остановка первого вагона». Иными словами, данный режим является аналогом устройства предупреждения проезда станции (УППС), и только.

К основной задаче данного режима на программном уровне могут добавляться и другие опции.

Для обеспечения работы режима «Прицельная остановка» в поездное оборудование головного вагона, а также в путевое оборудование, размещаемое на главных путях перед станциями и в пределах пассажирской платформы, устанавливаются дополнительные устройства.

Поездное оборудование

К поездному оборудованию относятся:

1. Высокочастотная антенна, устанавливаемая под вагоном.



2. Устройство СОМ (система определения местоположения) с входящим в него программным обеспечением. Представляет собой печатную плату, устанавливаемую в раму блока управления поездом.

3. ВЧ-кабель, прокладываемый между устройством СОМ и антенной.

4. «Прицельная остановка» («ПрОст»). Является расширением программного обеспечения блока БУП (БКПУ). Алгоритм функции



«ПрОст» выполняет прицельную остановку состава на станции и формирует сообщения о работе данного режима, которые выводятся на экран монитора машиниста.

Со временем были добавлены и другие функции, например блокировка открытия дверей поезда на станции со стороны, противоположной платформе, невозможность открытия дверей как с левой, так и с правой стороны при остановке состава вне пределов пассажирской платформы (на перегоне, на станционном пути).

5. «Контроль остановки состава» (КОС). Является расширением программного обеспечения блока БАРС (ПЦБ БКПУ). Алгоритм функции контролирует работу «ПрОст», осуществляет контроль действий со стороны машиниста в случае, если им была дана отмена работы функции «Прицельная остановка», а также формирует звуковую сигнализацию в кабине управления.

Путевое оборудование

К путевому оборудованию относятся радиочастотные датчики (метки).



1. Два датчика, выполняющие функции торможения перед станцией (ТПС-1 и ТПС-2), устанавливаются на расстоянии 270 и 250 м соответственно от предупредительного сигнального знака «Остановка первого вагона».

2. Один датчик, выполняющий функцию торможения на станции (ТНС), устанавливается на расстоянии 52 м от предупредительного сигнального знака «Остановка первого вагона». На Кольцевой линии не применяется.



3. Один датчик, выполняющий функцию прицельной остановки (ВПО), устанавливается на расстоянии 12 м от предупредительного сигнального знака «Остановка первого вагона».

Принцип работы

Любознательному читателю, очевидно, уже не терпится узнать, как все это работает? Удовлетворяем ваше любопытство.

После включения бортового питания система «Витязь» автоматически активирует функцию «ПрОст». После прохождения инициализации

на экране монитора машиниста в строке дешифратора отображается символ «К» зеленого цвета.

Для деактивации функции необходимо, находясь в подэкране «НОМЕРА ВАГОНОВ», нажать на функциональной клавиатуре машиниста (ФКМ) клавишу «П». Символ «К» изменит цвет на красный.

Функция «ПрОст» активируется (включается в работу) при считывании информации с датчика ТПС-1 или ТПС-2 ВЧ-антенной при любом положении контроллера машиниста. Информация о считывании передается одновременно в устройство СОМ блока БУП и в субблок БАРС, где запускаются алгоритмы функций «ПрОст» и КОС соответственно. При этом в кабине управления формируется звуковая сигнализация, на экран монитора машиниста в строку дешифратора выводится информация «ПрОст» желтого цвета, а в строку датчиков выводится номер проследованной метки.

Во время работы функции «Прицельная остановка» (после проследования датчика ТПС), до въезда поезда в пределы пассажирской платформы машинист может отменить работу режима автоматического торможения, кратковременно переведя рукоятку контроллера машиниста в положение «Тормоз», и перейти в ручной режим торможения. При этом информация «ПрОст» в строке дешифратора меняется на КОС желтого цвета. После полной остановки состава и перевода рукоятки КМ в тормозное положение в строку дешифратора снова выводится информация «ПрОст».

При проследовании датчика ТПС в ходовом режиме, если при этом скорость движения поезда составляет 40 км/ч и более, функция «Прицельная остановка» осуществляет разбор схемы управления с последующим торможением состава.

