Как работает Служба качества
Стр. 4

Человек vs грипп
Стр. 5
Советы Медицинской службы

Золотой осенью — по Золотому кольцу!

Стр. 6

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА · · · · · · · · · · Сентябрь 2016, №8 (75)

Моё метро

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

Город стал ближе

10 сентября было открыто движение по Московскому центральному кольцу. За первые пять дней работы новым и удобным транспортом воспользовались более 1 млн пассажиров.

Дорогие друзья!

Поздравляю всех с запуском МЦК! Как мы и предполагали, этот транспорт оказался для москвичей удобным и востребованным: за первые два дня работы Московское центральное кольцо перевезло 330 тыс. пассажиров, а за первые пять дней — более миллиона.

16 сентября мы открыли три новых станции на Люблинско-Дмитровской линии: «Петровско-Разумовскую», «Фонвизинскую» и «Бутырскую». Но и это еще не все. В День города на ВДНХ был представлен вагон новой, 765-й серии — в ходе голосования на портале «Активный гражданин» ему дали имя «Москва». Именно такие составы выйдут на Таганско-Краснопресненскую линию уже в 2017 году.

А еще не забывайте, что наступила осень и нам опять угрожает эпидемия гриппа. Если вы хотите сделать прививку от гриппа, обратитесь к сотрудникам Медицинской службы метрополитена. Берегите себя и не болейте.

ДМИТРИЙ ПЕГОВ,
начальник Московского метрополитена

РАКУРС

Профессия: машинист эскалатора

Если театр начинается с вешалки, то метро — с эскалатора. Из 203 станций метрополитена 140 оснащены одной или несколькими движущимися лестницами. Чтобы они работали бесперебойно и не ломались, их техническим обслуживанием и ремонтом занимается целая служба. В рамках нашей традиционной рубрики мы пообщались с двумя машинистами эскалатора — новичком и ветераном профессии.

Сергей Белов,

машинист эскалатора 6-го разряда. Стаж работы — 2 года

Расскажите, как вы устроились работать на метрополитен?

По объявлению в интернете. По образованию я слесарь-электрик по обслуживанию электромеханического оборудования, окончил техникум и вуз. Однажды я увидел, что метрополитену требуется слесарь-электрик, и решил сменить работу. А еще у меня друзья работают на другой дистанции. Я разговаривал с ними, и они не жаловались, хвалили метро.

Как проходит ваш обычный рабочий день?

У нас бывают дневные и ночные смены. Дневная длится с восьми утра до восьми вечера, а ночная — с восьми вечера до восьми утра. В самом начале рабочего дня мы принимаем смену, осматриваем эскалатор. Затем выполняем ремонтно-ревизионные работы, которые указаны в графике.

Есть ли у вас любимые задания? Или, может быть, любимые станции?

Любая работа интересна. Как молодой работник, я еще не успел побывать на всех станциях, так что судить не могу. Я поработал всего на нескольких станциях, в основном в центре: «Павелецкая»-радиальная, «Маяковская», «Автозаводская» и «Новокузнецкая».

Что может показаться сложным новичку в вашей работе?

Когда я устроился на метрополитен, часть работы мне была знакома, а вот другая часть — нет. Но со временем приходит понимание, что и для чего ты делаешь, — тогда и работать становится интереснее.

Какими качествами должен обладать хороший машинист эскалатора?

У него должно быть трудолюбие, самоотдача, уверенность в себе.

Вы бы порекомендовали такую работу новичку?

Я бы посоветовал устраиваться на метрополитен, работа здесь интересная. Но прежде чем стать машинистом эскалатора, надо пройти обучение в УПЦ.

Ну и напоследок: вам нравится ваша работа? И какие у вас перспективы карьерного роста?

Работа мне нравится. Я пришел сюда слесарем-электриком, за два года успел отучиться в УПЦ и стать машинистом эскалатора, а сейчас меня посылают учиться на курсы мастеров. Я думаю, что перспективы роста есть.

Вячеслав Зайцев,

машинист эскалатора 6-го разряда. Стаж работы — 22 года

Когда и как вы устроились в Московский метрополитен?

У меня незаконченное высшее образование: я учился в Московском технологическом институте легкой промышленности на модельера женской верхней одежды. А потом наступили 1990-е: дефолт, инфляция, танки в Москве… Вот я и решил спуститься под землю. Устроился слесарем-электриком 4-го разряда. Сначала я думал поработать в метрополитене год или два, пока все это не закончится, но потом увидел, что здесь порядок и ответственность. С тех пор и работаю в метро — уже 22 года.

Какими были первые впечатления от метрополитена?

Сначала было тяжело, но вскоре выяснилось, что ничего страшного в работе нет. Мне повезло с наставниками, мастерами, начальством: всему научили, все показали. В первое время пугал объем работы. Меня сразу поставили на «Маяковскую», тут большой эскалаторный наклон, который надо было почистить за одну смену. Казалось, что это невозможно, но потом я втянулся.

Расскажите, как обычно проходит ваш рабочий день?

Сначала мы принимаем смену. Наши сменщики рассказывают обо всем, что произошло за время их работы. Потом мы приступаем к работе. На каждой станции есть план-график, в котором указано, что нужно делать в каждую смену. Мы делаем осмотр эскалаторов, проводим техническое обслуживание. Если в процессе обнаруживается дефект, который можно исправить самостоятельно, мы делаем это. Если сами исправить не можем, приходится звать рембригаду.

Что вам нравится в вашей работе? А что кажется самым тяжелым?

Мне нравится работать с эскалаторами, ведь они как живой организм. У них все как у человека: голова — это шкаф управления, сердце — это мотор, кости — это металлоконструкции, а кровь — это масло. Делать так, чтобы они исправно работали, не стучали и не скрежетали, — очень достойное занятие. А самая сложная задача для меня — это чистка направляющих, она проходит раз в три месяца. Обычно надо успеть почистить все за одну ночную смену, если эскалатор длинный — за две. Это очень тяжелая работа.

Какие качества нужны хорошему машинисту эскалатора?

Ответственность. Мы возим пассажиров и должны обеспечивать их безопасность. Увидел, что требуется что-то сделать, — сделай сам, а не передавай следующей смене. Это самое главное, а все остальное придет со временем.

У вас есть дальнейшие карьерные планы?

Я себе поставил предел — должность машиниста эскалатора. Но вообще у нас есть куда развиваться: если есть желание, тебя научат и направят. Даже до начальника метрополитена можно дорасти.

Вам нравится ваша работа?

Мне нравится, что здесь стабильность. Везде развал, а у нас все просчитано, все по инструкции. Так что своей работой я очень доволен.

**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**

Навстречу будущему

Фото Юрия Узорина

1 сентября начался новый учебный год во всех школах, колледжах, техникумах и вузах нашей страны. Учащихся московского колледжа железнодорожного транспорта № 52 с Днем знаний поздравил начальник электродепо «Выхино» Михаил Комулайнен.

Выступая перед будущими железнодорожниками, Михаил Комулайнен рассказал об истории развития подразделений железной дороги и перспективах дальнейшей работы РЖД и метрополитена. Он пригласил всех желающих на экскурсию в электродепо «Выхино», а впоследствии, после окончания колледжа — на работу в московское метро.

Также начальник электродепо «Выхино» и его заместитель по качеству провели беседу с учениками выпускного курса, рассказав им о перспективах трудоустройства на Московском метрополитене. Учитывая сложную экономическую ситуацию в стране, этот вопрос очень актуален для выпускников — но не менее важен он и для метрополитена, который активно развивается и потому постоянно нуждается в новых работниках.

КСТАТИ

На торжественной линейке среди первокурсников колледжа железнодорожного транспорта № 52 был и Иван Узорин — представитель династии метрополитеновцев. Его мама работала дежурной по станции, отец — машинист электродепо «Сокол», сестра — начальник станции «Пятницкое шоссе», брат работает в Службе пассажирских обустройств. Вот и Иван с детства мечтал стать машинистом электропоезда. Пожелаем Ивану и его товарищам успехов в учебе и успешного освоения выбранной профессии.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Михаил Комулайнен,
начальник электродепо «Выхино»

Практически все жители Москвы пользуются метрополитеном — это надежный и удобный вид транспорта. За последние годы многое изменилось и улучшилось, в том числе и в электродепо «Выхино». Сейчас у нас проходит большая реконструкция и переоснащение, а уже в 2017 году в депо придет новый подвижной состав. Потому мы очень заинтересованы в подготовке молодых кадров, ведь это наши будущие сотрудники, наши машинисты.

Сегодня московский метрополитен перевозит 9 миллионов пассажиров в сутки, а в часы максимальной загруженности — все 12 миллионов. Только представьте, какое это колоссальное напряжение и ответственность для молодого машиниста. Поэтому необходимо с юных лет сохранить две установки, необходимые любому железнодорожнику: трудовая дисциплина и долг.