Функция КОС активизируется в блоке БАРС (в ПЦБ БКПУ) при проследовании датчика ТПС независимо от положения рукоятки контроллера машиниста. При этом если режим «ПрОст» не обеспечивает функции торможения для остановки поезда у предупредительного сигнального знака «Остановка первого вагона», то режим «Контроль остановки состава» осуществит экстренное торможение, обеспечив остановку состава в пределах пассажирской платформы. В строку дешифратора выводится информация КОС красного цвета.

Дополнительные функции

Дополнительные функции режима «ПрОст» активизируются в следующих случаях: — при отключении КРО;



— при фактической скорости движения поезда 0,5 км/ч и более;

— при остановке поезда на перегоне;

— при остановке поезда на станции на расстоянии ± 3 м от предупредительного сигнального знака «Остановка первого вагона».

При этом цвет названия строки штатного режима «ДВЕРИ» меняется с зеленого на красный.

В этом случае машинист может открыть двери в вагонах, например, заехав на путь отстоя подвижного состава, предварительно нажав кнопку «Блокировка дверей» или нажав педаль безопасности (кнопку бдительности).

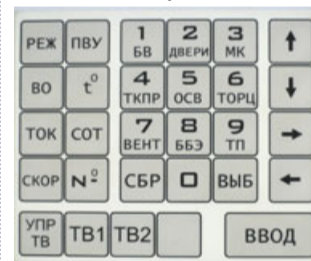
В динамичном режиме

В настоящее время программисты НИИП им. Тихомирова разработали и запустили в тестовом режиме на Арбатско-Покровской линии новую версию функции «Прицельная остановка». Принципиальное отличие состоит в том, что данная функция может работать в двух режимах торможения: нормальном и динамичном.

Динамичный режим автоматического торможения на станции используется при работе в часы пик. Он позволяет после проследования метки ТПС включить ходовой режим при фактической скорости движения до 55 км/ч. Кто забыл, напоминаем: в нормальном режиме это возможно до скорости 40 км/ч. Разница и преимущества очевидны.

Для включения динамичного режима торможения поезда на станции необходимо, на-

ходясь в подэкране «НОМЕРА ВАГОНОВ», на функциональной клавиатуре машиниста нажать клавишу «СКОРОСТЬ».

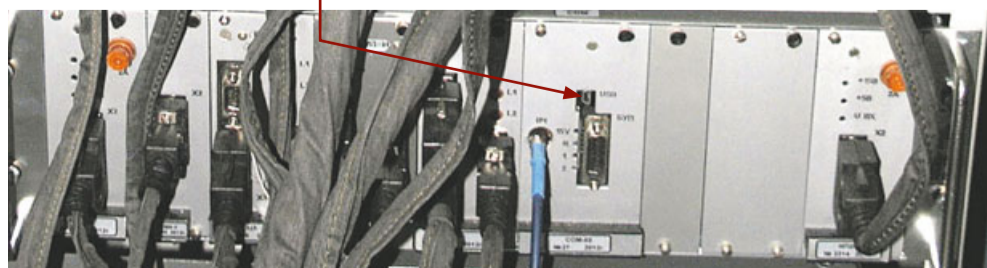


При этом под строкой дешифратора появится информация «ПИК». При повторном нажатии этой клавиши выводится «НОРМА», что означает включение нормального режима автоматического торможения.

Ну и в заключение нельзя не упомянуть о том, что машинист имеет возможность во время работы на линии отключить функции «ПрОст» и КОС одновременно или отключить только функцию «Прицельная остановка» (КОС остается работоспособным).

Это может понадобиться, например, для проследования станций резервом, следуя на ночную расстановку (отключаются обе функции), или при неисправности устройства СОМ (отключается только «ПрОст»). При этом алгоритм действий машиниста может различаться в зависимости от установленной версии режима «Прицельная остановка». Но это уже, как вы понимаете, технические нюансы.

Надеемся, что теперь миф о режиме «ПрОст» как о режиме автоведения развеян, как песок в Каракумах. Желаем вам, дорогие читатели, крепкого здоровья и успехов в работе!





НАК У НИХ

Метрополитен Сантьяго: переход на «зеленую» энергию



METRO DE SANTIAGO

Открыт: 15 сентября 1975 года
 Количество станций: 108
 Общая длина пути: 103 км
 Время работы: 5:30–00:00
 Интервал между поездами: 5 минут

К 2018 году метрополитен столицы Чили станет первой в мире транспортной системой, которая будет получать 60% необходимой электроэнергии из возобновляемых источников.