Студентам, нашим будущим сотрудникам, хочется объяснить следующее. Главное в работе машиниста — это безопасность движения, искусство управлять поездом так, чтобы пассажиру было комфортно. Здесь не обойтись без трудовой дисциплины: вся железная дорога «живет» на указаниях, распоряжениях, приказах... Нужно быть готовым и к медкомиссиям — управлять поездом должен здоровый и адекватный человек, ведь он в ответе за жизни сотен пассажиров.

В декабре этого года «Выхино» будет праздновать свой 50-летний юбилей. Ветераны уйдут на заслуженный отдых, на их место должны поступить новые ребята со свежими силами и крепкими знаниями. Так давайте будем им достойной сменой!

НАГРАДА

Они строили метро

Во второе воскресенье августа в России отмечают День строителя. Этот праздник стал профессиональным и для многих сотрудников Московского метрополитена, которые прикладывают немало усилий к строительству новых станций и даже бывают удостоены за это правительственных наград.

30 августа состоялось награждение работников Московского метрополитена. За высокий профессионализм и большой вклад в развитие московской строительной отрасли почетной грамотой Департамента строительства города Москвы были награждены:

Сергей Курносов, инспектор отдела организации и проведения технического надзора Электромеханической службы Дирекции инфраструктуры;

Александр Нищик, машинист мотовоза электродепо «Северное».

Благодарность руководителя Департамента строительства города Москвы была объявлена:

Светлане Желтовой, электромеханику Службы связи;

Артему Желудову, ведущему инженеру-электронику Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры;

Олегу Зотову, заместителю начальника производственного отдела — инспектору по качеству и приемке строительно-монтажных работ Дирекции строящегося метрополитена;

Павлу Невину, старшему инспектору по контролю за состоянием пути Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры;

Сергею Прокудину, ведущему инженеру отдела инженерной подготовки Дирекции строящегося метрополитена;

Александру Харитонову, машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Выхино».

СЕРВИС

«Живое общение» на МЦК

О том, как осуществляется работа стоек «Живое общение» на станциях Московского центрального кольца, нам рассказал сотрудник Службы пассажирских сервисов Николай Степанов.

Стойки «Живое общение» на МЦК ничем не отличаются от тех, что установлены в метрополитене.

На данный момент стойки «Живое общение» располагаются на пяти станциях МЦК: «Площадь Гагарина», «Лужники», «Деловой центр», «Кутузово» и «Шелепиха». На каждой стойке работает по одному специалисту, но в будущем мы надеемся на расширение штата, чтобы на каждой стойке было по два сотрудника, как в метро.

Перед запуском МЦК были заказаны для печати новые листовки, частично обновлен раздаточный материал. В остальном работники стоек на МЦК ничем не отличаются от тех, кто трудится в метро: для них заказана такая же форма, у них те же инструкции и должностные обязанности. **Кстати, недавно у нас поменялся регламент: в нем мы уделили большое внимание внешнему виду и правилам общения с пассажирами.** Например, появился пункт про приветливую улыбку.

Пассажиры МЦК могут получить информацию о маршрутах проезда до пункта назначения, необходимых пересадках на наземный транспорт, расположении достопримечательностей, тарифах и особенностях работы метрополитена и городского общественного транспорта. Эту информацию наши сотрудники смогут предоставить в том числе на иностранном языке. Также на стойках МЦК уже с октября будет работать сервис экспресс-доставки.

ИНФРАСТРУКТУРА

Метро снова выросло

Станция «Бутырская»

Фото Андрея Перечицкого

Совсем недавно в Московском метрополитене было 200 станций, теперь — 203. Красивой круглой цифры больше нет, зато новые станции появились в шаговой доступности у жителей Бутырского и Тимирязевского районов Москвы.

Три новых станции — «Бутырская», «Фонвизинская» и «Петровско-Разумовская» — были открыты на Люблинско-Дмитровской линии 16 сентября. Протяженность нового участка составила 5,6 км.

В торжественной церемонии открытия принял участие мэр Москвы Сергей Собянин. «Я хотел бы поблагодарить метростроителей. Это одна из самых сложных веток метро, начатая практически 25 лет тому назад. Из-за сложнейших геологических условий она была остановлена и законсервирована. Вы за последние годы сумели возобновить стройку и реализовали сложнейший, трудный и самый опасный проект. Но результат того стоил, потому что ветка проходит через густонаселенные районы Москвы», — отметил столичный градоначальник

Строительство северного радиуса Люблинско-Дмитровской линии продолжается. До 2020 года комфортный доступ к метро получат жители Бескудниковского района, Западного и Восточного Дегунина — а это свыше 450 тыс. человек.

НАГРАДА МЭРА МОСКВЫ

Андрей Федоров

Сергей Шинкарев

Во время церемонии открытия нового участка Люблинско-Дмитровской линии мэр Москвы Сергей Собянин лично наградил заместителя главного инженера Московского метрополитена **Андрея Федорова** и заместителя начальника Службы сигнализации, централизации и блокировки по эксплуатации **Сергея Шинкарева**.

Задачи прокуратуры: правовое просвещение

О том, как повысить правовую грамотность населения и какую роль должна играть в этом прокуратура, рассказывает и. о. прокурора Московского метрополитена Дмитрий Хормач.

Нормативно-правовые документы Генеральной прокуратуры РФ гласят, что нужно максимально использовать потенциал прокуратуры для привития гражданам уважения к закону и преодоления их правового нигилизма. Важное средство решения указанных задач — правовое просвещение, которое включает в себя распространение в обществе знаний о праве и разъяснение положений действующих нормативных правовых актов и практики их применения.

Этими принципами руководствуется в своей деятельности и прокуратура Московского метрополитена. В текущем году прокуратура продолжила работу по следующим направлениям:

• использование правового просвещения в качестве инструмента профилактики правонарушений и преступлений;

• взаимодействие в работе по правовому просвещению с ГУП «Московский метрополитен» и другими организациями.

Так, в августе прокуратура Московского метрополитена провела встречу с работниками Службы безопасности метрополитена и сотрудниками ГКУ «Организатор перевозок». Во встрече приняли участие сотрудники прокуратуры, руководитель ГКУ «Организатор перевозок» Сергей Дьяков, заместитель начальника Московского метрополитена Андрей Кичигин. Одной из главных тем обсуждения стала проблема правового регулирования деятельности контролеров ГКУ «Организатор перевозок», их взаимодействие со Службой безопасности и сотрудниками органов внутренних дел.

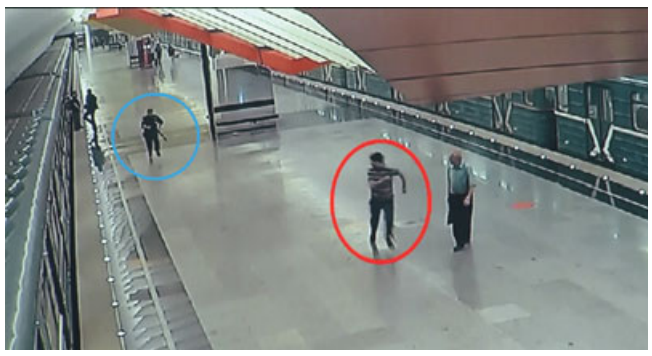
На встрече особо отметили, что сотрудники метрополитена и контролеры ГКУ играют важнейшую роль в обеспечении антитеррористической защищенности объектов московского метро, соблюдении законности и правопорядка. Старший помощник прокурора Николай Бордаков на примерах конкретных уголовных дел прочитал лекцию о роли прокуратуры в противодействии коррупционным и должностным преступлениям. Во встрече приняли участие более 150 работников метрополитена и ГКУ «Организатор перевозок».

Хроники августа

Как известно, служба сотрудников правоохранительных органов, несмотря на всю ее опасность и трудность, «на первый взгляд как будто не видна». В этом материале мы исправим несправедливость и расскажем, чем отличились сотрудники УВД на Московском метрополитене за прошедший месяц.

В ходе спецоперации полицейские УВД на метрополитене задержали четырех участников устойчивой организованной преступной группы.

Система видеонаблюдения зафиксировала, как четверо мужчин окружили спящего пассажира в вагоне поезда, вытащили у него из кармана мобильный телефон и вышли на следующей станции. Они намеревались скрыться на поезде, следовавшем в другом направлении, но не тут-то было: на платформе их уже поджидали оперативники. Трое преступников были задержаны на месте, четвертый выбросил похищенный телефон и попытался скрыться, но был задержан в вестибюле станции.