ВТОРОЙ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ



Первая станция метро в Сантьяго-де-Чили была открыта 15 сентября 1975 года. Система метрополитена состоит из пяти линий, на которых расположено более 108 станций. Это второе по величине после Мехико метро в Латинской Америке. В день метрополитен Сантьяго перевозит около 2,5 млн пассажиров.

Проезд в метро Сантьяго можно оплатить двумя способами: приобрести билет или воспользоваться картой Smart Bip. Все проездные билеты и карты продаются в кассах, которые расположены внутри и возле каждой станции метро, а также во многих магазинах города.

«ЗЕЛЕННЫЕ» ПЛАНЫ

Недавно метрополитен Сантьяго заключил два соглашения с энергокомпаниями — на поставку электроэнергии от солнечных и ветряных электростанций. Уже к 2018 году более 60% необходимой метрополитену энергии будет поступать из возобновляемых источников.

В мае этого года президент Чили Мишель Бачелет посетила строящуюся станцию Estadio Nacional и во время своего визита объявила сделку стоимостью 500 млн долларов.

«Более 2,5 млн пассажиров пользуются метрополитеном



год — это покрывает 42% его годового энергопотребления.

«Компания SunPower гордится тем, что может удовлетворить растущую потребность метро Сантьяго, поставляя ему альтернативную энергию по конкурентоспособным ценам, — заявил Эдуардо Медина, исполнительный вице-президент энергокомпании. — Солнечная энергия идеальна для Чили из-за высокой интенсивности солнечного излучения и прозрачной энергетической политики страны. В партнерстве с Total мы стремимся к дальнейшему развитию нашего бизнеса в Чили».

Что касается ветрогенерации, то 18% потребности метрополитена будет обеспечивать 185-мегаваттная ветряная электростанция San Juan — проект, разработанный испанской компанией Eiespog и принадлежащий бразильскому производителю возобновляемой энергии Latin America Power.

И солнечная, и ветряная станция начнут обслуживать метрополитен в 2018 году и будут поставлять ему энергию в течение следующих 15 лет. Оставшиеся 40% энергопотребления метро будет покрывать чилийская распределительная компания Chilectra.

Совет по защите природных ресурсов отметил, что такого количества энергии, которое будет вырабатываться солнечными и ветряными станциями

для метрополитена, хватило бы на то, чтобы обеспечить потребности 104 тыс. домов. Кроме того, ожидается, что данный проект сократит выбросы углекислого газа в атмосферу на 130 тыс. т в год.

В МЕТРО ДЫШИТСЯ ЛЕГЧЕ

В часы пик пассажирам метрополитена Сантьяго дышится легче благодаря фитостенам, установленным на станциях. «Зеленые» стены, полностью покрытые живыми растениями, набирают популярность во всем мире. Эта молодая и более смелая тенденция и мало чем отличается от ставшего уже привычным озеленения крыш — правда, здесь речь идет о вертикальных конструкциях, которые устанавливаются в помещении.

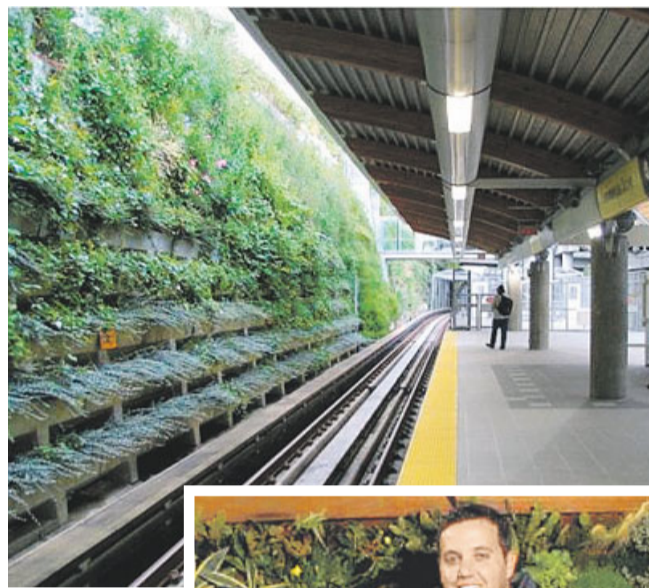
Игнасио Эспоз Бабул — директор компании LatinGreen, которая занимается установкой «зеленых» стен в Сантьяго. Выступая на конференции World Green Roof Infrastructure Network в Торонто, он рассказал о преимуществах установки фитостен на платформах метро. По его словам, такие стены помогают улучшить качество воздуха в помещении, снизить уровень шумового загрязнения и сделать поездку более приятной как для жителей, так и для гостей города.