Оказалось, злоумышленники специализировались на кражах и грабежах в метро. Трое из них выполняли роли «отвлекающих» — они любыми способами должны были переключить внимание жертвы и окружающих на себя. В это время четвертый участник группы вытаскивал из карманов потерпевших телефоны, кошельки и другие ценные вещи. В отношении задержанных было возбуждено уголовное дело по статье 158 УК РФ «Кража» — она предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до пяти лет.

А в рамках операции «Заслон» полицейские задержали на станции «Третьяковская» перевозчика наркотиков, изъяв у него 80 граммов марихуаны. В отношении задержанного возбуждено уголовное дело по части 1 статьи 228 Уголовного кодекса РФ «Незаконные хранение и перевозка наркотических средств в значительном размере». Напомним, что максимальная санкция данной статьи предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до трех лет.

Кубок наш!

17 сентября в подмосковном парк-отеле «Пересвет» завершился шестой розыгрыш Кубка РФСО «Локомотив» по хоккею с шайбой памяти В. В. Семина. Победителем турнира и обладателем почетного трофея стала команда Московского метрополитена.

В этом году метрополитеновцы одержали победы во всех трех своих матчах на турнире.

В заключительной встрече соперником метрополитена стала сборная Московской железной дороги. Встреча получилась яркой, интересной и результативной. Команда метрополитена победила железнодорожников со счетом 7:3 и впервые стала обладателем Кубка памяти В. В. Семина.

Награду победителям вручил олимпийский чемпион по лыжным гонкам и большой поклонник хоккея Александр Легков.

Судьи отметили и индивидуальные достижения метрополитеновцев: лучшим игроком турнира был признан Антон Кувизенков, а лучшим бомбардиром — Сергей Симонов.

Метрополитен — в лидерах!

В конце августа Московская федерация профсоюзов провела финал конкурса «Молодой профсоюзный лидер Москвы — 2016». В тройку призеров вошел работник Московского метрополитена — председатель первичной профсоюзной организации Электромеханической службы Дирекции инфраструктуры Сергей Лукин.

В конкурсе молодых профсоюзных лидеров приняли участие лучшие из лучших — молодые, талантливые, неравнодушные юноши и девушки из семи отраслевых профсоюзных организаций МФП.

Девяти финалистам предстояло продемонстрировать жюри свои знания, умения и лидерские качества. Первый конкурс — презентация — помог выявить умение удерживать внимание аудитории. Также он позволил узнать, какой вклад вносит каждый из участников в профсоюзную жизнь столицы. Второй конкурс выявил лучших в вопросах правового ориентирования. А последовавшие за ним дебаты продемонстрировали умение ребят вести диалог и добиваться поставленных целей.

В результате, блестяще пройдя все подготовленные федерацией профсоюзов испытания, представитель Московского метрополитена Сергей Лукин завоевал второе место.

Первое место досталось Андрею Костину — председателю первичной профсоюзной организации студентов МГМСУ имени А. И. Евдокимова. Третьей же стала Анна Фокина, заместитель председателя первичной профсоюзной организации ГБОУ «Школа №705».

Дорпрофжел Московского метрополитена поздравляет всех победителей конкурса!

Товарищ сержант

В августе на полигоне Алабино в Подмосковье состоялся один из этапов Армейских международных игр — танковый биатлон. Победу в нем одержала российская команда, в состав которой вошел машинист электродепо «Выхино» Артем Стрелков.

Начальник электродепо «Выхино» Михаил Комулайнен, Артем Стрельцов и Александр Мальцев

Мы часто пишем про работников метро, которые участвуют в спортивных соревнованиях и получают за это грамоты, дипломы, медали или кубки. Но здесь случай уникальный. На торжественное собрание в электродепо «Выхино» Артем Стрелков пришел в звании рядового, а ушел в звании младшего сержанта.

«Артем внес свой маленький вклад в международное дело, — объявил представитель отдела Объединенного военного комиссариата Москвы по Кузьминскому району Александр Мальцев. — Он сделал нашу страну более сильной и мужественной. Руководство отметило его заслуги, и городской военный комиссар Москвы присвоил ему звание младшего сержанта». Кстати, награждение было приурочено к Дню танкиста — его отмечают во второе воскресенье сентября.

О том, как ему удалось принять участие в танковом биатлоне, Артем рассказывает так: «Я отслужил в армии еще 10 лет назад, в танковых войсках. И вот в феврале мне пришла повестка. Сначала я удивился: наверное, в военкомате что-то перепутали. Но потом стало интересно, и я решил поучаствовать. Конечно, сперва надо было обсудить этот вопрос с руководством электродепо, ведь у работников метрополитена есть бронь от всех военных сборов. Но начальник депо пошел мне навстречу».

Фото Станислава Виноградова

На подготовку у команды было около месяца. За это время Артему пришлось не только вспомнить все, чему его научили в армии, но и освоить новую для себя модель танка.

«Жили все вместе, в казармах. С иностранными участниками у нас сложились дружеские отношения: с одними мы смогли объясниться по-английски, с другими — через переводчика», — вспоминает Артем.

Чемпионат по танковому биатлону стал частью Армейских международных игр — 2016. Участие в нем приняли 12 стран: Россия, Армения, Ангола, Белоруссия, Венесуэла, Казахстан, Киргизия, Индия, Иран, Китай, Монголия и Сербия. Экипажам танков пришлось преодолевать препятствия, броды, стрелять по целям с трех огневых рубежей, участвовать в индивидуальных гонках и эстафетах.

Новый молодежный председатель

30 августа на заседании Совета по работе с молодежью Московского метрополитена был выбран его новый председатель. Третьим по счету лидером совета стал психолог, председатель профкома Медицинской службы Геннадий Живитченко. Газета «Мое метро» узнала о его планах и поставленных задачах.

— Геннадий, с чего вы планируете начать работу в новой должности?

— На выборах Совет молодежи оказал мне большое доверие. Теперь я в ответе не только за сохранение наработанного, но и за дальнейшее развитие совета и молодежной политики метрополитена. Я положу все силы на то, чтобы работа совета была доступна, открыта, систематизирована, мотивировала людей на личный рост.

— В каких направлениях вы планируете развивать Совет молодежи?

— На мой взгляд, наша основная задача — продолжить объединять команду молодежи. Только сплоченная команда, которая смотрит в одном направлении и видит одну цель, может продуктивно работать и предлагать реальные решения.

Важнейшее направление работы — обучение молодых сотрудников и повышение их квалификации. В этой сфере мы планируем продолжать тесное сотрудничество со Службой профориентации, обучения и развития персонала.

Важна работа «на местах», которую мы проводим совместно с группами активистов структурных подразделений метрополитена: анализируем проблемы молодых работников, вносим предложения с учетом их интересов.

Нам предстоит большая работа по связям с общественностью: информационное сопровождение мероприятий, которые проводит Совет молодежи, анонсирование будущих мероприятий и акций, развитие молодежной блогосферы, создание новостных лент, видеоканалов.

Также мы планируем расширить круг мероприятий, направленных на поддержку молодежного творчества. Без творческой составляющей личное развитие будет идти медленнее — это я говорю как профессиональный психолог.

— Для чего предприятию нужны подобные организации?

— Молодые сотрудники — будущее любого предприятия. От того, что мы вложим в их развитие сейчас, зависит, насколько современным и надежным будет московское метро в ближайшее десятилетие.

— Как вы считаете, насколько реализуемы цели, которые вы ставите перед собой и Советом молодежи?

— Самое главное в нашей работе — это единство и командный дух. По всем сложным вопросам решение необходимо принимать сообща. Тогда работа будет любимой и принесет желаемый результат. Я уверен, что в тесном сотрудничестве с руководством метрополитена и нашей профсоюзной организацией мы сможем успешно выполнять поставленные задачи.

БИОГРАФИЯ

Геннадий Живитченко окончил психологический факультет Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова, имеет дополнительное высшее образование в области менеджмента организации. Начал свою карьеру на Московском метрополитене в мае 2012 года в качестве психолога электродепо «Планерное». В 2015 году был переведен в Медицинскую службу, где вскоре возглавил первичную профсоюзную организацию службы. Геннадий всегда активно участвовал в профсоюзной и общественной жизни предприятия: например, в 2012 году он добился установки уличного светофора перед электродепо «Планерное» для удобства и безопасности работников. Является членом президиума Дорожной территориальной организации Московского метрополитена, секретарем первичного отделения партии «Единая Россия» по Северному Тушино, был неоднократно награжден грамотами и благодарностями за активное участие в жизни района.

ПЕРСОНАЛ

В погоне за эффективностью

На станции «Нахимовский проспект» 15 сентября открылся первый в московском метро Центр оценки персонала. Новое подразделение сделает метрополитен еще более эффективным.