«Ученые из Южной Кореи пришли к выводу, что уровень загрязнения в метро выше, чем на шоссе, — сказал Бабул. — А проведенное в Лондоне исследование показало, что пыль в подземных тоннелях содержит частички железа из колес и рельсов, кварцевый песок из тормозов, клетки кожи, волос и волокна одежды пассажиров».

Бабул пояснил, что исследования показывают значительное снижение уровня загрязняющих веществ, когда в помещении есть растения. На самом деле растения буквально процветают благодаря двум самым распространенным в метро загрязнителям — угарному и углекислому газу.

Однако, не менее важно для пассажиров и то, что растения поглощают значительное количество шума, особенно высокочастотные звуки.

Пассажиры метро часто жалуются на то, что поез-



Игнасио Эспоз Бабул, директор компании LatinGreen

да слишком громкие. По словам Бабула, уровень шума на платформах превышает 100 дБ — это стресс для ушей. «Ежедневные поездки на метро могут влиять негативно на вашу нервную систему», — сказал он.

Опрос, проведенный после установки «зеленых стен», показал, что пассажиры стали чувствовать себя более счастливыми и энергичными, а также отметили, что в метро стало лучше пахнуть.

Хотя метро может показаться темными и мрачным, такие условия отлично подходят многим видам растений. Температура в подземке Чили обычно составляет от 18 до 28 °С, что хорошо подходит тропическим растениям. Многим растениям также хватает относительно небольшого количества света.

Для пробы были установлены две «зеленых» панели — 10 и 20 кв. м соответственно. Испытания прошли успешно, после чего было принято решение установить полноразмерную живую стену на станции Santa Ana, рассказал Бабул.

ПЕРЕНЯТЬ ОПЫТ САНТЬЯГО

После завершения конференции журналисты Daily Commercial News спросили у председателя транспортной комиссии Торонто Адама Джай-

амбронна, может ли Торонто установить в метро такие же «зеленые» стены. Политик ответил, что видел такие зеленые стены и уверен в том, что они помогают очищать воздух и снижать уровень шума. Однако, добавил он, транспортная комиссия города не рекомендует устанавливать фитостены на станциях по разным причинам, включая правила пожарной безопасности.

Джайамброн заметил, что метрополитен — это замкнутое пространство, и хотя в случае пожара сами растения вряд ли загорятся, пластиковые горшки, в которых они крепятся на стены, могут представлять опасность.

Другая сложность кроется в содержании таких стен. «Работники метро знают, как отмыть бетонную стену, но вряд ли им захочется разбираться, как ухаживать за «зеленой» стеной», — сказал он.

Впрочем, транспортная комиссия Торонто не отказывается от озеленения полностью. Ранее на станции Eglinton West был разбит сад на крыше.

«Наша комиссия проанализировала затраты и выгоды на грядущие 50 лет и одобрила этот проект, поскольку все равно в скором времени предстояло ремонтировать эту крышу», — рассказал Джайамброн, добавив, что озеленение крыш планируется и на других станциях, где уже есть несущие стены.

От отметил, что если удастся разрешить все вопросы, связанные с пожарной безопасностью и уходом за фитостенами, и если найдется спонсор, который будет готов взять на себя часть расходов, то установка «живых» стен будет вполне осуществима.



Первопроходец

Иногда его называют Брюнелем, иногда — Брунелем. Иногда — Марком Изамбаром, порой — Марком Изамбардом. Такая путаница в именах объясняется тем, что Марк Изамбар Брюнель (мы будем называть его так) был французом, но большую часть жизни провел в Англии, куда изобретателя привела его непростая судьба.



В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН

Марк Изамбар Брюнель родился 25 апреля 1769 года в Аквиле — это Нормандия, французский департамент Эр. Отец его был фермером. Первоначальное образование мальчик получил в Жизорском колледже вблизи знаменитого замка. Отец Марка очень хотел, чтобы сын стал священником, и по окончании колледжа отдал его на обучение в семинарию в Руане. Однако юноша не имел никакой склонности к духовному званию — его интересовала механика, против которой категорически возражал отец. Конфликт разрешился компромиссом: в 1786 году Марк Изамбар поступил на службу во французский флот. Забегая вперед, скалмбурием, что это сослужило ему хорошую службу: именно на флоте наш герой познакомился с корабельным червем, благодаря чему и вошел в историю.

Брюнель служил в Вест-Индии, а в январе 1792 года, когда его экипаж был распущен, возвратился в Руан. Как раз в это время во Франции разразилась революция. Как и большинство жителей Нормандии, Изамбар сочувствовал роялистам. В январе 1793 года он присутствовал в Париже на процессе Людовика XVI, на котором монарха приговорили к смерти. Там будущий сэр Брюнель неосторожно предсказал скорое падение Робеспьера — и вынужден был бежать в Гавр, где сел на американское судно Liberty и отправился в Нью-Йорк.

Прибыв в Америку 6 сентября 1793 года, молодой

НА СЛУЖБЕ ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВУ



Долбежный станок Марка Изамбара Брюнеля

В апреле 1802 года 45 машин Брюнеля были установлены на заводе Портсмута. Уже через шесть лет завод производил 130 тыс. блоков ежегодно, превзойдя в 10 раз предыдущую норму. В 1810 году Брюнель был награжден за свое изобретение 17 тыс. фунтов стерлингов — весьма значительной по тем временам суммой. Помимо основной работы, он построил для адмиралтейства пильные мельницы в Чатаме, Кенте и Вулддже и даже работал над станком, серийно выпускающим солдатские ботинки.



В 1814 году произошло еще одно событие, повлиявшее на историю, — в Лондон приехал российский император Александр I, и ему представили Брюнеля. Император заинтересовался ученым и предложил ему разработать проект соединения Адмиралтейской стороны с Васильевским островом. Говорят, что даже был заключен контракт. Но пока оставим эту встречу в стороне и скажем, что к 1818 году относится самое знаменитое изобретение Брюнеля — проходческий щит. Мы уже упоминали корабельного червя. Именно наблюдая за ним, Брюнель изобрел свою машину. Он заметил, что голова моллюска покрыта рако-

виной, с помощью зазубренных краев которой червь буравит дерево. Но мало того: он укрепляет стенки прорытого хода подобием известкового раствора. Этот принцип Брюнель и взял за основу: чугунный щит проталкивался под землей домкратами, рабочие убирали из щита землю, а щит предохранял их от обвала породы. По мере углубления щита в породу другие рабочие укрепляли образовавшийся тоннель кирпичной кладкой.

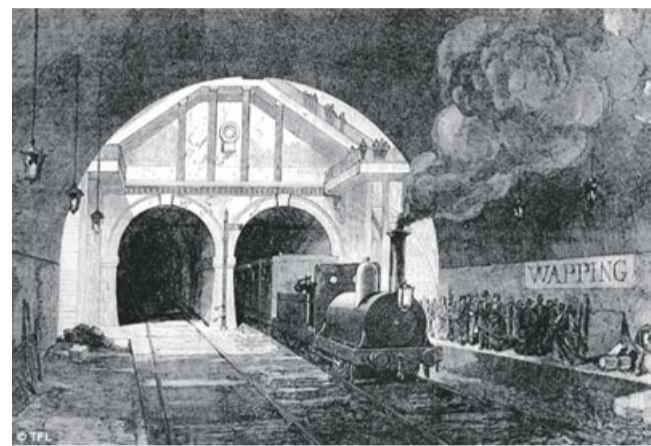
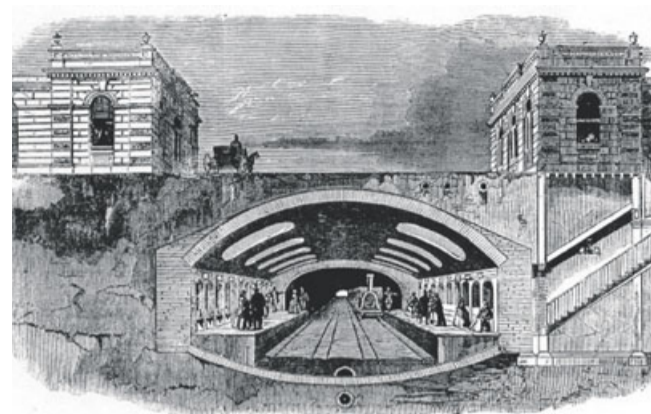
Однако между изобретением щита и прокладкой знаменитого тоннеля под Темзой прошло семь долгих лет. За это время Марк Изамбар участвовал еще во многих проектах, часто невыгодных, на чем и погорел: в 1821 году его на 88 дней посадили в долговую тюрьму. Там он вспомнил о предложении русского императора и начал письменные переговоры. Более того, Брюнель представил проект шоссе в двух вариантах — мостовом и тоннельном.