На открытии Центра присутствовал начальник Московского метрополитена Дмитрий Пегов. После того, как ленточка на входе в Центр была торжественно перерезана, состоялась небольшая презентация. Начальник Центра Наталья Сербина подробно рассказала о его проектах, целях и перспективах.

Одна из главных задач Центра — оценка кандидатов на руководящие должности. Кстати, с 2015 года на метрополитене применяется один из новейших и наиболее достоверных методов оценки: под наблюдением экспертов руководители участвуют в деловой игре. Основное преимущество метода в том, что его участники не только демонстрируют свои рабочие качества, но и параллельно приобретают новые компетенции. А ведь развитие сотрудников и повышение их мотивации — один из основных приоритетов для Центра.

Другая важная задача — формирование кадрового резерва. Специалисты Центра поработали с 210 сотрудниками, и 177 из них были рекомендованы к включению в кадровый резерв обособленных подразделений и филиалов метрополитена. По итогам оценки была разработана программа развития управленческих навыков. Сотрудники Центра уже проводят два тренинга для руководителей и Службы подвижного состава — «Технологии и методы нематериальной мотивации» и «Эффективные коммуникации в корпоративной среде». Еще несколько программ пока находятся в разработке.

Большое внимание уделяется работе с теми работниками метро, которые непосредственно взаимодействуют с пассажирами. С апреля этого года психологи Центра проводят для них курсы повышения квалификации по программе «Культура обслуживания пассажиров и психология общения». Всего эти курсы успели пройти почти 1,5 тыс. человек. Такое обучение позволит сотрудникам более внимательно и бережно относиться к пассажирам, научит предупреждать конфликты и в конечном счете сделает столичное метро более клиентоориентированным.

Хороший пример этому — проект «Живое общение», кандидаты на работу в котором проходили тщательную оценку. Из 99 претендентов 76 человек были рекомендованы к должности, 58 приняты на работу. В результате 50 из них получили положительные отзывы о своем труде. Удачный опыт доказал, что Центру необходимо работать с людьми, которые в каком-то смысле становятся лицом метрополитена.

На открытии начальник Центра Наталья Сербина, которая ранее работала в РЖД, призналась, что метрополитен стал для нее настоящей семьей. Отвечая на вопрос, что объединяет всех работников метрополитена, независимо от должности, она сказала: «Общее для всех — это вовлеченность в работу как в дело всей жизни». Надеемся, что работа Центра оценки персонала только усилит эту вовлеченность.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Как работает Служба качества

Служба качества Московского метрополитена создана с нуля два года назад. Мы встретились с начальником службы Леонидом Морозовым, и он рассказал нам о работе своего подразделения и о модернизации программы АСУ «Метро».

К сожалению, в нашей стране служба качества воспринимается как новшество, хотя во всем мире подобные организации существуют давно. Взять хотя бы Японию — страну, которая после поражения во Второй мировой войне совершила экономическое чудо именно благодаря работе в данном направлении.

Главная задача Службы качества — общее снижение рисков путем создания системы, которая поможет подразделениям правильно работать. Сейчас наибольший упор делается на технические стандарты, ведь мы техническая организация, занимаемся эксплуатацией подвижного состава. Хотя в сфере нашей ответственности и работа кассиров, и внедрение приятных мелочей для пассажиров вроде возможности зарядить телефон на станции.

Первое, что мы заметили, когда приступили к работе, — что различные службы метрополитена почти не связаны друг с другом, их документы нередко противоречат один другому. Задача Службы качества — привести все документы к единому знаменателю, чтобы люди четко и ясно понимали, как им нужно работать, и заняли верное место в системе.

Второй наш отдел — отдел контроля качества. Задача отдела технического контроля — проводить аудит. Но это не ревизорская деятельность, когда проверяющий пришел, указал на нарушения и сказал: «Ребята, вы виноваты». Наша цель — разобраться в причинах. Через аудит мы можем оценивать качество и либо оперативно менять документы, в том числе и нормативы, либо производить работы. К примеру, есть

> **Мы живем в XXI веке, нас окружает огромное количество информации, управлять которой без четкой системы просто невозможно**

сотрудник, который по какой-то причине плохо справляется со своими обязанностями. Его могут направить на обучение или перевести в другой отдел, где он сможет лучше реализовать свои способности. Задачи кого-то уволить у нас нет.

Ну и третий наш отдел — отдел управления проектами — занимается разработкой и внедрением программы АСУ «Метро». Мы живем в XXI веке, нас окружает огромное количество информации, управлять которой без четкой системы просто невозможно. Мне однажды пришлось запросить данные на складе в одном из депо. Я ждал ответа порядка недели, а хуже всего то, что информация оказалась с грубыми ошибками и во многом устаревшая. Сейчас в рамках проекта АСУ «Метро» мы создаем систему, позволяющую с помощью штихкодирования осуществлять идентификацию и прослеживаемость материальных ценностей в метрополитене — тогда станет понятно, на каком поезде какая запчасть стоит, от какого производителя, кто ее ремонтировал и где ее хранили. А самое главное, мы в режиме реального времени видим, сколько продукции лежит на складе у КМТС, у депо и, соответственно, сколько они поставили на какой подвижной состав.

Изначально АСУ «Метро» была внедрена в двух пилотных депо — «Варшавском» и «Выхино». Сейчас принято решение запустить ее повсеместно, причем платформа программы сменится на 1С. На сегодня АСУ «Метро» охватывает все депо Московского метрополитена с точки зрения «доски дежурного» — это значит, что можно посмотреть, какой состав в данный момент на ремонте. Что касается штрихкодирования информации по запчастям, то данный программный продукт будет готов к концу февраля — это и будет обновленная АСУ «Метро» на базе 1С. До ее ввода в эксплуатацию нам придется перепроверить и внести в нее колоссальный объем данных, и, к сожалению, пройдет не один год, прежде чем программа заработает полноценно. Есть планы и по внедрению АСУ на МЦК, но это скорее дальняя перспектива. Дело в том, что МЦК относится к РЖД, а у них свои нормативы.

> **Мы готовы улучшать систему во благо наших пассажиров**

В заключение хочу сказать, что московскому метро, как и любой организации, присущи свои проблемы: снятие с линии подвижного состава, жалобы потребителей. Со всем этим надо работать и выяснять причины. Практика показывает, что дело чаще всего не в отдельном человеке, а в системе: она создала такие условия, что человек по-другому сделать не мог. Что ж, мы в Службе качества готовы с этой системой работать и улучшать ее во благо наших пассажиров.

Человек *vs* грипп

Каждую осень нас подстерегает опасный и очень коварный враг — вирус гриппа. Как уберечься от болезни и минимизировать риск для своего здоровья? Медицинская служба метрополитена подготовила для нас несколько советов.

ПРАВИЛА

Если вы заболели гриппом

1. ОСТАВАЙТЕСЬ ДОМА И СОБЛЮДАЙТЕ ПОСТЕЛЬНЫЙ РЕЖИМ!
Крайне опасно переносить грипп на ногах: это может привести к тяжелейшим осложнениям.

2. САМОЛЕЧЕНИЕ ПРИ ГРИППЕ НЕДОПУСТИМО!
Именно врач должен поставить вам диагноз и назначить лекарства.

3. ПРИ ПОВЫШЕНИИ ТЕМПЕРАТУРЫ ДО 38–39 °С ВЫЗЫВАЙТЕ УЧАСТКОВОГО ВРАЧА НА ДОМ или бригаду скорой помощи.

В ЧЕМ БЕДА

Грипп — острое вирусное заболевание, протекающее с явлениями общей интоксикации и поражением органов дыхания. Эта болезнь передается воздушно-капельным путем и распространяется очень быстро. Если больной пытается перенести грипп на ногах и появляется на работе, в учебном заведении, в магазине или в общественном транспорте, можно гарантировать: он поделится своей болезнью со всеми восприимчивыми лицами.

Отдельная опасность в том, что к гриппу могут присоединиться вторичные инфекции. Грипп, как ни одно другое заболевание, провоцирует обострение хронических процессов, особенно у маленьких детей, пожилых людей и больных-хроников.

СИМПТОМЫ

Основные симптомы гриппа:

- **высокая температура** (быстро поднимается до 39–40 °С, может держаться 2–3 дня);
- **озноб;**
- **обильное потоотделение;**
- **сильная головная боль** в лобно-височной области;
- **боль при движении глазных яблок;**
- **светобоязнь;**
- **головокружение;**
- **ломота в мышцах и суставах.**

К характерным признакам гриппа относятся также утомляемость, слабость, головная боль, раздражительность, бессонница или астенический синдром, который после выздоровления может сохраняться на протяжении 2–3 недель.

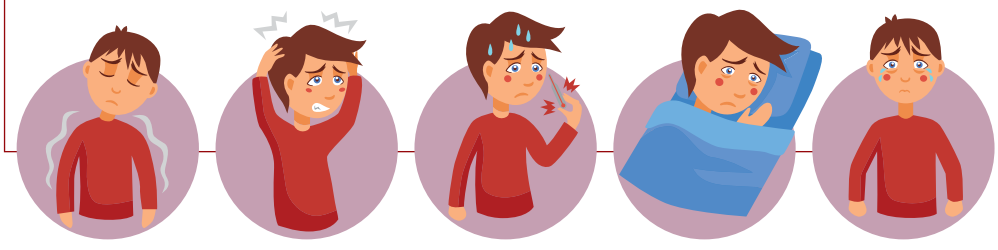
ПРИВИВКИ

Самый эффективный способ борьбы с гриппом — вакцинация. Она позволяет облегчить течение болезни, предупреждает развитие осложнений, сокращает риск летального исхода.

Существует три типа вируса гриппа, один из которых постоянно мутирует. Из-за этого не получается создать универсальную прививку, которая защитила бы нас раз и навсегда. Каждый год специалисты в соответствии с рекомендациями ВОЗ разрабатывают вакцину, которая может справиться с наиболее опасными подтипами вируса в данном сезоне. В состав современных вакцин также входят вещества, которые стимулируют естественную сопротивляемость организма и способствуют развитию иммунитета.

> **Во время предэпидемиологического сезона 2016/17 года работники московского метро имеют возможность сделать прививку от гриппа**

До 1 ноября текущего года работники московского метро имеют возможность сделать прививку от гриппа. Вакцинация будет проводиться силами персонала Медицинской службы и выездных прививочных бригад городских поликлиник в здравпунктах электродепо, Управления и УПЦ. Также можно сделать прививку в поликлинике по месту прикрепления.



Офисная гимнастика

Все мы прекрасно знаем, как вреден для здоровья сидячий образ жизни. Но зачастую плотный рабочий график или очередной аврал в офисе не дает нам выкроить время на занятия спортом. Можно, конечно, смириться и отложить заботу о здоровье на потом... А можно сделать разминку прямо на рабочем месте.

Мы подобрали для вас комплекс упражнений, которые можно выполнить прямо на работе, — в некоторых случаях даже не придется вставать со стула. Конечно, такая гимнастика не заменит полноценных занятий спортом, но она позволит держать тело в тонусе и поможет укрепить мышечный корсет.

1. Соедините руки в замок и вытяните их вперед, ладонями наружу. Оставайтесь в этой позе 10–20 секунд, чтобы почувствовать натяжение мышц рук и спины. Повторите упражнение.

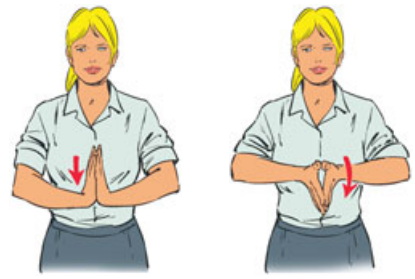
2. Встаньте. По-прежнему держа руки в замке, вытяните их вверх. Ладони должны смотреть вверх. Тянитесь вверх 10–15 секунд.

3. Согните правую руку в локте и заведите ее за голову. Кистью левой руки возьмитесь за локоть и слегка потяните его влево. Держите позу 8–10 секунд, почувствуйте, как тянется правый бок. Повторите упражнение с левой стороны.

4. Повторите второе упражнение.

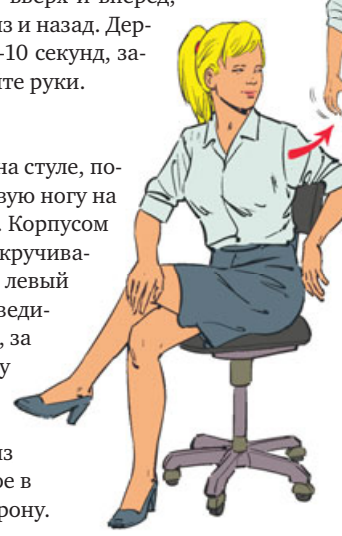
5. Руки свободно висят вдоль тела. Медленно поднимите плечи вверх и плавно опустите их. Повторите упражнение несколько раз.

6. Уведите руки за спину. Правой рукой обхватите запястье левой и медленно потяните его вниз, голову же тяните вправо и вверх. Держите позу 10–12 секунд. Теперь повторите упражнение в другую сторону.



7. Сложите руки перед грудью в намасте (локти согнуты, ладони давят друг на друга, большие пальцы упираются в грудину). Теперь разверните руки так, чтобы пальцы смотрели вниз. Почувствуйте натяжение в запястьях.

8. Сидя на стуле, вытяните правую руку вверх и вперед, левую — вниз и назад. Держите позу 8–10 секунд, затем поменяйте руки.



9. Сидя на стуле, положите левую ногу на правую. Корпусом сделайте скручивание влево: левый локоть отведите назад, за спинку стула, правую руку положите на левое колено. Подержите позу 10 секунд, затем медленно выйдите из нее. Повторите то же самое в другую сторону.

10. Поставьте ноги ровно, положите согнутые руки на бедра. Выпрямите спину и прогнитесь в пояснице, потяните плечи и грудь вверх. Держите позу 10–15 секунд, затем вернитесь в исходное положение. Повторите упражнение.

11. Опустите руки вниз, потрясите кистями рук, чтобы снять напряжение.

Упражнения для ног
Выполняются сидя на стуле.

1. «Побегайте» ногами по полу.
2. Постучите пятками по полу.
3. Сжимайте и разжимайте пальцы ног, как будто вы что-то хватаете.
4. Поставьте ноги на внешнюю сторону стоп и «походите». Повторите то же упражнение с внутренней стороной стопы, пятками и носками.

Золотой осенью по Золотому кольцу!

Чтобы путешествие получилось интересным, вовсе не обязательно уезжать далеко от Москвы. Совсем рядом с нами находится одна из главных достопримечательностей страны — Золотое кольцо. До ближайшего из его городов, Сергиева Посада, ехать всего 75 км. Чем не повод прокатиться туда на выходные, чтобы вырваться из шумного мегаполиса, погулять по тихим улочкам и прикоснуться к нашей истории?

В «обязательную программу» Золотого кольца входят восемь городов: Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ростов Великий, Ярославль, Кострома, Иваново, Суздаль и Владимир. Но этот список можно сильно расширить, добавив к нему ничуть не менее интересные Гусь-Хрустальный, Углич, Плес, Юрьев-Польский или Александров. Словом, было бы желание путешествовать, а маршрут найдется.

КАК ДОБРАТЬСЯ

НА ПОЕЗДЕ

Все Золотое кольцо на поезде не объехать, однако если вы хотите выбраться на выходные в один из городов, то железная дорога — самый удобный путь. До Ярославля, Ростова, Костромы и Иванова курсируют поезда дальнего следования, почти до всех остальных городов Золотого кольца — пригородные электрички. Железнодорожного сообщения нет лишь с Суздалем (чтобы попасть туда, надо будет пересесть на автобус во Владимире) и с Переславлем-Залесским.

НА АВТОБУСЕ

Самый популярный способ осмотреть города Золотого кольца — организованные автобусные экскурсии. Они бывают на любой вкус — от двух до десяти дней. Хороший вариант для тех, кто любит смотреть новые места, но не хочет тратить время и силы на то, чтобы самостоятельно выбирать отель и составлять культурную программу.

НА АВТОМОБИЛЕ

Хотите сами планировать свой маршрут и не зависеть ни от расписания автобусов и электричек, ни от придуманной гидом программы? Тогда отправляйтесь в путь на автомобиле. Путешествуя на машине, вы сможете осмотреть не только сами города, но и интересные места неподалеку от них. Например, если соберетесь во Владимир, заверните по дороге в Боголюбово: там находится один из самых изящных российских храмов — церковь Покрова на Нерли.

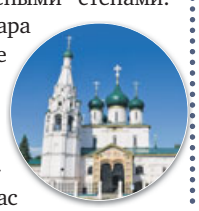
ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

ЯРОСЛАВЛЬ

До Москвы: 272 км
Транспорт: автобус, железная дорога
Что привезти: валенки, пошехонский сыр, бальзам «Старый Ярославль»

Начинать знакомство с Золотым кольцом стоит с Ярославля: именно в этом городе находится знак «Нулевой километр Золотого кольца».

Сердце Ярославля — его кремль, он же Рубленый город, стоящий на стрелке Волги и ее притока Которосли. Изначально крепость имела треугольную форму и была обнесена деревянными рублеными стенами. После пожара в XVII веке деревянные укрепления заменили каменными. Сейчас территория Рубленого города входит в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО.