Изобретатель уже строил планы переезда в Санкт-Петербург вместе с семьей. Так что первый в мире тоннель мог быть построен не в Лондоне, а в Санкт-Петербурге. Но, узнав о переговорах, британское правительство согласилось погасить его долги в обмен на обещание оставить планы относительно России. Кроме того, в 1825 году Александр I умер, а Николаю I после декабрьского восстания было, конечно, не до изобретателя.

ТОННЕЛЬ



В начале XIX века Лондон был самым большим городом мира. И уже тогда в нем было крайне тесно. Чтобы попасть с одного бе-



рега Темзы на другой, приходилось стоять в очереди. У торговцев портились товары, у всех остальных — настроение. Делались попытки проложить тоннель под Темзой, чтобы разгрузить мост и паромную переправу, не справляющиеся с людским потоком. Так, в 1805–1809 годах шла работа над проектом Thames Archway. Было прорыто 305 м тоннеля шириной 60–80 см и высотой 1,5 м — непонятно зачем.

Удалось прорыть тоннель только благодаря проходческому щиту Брюнеля. В 1824 году с изобретателем заключили контракт, и новая Thames Tunnel Company в феврале 1825 года приступила к строительству тоннеля, предназначенного для гужового транспорта. Проект стоил колоссальных усилий. Достаточно сказать, что работы продолжались почти два десятка лет — до 1843 года. Главной заботой строителей была защита от воды, поскольку своды тоннеля находились всего в нескольких метрах от дна реки. И все равно несколько раз уберечься не удалось. В 1827 году, после того как вода прорвалась в первый раз, Брюнель устроил в тоннеле банкет, чтобы убедить общественность в абсолютной безопасности сооружения.

Однако меньше чем через год по той же причине

погибло шесть рабочих, после чего работы были приостановлены на семь лет. Впоследствии были и наводнения, и пожары, и утечки метана, и недостаток средств. Но вот 25 марта 1843 года тоннель был построен. Брюнель, несмотря на слабое здоровье — пятью месяцами ранее он перенес удар, присутствовал на церемонии. Тоннель, обесмертивший его имя, имел длину 396 м, ширину 11 м и высоту 6 м. Первоначально он был пешеходным, и в первый же день через него прошло 15 тыс. человек, а за первые 15 недель — более миллиона.

Названный восьмым чудом света, тоннель Брюнеля стал первым в мире тоннелем, проложенным в мягком грунте под судоходной рекой, и первым, при строительстве которого применили проходческий щит. Строительством тоннеля Брюнель положил начало развитию современного метрополитена. В 1869 году тоннель стал железнодорожным, а в 1948-м был включен в систему лондонского метро. Качество кладки оказалось настолько высоким, что первый капитальный ремонт произвели только в 1995 году.

Британское правительство высоко оценило заслуги Брюнеля. Он занял пост вице-президента Лондонского королевского общества наук (редкая честь для иностранца), был рыцарем ордена Бани. Умер 12 декабря 1849 года в Лондоне в возрасте 80 лет, похоронен на столичном кладбище Кенсал-Грин.

Сегодня метро строят современные тоннелепроходческие комплексы, не идущие ни в какое сравнение с щитом Брюнеля, но он был первым. Первопроходец.

Александр Спарбер,
ведущий инженер отдела НТП
Службы профориентации,
обучения и развития персонала