Исторический центр города сохранил застройку XVIII–XIX веков с небольшим вкраплением более древних зданий. Главные достопримечательности города — церковь Ильи Пророка, церковь Богоявления, Успенский собор, площадь и театр Волкова, Волжская набережная.

СЕРГИЕВ ПОСАД

До Москвы: 74,7 км
Транспорт: автобус, железная дорога
Что привезти: загорская матрешка, деревянные богородские игрушки

Этот город неразрывно связан с именем преподобного Сергия Радонежского, который срубил себе келью и небольшую церковь в честь Троицы в глухом лесу. Вскоре в эти места стали стекаться его ученики и последователи, вокруг церкви вырос монастырь, а вокруг монастыря — город.

Оказавшись в Сергиевом Посаде, обязательно осмотрите Троице-Сергиеву лавру. Интересно будет и в Музее игрушек, который может похвастаться самым большим собранием игрушек в России. А еще Сергиев Посад считается родиной русской матрешки — ее вы тоже найдете в музее.

ПЕРЕСЛАВЛЬ-ЗАЛЕССКИЙ

До Москвы: 144 км
Транспорт: автобус
Что привезти: копченая рыба

Маленький городок в далеком Залесье может похвастаться богатой историей. Его основал князь Юрий Долгорукий, здесь родился полководец Александр Невский. Ну а в XVII веке будущий император Петр I сделал Переславль колыбелью русского флота, начав здесь строительство своей потешной флотилии. Кстати, в музее-усадьбе «Ботик Петра I» можно увидеть единственный сохранившийся до наших дней корабль этой флотилии — ботик под громким именем «Фортуна».

В самом городе нужно осмотреть кремль и главную площадь — как и в Москве, она называется Красной. Будет интересно пройтись по музеям: в городе действует «Дом чайника», Музей утюга, Музей хитростей и смекалки и Переславский железнодорожный музей. Ну а в 2 км от города находится национальный парк «Плещеево озеро». Там можно увидеть Синий камень — место поклонения язычников.

РОСТОВ ВЕЛИКИЙ

До Москвы: 215 км
Транспорт: автобус, железная дорога
Что привезти: финифть, чернолощеная керамика

Пожалуй, Ростов — один из тех городов, достопримечательности которого надо не только смотреть, но и слушать. Ведь одна из них — знаменитая звонница в Ростовском кремле. Она состоит из 15 колоколов, каждый из которых имеет свое имя и особенное звучание.

Визитные карточки города — Ростовский кремль, множество церквей и монастырей. Еще рекомендуем заглянуть в музей при фабрике «Ростовская финифть» — там делают украшения с росписью по эмали. Другой традиционный ростовский промысел — чернолощеная керамика, которая выглядит очень стильно и необычно.

КОСТРОМА

До Москвы: 350 км
Транспорт: автобус, железная дорога
Что привезти: петровская глиняная игрушка, костромской сыр

Архитектура Костромы очень разнообразна: здесь встречаются памятники древнерусского зодчества, в том числе и деревянного, а также барокко, классицизма и псевдорусского стиля. Среди самых известных мест — Ипатьевский монастырь, Иоанно-Златоустовская церковь и церковь Воскресения на Дебре, ансамбль Сусанинской площади и Торговые ряды. Еще в Костроме нужно обязательно прогуляться по набережной Волги, где возвышается беседка Островского, — именно Кострома считается прообразом вымышленного города Калинова, где разворачивается действие «Грозы».

Очень интересен этнографический музей «Костромская слобода» — один из старейших в России музеев под открытым небом. А поскольку Кострому называют льняной столицей России, стоит включить в программу и музей льняной мануфактуры.

ЧТО ПОПРОБОВАТЬ

СУЗДАЛЬ. МЕДОВУХА

Самая известная медовуха — суздальская. Здесь ее можно попробовать в самых разных версиях — обычную и на пряных травах, алкогольную и безалкогольную.

ИВАНОВО

До Москвы: 299 км
Транспорт: автобус, железная дорога, самолет
Что привезти: платки, шали

Среди городов Золотого кольца Иваново необычно тем, что в нем сохранилось много памятников советской архитектуры. Здесь есть что посмотреть любителям конструктивизма: «Дом-корабль» и полукруглый «Дом-подкову», «Дом коллектива», здание сельскохозяйственного банка и дворец искусств.

В обязательную программу туристов входят и более традиционные достопримечательности: Свято-Введенский женский монастырь, деревянная Успенская церковь, здание Ивановского краеведческого музея и одна из самых старых построек города — Щудровская палатка.

СУЗДАЛЬ

До Москвы: 220 км
Транспорт: автобус из Владимира, Лакинска или Иванова
Что привезти: квас, медовуха

Суздаль — сказочно красивый городок, границы которого не менялись с XVIII века. Он сохранил большой объем исторической застройки: в городе 32 действующих храма и более 150 зданий, признанных памятниками архитектуры. Туристам особенно интересны белокаменный суздальский кремль, Покровский монастырь, Успенская церковь, архитектурный ансамбль Торговой площади.

Стоит заглянуть и в Музей деревянного зодчества — это комплекс под открытым небом, где собраны постройки XVII–XIX веков. Там есть и крестьянские избы, и мельница, и деревянные церкви, и купеческие дома.

ВЛАДИМИР. ПОКРОВСКИЙ ПРЯНИК

Из Владимира можно привезти покровские пряники — они не так известны, как разрекламированные тульские, но ничем не хуже на вкус.

ПЕРЕСЛАВЛЬ-ЗАЛЕССКИЙ. РЫБА ГОРЯЧЕГО КОПЧЕНИЯ

Приехав в Переславль, просто невозможно не попробовать копченую рыбу. В Плещеевом озере насчитывается 16 видов рыбы, но особым деликатесом считается рямушка. Недаром именно эта маленькая рыбка украшает герб города.

ВЛАДИМИР

До Москвы: 187 км
Транспорт: автобус, железная дорога
Что привезти: покровские пряники, хрусталь

Первая достопримечательность Владимира — Золотые ворота — встретит каждого, кто въезжает в историческую часть города. Дальше двигайтесь по Большой Московской на Соборную площадь — на ней находится Успенский и Дмитриевский собор, а также краснокирпичное, в псевдорусском стиле здание городской думы. Нужно обязательно заглянуть в Успенский собор — там сохранились фрески работы Андрея Рублева.

Еще один туристический объект Владимира — старая водонапорная башня. Она не только является памятником промышленной архитектуры — в ней работает музей «Старый Владимир» и смотровая площадка, откуда открывается неплохой вид на город.

Троицкая – железнодорожный генерал метрополитена

Руководитель клуба реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал / Vauxhall Nord» Александр Сыромятников продолжает свой рассказ о том, как с течением времени менялась форма работников метро.

Пожалуй, самой необычной женщиной в истории метро была Зинаида Петровна Троицкая (1913–1981). Сначала она прославилась тем, что стала первой в Советском Союзе женщиной-машинистом, а затем и вовсе заняла должность заместителя начальника метрополитена.

Зинаида Троицкая родилась 8 марта, в день, который вскоре стал гимном женскому равноправию, женским успехам и женским подвигам. В 15 лет пошла учиться на паровозного слесаря в фабрично-заводское училище (где, кстати, форменная одежда была очень похожа на железнодорожную).

В первые, самые суровые годы войны — с 1938 по 1942 год — Зинаида Троицкая была, выражаясь современным языком, начальником МЦК. Тогда это был отдельный от метро вид транспорта — Московская кольцевая железная дорога. Позже, после 1943 года, Зинаида Петровна получила свои железнодорожные генеральские погоны — погоны высшего начальствующего состава, генерал-директора тяги 3-го ранга. Такое же звание было у тогдашнего начальника метрополитена Ивана Новикова. Троицкая стала первой женщиной-генералом в Советском Союзе.

Самая известная фотография Зинаиды Троицкой, до 1943 года

С 1944 года Зинаида Троицкая работала заместителем начальника метрополитена. При ней сменилось несколько начальников — Иван Новиков, Александр Ежов, Александр Новохацкий, Евгений Легостаев, Юрий Сенюшкин. Многие ветераны метрополитена и сегодня помнят Зинаиду Петровну.

С форменной точки зрения Зинаида Троицкая — уникальный человек: она носила генеральские знаки различия НКПС (позже — МПС), но при этом, конечно же, женские форменные комплекты, которые по приказу 1943 года не регламентировали особого «женского генеральского» порядка. По этой причине на женский форменный берет она крепила генеральскую бухту вокруг звезды, как мужчины-генералы на свои фуражки.

Генеральский погон замминистра путей сообщения Я. Л. Мирошниченко. На нем присутствует эмблема службы в виде моста — у Зинаиды Троицкой должна была быть такая же, но в виде паровоза. Эмблема сделана из металла золотого цвета. Рядом шитая звезда с зеленой «капелькой» в центре. На пуговице не железнодорожный знак с молотом и гаечным ключом, а герб СССР, причем лент на гербе 11, а не 15 или 16 — по тогдашнему числу союзных республик

Как мы уже выяснили несколько статей назад, генералам были положены двубортные мундиры с фигурным шитьем на обшлагах рукавов и на воротнике. То же самое касается и дополнительных зеленых кантов на воротнике. Однако нам сегодня не известны фотографии Троицкой, где бы она носила нечто подобное, хоть ей это и полагалось.

Троицкая справа. Фотография сделана в «метрополитеновские» времена. Два синих кителя с юбками и произвольной обувью (не регулировалась приказом). На женском форменном берете у Троицкой звезда обрамлена генеральской «бухтой» (при этом в армии считается, что генералам пилотки и береты в целом не положены). Как видно, кроме генеральских погон и бухты на берете, Зинаида Троицкая не отличается от женщин-коллег

Подробнее о деятельности клуба исторической реконструкции «Северный вокзал» — на сайте **www.vauxhallnord.ru**

ИННОВАЦИИ

Наша новая «Москва»

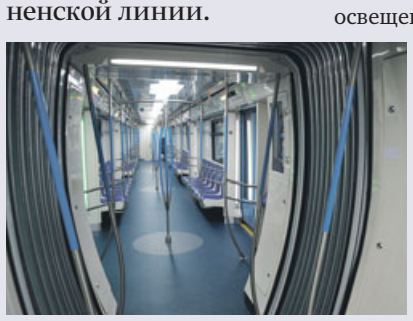
В День города москвичам презентовали «Москву» — вагон новой серии, которые уже в 2017 году появятся на Таганско-Краснопресненской линии.

Новый тип подвижного состава будет максимально удобным для пассажиров. К его главным плюсам можно отнести широкие дверные проемы, улучшенный салон с дополнительными поручнями и сквозной проход через все вагоны, который добавит свободного пространства. В вагонах будет действовать система кондиционирования и обеззараживания воздуха.

Еще одна полезная новинка — антистрессовое освещение. Днем свет в вагонах будет холодным, а вечером — теплым. Разработчики обещают также хорошую шумоизоляцию: стоя в вагоне, пассажиры смогут без труда разговаривать по мобильному телефону. Появятся в вагонах и зарядные устройства для гаджетов, и интерактивные схемы метрополитена.

К слову, имя новому поезду выбрали сами москвичи — во время голосования на портале «Активный гражданин».

Фото Тараса Симанива



В поезде «Москва» будет **на 20% БОЛЬШЕ** пассажирских мест, чем в вагонах предыдущих серий

СТАТИСТИКА

Статистика: Velobike

Городской велопрокат «Велобайк» уже заслужил популярность среди москвичей. За этот сезон, который закончится еще только в конце октября, уже было совершено **более 1,3 млн поездок** — это **в 2 раза больше,** чем за весь предыдущий сезон.

В конце августа в Москве заработал пилотный проект — **городской прокат велосипедов** с электрическим приводом. В рамках первого этапа заработали **6 СТАНЦИЙ ПРОКАТА СО 150 ЭЛЕКТРОВЕЛОСИПЕДАМИ.**

ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ШОУ С КАТУШКАМИ ТЕСЛА И НАСТОЯЩИМИ МОЛНИЯМИ

АТТРАКЦИОН "КЛЕТКА СТРАХА"
ИНТЕРАКТИВНЫЕ ЭКСПОНАТЫ

TESLA-HALL
НАУЧНО · РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР

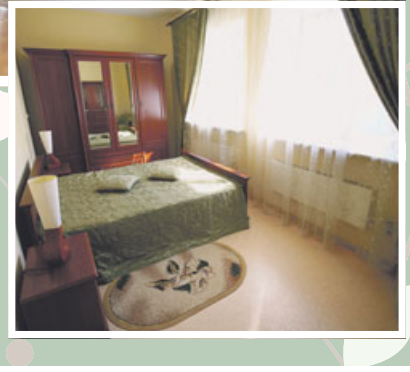
+7 (495) 764-87-17
WWW.TESLA-HALL.RU

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!

РЕЦЕПТ

Мясные гнездышки

Новым рецептом с нами поделилась заведующая производством столовой электродепо «Измайлово» Отдела рабочего снабжения Московского метрополитена Валентина Мартьянова.

Ингредиенты

Для фарша: мясо (свинина или курица), хлеб, яйцо, соль, перец.

Для начинки: помидоры, репчатый лук, сметана, сыр, соль, перец.

Мясо и замоченный хлеб пропускают через мясорубку. В фарш добавляют яйцо, специи и хорошо вымешивают. Формируют из него лепешку, укладывают ее в форму из-под кекса и запекают в духовке.

Свежие помидоры режут мелкими кубиками. Репчатый лук рубят на кубики и пассеруют (обжаривают на сковороде до получения однородной массы). К овощам добавляют тертый сыр и специи. Полученную смесь укладывают в охлажденные мясные формочки, поливают сметаной, затем запекают до готовности в духовке.

Подают мясные гнездышки со сложным гарниром — таким, который состоит из нескольких разновидностей овощей.

СОВЕТЫ ПСИХОЛОГА

Долой осеннюю тоску!

Всегда тяжело прощаться с летом, особенно если оно было хорошим и запоминающимся. Дни становятся короче, солнечного света меньше, а на душе, как и на улице, слякотно и тоскливо. И если вы не Юрий Шевчук и не Исаак Левитан и осень не вдохновляет вас на творчество, то пережить этот период крайне тяжело. Как справиться с осенней депрессией, расскажет психолог метрополитена Дарья Нойкина.

Осенью у многих людей наблюдаются подавленное настроение, утрата способности переживать радость, упадок сил. К эмоциональным расстройствам часто прибавляются и соматические: мигрень, бессонница или сонливость, повышенная утомляемость, обострение хронических заболеваний. Но хотя на природу мы повлиять никак не можем, привести в порядок свою внутреннюю погоду нам по силам.

1. Питайтесь правильно.

Конечно же, этот совет актуален круглый год. Но именно в период повышенной влажности, спада настроения и наступления холодов наш иммунитет слабеет и нуждается в помощи.

2. Спите не менее восьми часов в день.

Сон — лучшее лекарство от всех болезней. Для того чтобы быстро уснуть, исключите все эмоциональные, интеллектуальные или физические нагрузки за 1–1,5 часа до сна. Если ночью выспаться не удается, старайтесь делать это днем.

3. Обеспечьте достаточное освещение.

Осенью становится довольно темно, поэтому поставьте в комнату дополнительную лампу или торшер, чтобы компенсировать недостаток света.

4. Слушайте правильную музыку.

Никаких лирических или драматических мотивов — только энергия. Музыка должна бодрить и настраивать на позитивный лад, а не напоминать, как хорошо было когда-то в прошлом.

5. Займитесь спортом.

Физическая нагрузка стимулирует нервную систему, помогает организму вырабатывать гормоны радости. У плохого настроения просто не будет шанса на существование.

6. Побольше бывайте на свежем воздухе.

Пройдитесь пару остановок пешком, вместо того чтобы ехать на транспорте найдите время прогуляться в лесу в выходной день. Это поможет успокоиться, собраться с мыслями, отвлечься от рутины и окунуться в яркие краски осени.

7. Не оставляйте времени для депрессии.

Депрессия не сможет появиться, если у вас не будет на нее времени. Читайте книги, ходите за грибами, встречайтесь с друзьями, проводите время с семьей — занимайтесь чем душе угодно, главное — не падать духом.

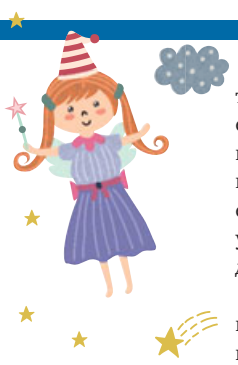
8. Измените что-то в своей жизни.

Не важно, в чем именно: гардеробе, интерьере, работе или личной жизни. Попробуйте что-то новое и необычное или такое, чего вы давно хотели, но не могли решиться. Адреналин от перемен, которые не заставят себя ждать, разгонит хандру, и мир заиграет новыми красками.

Не ждите безропотно смены сезона, живите сегодня. Не всегда бывает так, как мы хотим, но это не значит, что надо откладывать жизнь на потом. В любое время года можно найти что-то хорошее для себя. И пускай осень — это уже не лето, но она тоже очень даже хороша!

ДЛЯ БУДУЩИХ СОТРУДНИКОВ

Подземные сказки



Мария Семикова — капитан внутренней службы ФПС МЧС России и педагог дополнительного образования. А еще она пишет сказки про волшебницу Йолу, которая живет в метро. Йола с удовольствием изучает мир метрополитена и правила безопасной жизнедеятельности в нем.

Позвольте познакомить вас с Йолой. Это маленькая волшебница, живущая глубоко под землей, в лабиринтах метро. У Йолы много друзей и много приключений, которые порой таят в себе опасности.

Опасности в метрополитене начинаются прямо от входной двери. Двери в метро напоминают рвущиеся на скалы волны. Чтоб толкнуть их вперед, нужно приложить немало усилий. Кажется, что с другой стороны их держит огромный великан, не желающий никого впускать. И всегда непонятно, что делать с уже открывшейся дверью. То ли отпустить, то ли придержать для следующего посетителя.

«**Как же следует входить в метро?** — задалась вопросом Йола. — А что делать, если человек зазевался и получил травму?» Ведь маленькая волшебница не могла быть всегда начеку и помогать всем без исключения.

«Одного волшебства мало — нужны знания», — решила Йола. К счастью, у нашей героини появился умный и смелый наставник — самый настоящий спасатель. Он рассказал ей, как лучше открывать тяжелые двери в метро:

— Самый опасный момент — когда дверь, закрываясь на тебя, проходит раму косяка, то есть свое «нейтральное положение». Здесь ее скорость максимальна, ведь пружина начинает останавливать ее только после прохождения этой точки. Поэтому лучше придерживать дверь открытой, когда ее скорость минимальна, причем не вытянутой рукой, а согнутой в локте. В этом случае, даже если дверь ударит, согнутый локоть компенсирует часть энергии, а нагрузка на запястье будет в наименее травмоопасном направлении. Остановить дверь можно ногой, но тоже исключительно в открытом или закрытом положении. Придерживать дверь следует передней частью стопы, опираясь при этом на ее пятку, — это тоже снижает риск травмы.

От такого ответа Йола остолбенела. Она часто замечала, как взрослые специально коверкали язык, общаясь с детьми, и слушать их было неинтересно. Еще взрослые могли разговаривать по-своему, но тогда их язык становился совсем непонятным. Ответ, который волшебница услышала только что, устраивал ее всем. Тогда она решила задать следующий вопрос: что делать, если дверь вас все-таки ушибла? Ответ последовал незамедлительно:

— Ушиб — это самая распространенная и, как правило, неопасная травма. Достаточно немного размять ушибленное место и приложить к нему холод. Хуже, если удар пришелся вдоль предплечья: тут вполне реально заработать перелом лучевой кости. В этом случае надо приложить холод, но массировать нельзя. Больную руку лучше подвесить на грудь и немедленно поехать в травмпункт: поврежденные кости начинают срастаться сразу же, а если они срастутся неправильно, это доставит большие неудобства. Если удар пришелся по голове, возможно сотрясение мозга. Его симптомы — головокружение, головная боль, тошнота. Тогда надо обратиться к врачу. Нельзя оставлять такого человека без сопровождения: болезненное состояние может сохраняться довольно долго.

Они читают «Моё метро»

Лолита Милявская, певица, актриса и телеведущая. В прошлом — участница популярной группы «Кабаре-дуэт «Академия».

СПАСИБО!

Недавно в рамках проекта «Музыка в метро» Лолита спела свои хиты на станции «Боровицкая». Благодарим всех работников метро, которые были задействованы в организации выступления.

ЗАГАДКА

На концерт!

Интересно, куда едут все эти люди?
Чтобы расшифровать текст, воспользуйся ключом слева от картинки.

Газета «Моё метро», сентябрь 2016, №8 (75). **Редакционная коллегия:** Дмитрий Пегов (председатель редакционной коллегии), Андрей Кружалин (главный редактор), Пётр Новиков (заместитель главного редактора), Андрей Блок, Артём Бассараба.
Техническая страница: Павел Ковалёв. **E-Mail:** 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 АО «Полиграфический комплекс «ЭКСТРА М», 143405, Московская область, Красногорский р-н, г. Красногорск, а/д «Балтия», 23-й км, вл. 1, д. 1.

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА • • • • • • • • • • Сентябрь 2016, № 8 (12)

gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо в редакцию

Моё метро

Техническая страница

Как настоящие

Преподаватель Учебно-производственного центра Службы профориентации, обучения и развития персонала подготовил для читателей «Технической страницы» гид по тренажерным комплексам, предназначенным для обучения машинистов.

Вагон серии 81-717

Здравствуйте, уважаемые наши читатели! Снова рады видеть вас на нашей «Технической страничке». Сегодня мы познакомим вас с тренажерными комплексами, предназначенными для профессиональной подготовки будущих машинистов электропоезда в Учебно-производственном центре метрополитена.

По своей сути данные комплексы полностью имитируют кабины управления электроподвижного состава, эксплуатирующегося сегодня на линиях Московского метрополитена. В них находятся органы управления составом: пульты, автоматические выключатели, поездная радиосвязь, рукоятки разобщительных кранов, контроллера и крана машиниста, панели с манометрами и вольтметрами, педали сигнала и выключателя ножного (педали безопасности), монитор машиниста, видеозеркала и многое другое — все это расположено точно так же, как и на действующих составах.

Таким образом, тренажерные комплексы — это ассимиляция многих компонентов.

В аудиториях Учебно-производственного центра метрополитена установлены следующие тренажерные комплексы: вагона серии 81-717, 81-740, 81-760 и МТК-1-002.

В тренажерах реализована имитация работы вольтметров, амперметров, манометров, пультов управления, указателей, мониторов и так далее. С помощью 3D-графики на 42-дюймовом ЖК-дисплее визуализируются реальные участки пути — это имитирует вид из лобового окна кабины управления электропоезда.

Акустическая система, интегрированная в корпус тренажера, обеспечивает звуковой ряд (сигнал тайфуна, работа пассажирских дверей, тяговых двигателей, зарядка/разрядка пневматических магистралей и тому подобное).

Честно скажу вам, что автор статьи даже завидует — белой завистью, разумеется, — сегодняшним абитуриентам УПЦ, которые могут учиться на подобных комплексах. Эх, нам бы такие тренажеры в 1990-х… Но не будем заниматься ретроспективой и продолжим знакомство с настоящим.

ЧТО УМЕЮТ ТРЕНАЖЕРЫ

Тренажерные комплексы позволяют:

• Управлять электроподвижным составом в обстановке, максимально приближенной к условиям конкретного участка пути конкретной линии. На момент написания статьи они охватывают 12 линий протяженностью 305 км и 185 станций.

• Отрабатывать навыки действий машиниста при возникновении различных неисправностей на электроподвижном составе, при возникновении задымления (пожара), затоплении пути.

• Имитировать высадку и посадку пассажиров на платформе станции, неисправность светофоров, путевых устройств АЛС-АРС, падение человека на путь.

• Вести регламент переговоров по поездной радиосвязи между машинистом и поездным диспетчером.

• Отрабатывать навыки перехода на резервное управление поездом, на резервный комплект поездных устройств АЛС-АРС и их отключение, порядок приведения поезда в движение на подъеме, проведение инициализации системы автоматического управления поездом.

В комплект поставки тренажерного комплекса входит автоматизированное рабочее место машиниста-инструктора, с помощью которого можно имитировать аварийные ситуации, а также контролировать действия обучающегося на большом мониторе.

В целом процесс обучения на данных комплексах максимально приближен к реальным условиям.

ЭКОНОМИЯ ВРЕМЕНИ

Согласитесь, что представить себе метрополитен без профессии «машинист электропоезда» невозможно. И главными критериями при выполнении машинистом своих должностных обязанностей являются безопасность движения поездов и перевозимых в них пассажиров.

Вагон серии 81-740

Вагон серии 81-760

До 2013 года, когда тренажерные комплексы в Учебно-производственном центре еще не применялись, наши учащиеся получали теоретические знания и сдавали экзамены, после чего приходили в электродепо, где машинисты-инструкторы локомотивных бригад проводили с ними практические занятия на действующем электроподвижном составе.

Разумеется, уходило много времени и сил, прежде чем наши хорошисты и отличники приступали к выполнению своей ответственной, важной и нужной работы в таком крупном мегаполисе, как Москва.

Обучение на тренажерных комплексах позволяет значительно сократить это время. К тому же в процессе занятий не происходит износ оборудования, как на действующем электроподвижном составе, и не расходуется столько электроэнергии, как в условиях электродепо.

МТК-1-002

Любознательный читатель заметит: «Позвольте! В группе обучается 15–20 человек, а то и более, а тренажер в аудитории один. Каким образом каждый учащийся имеет возможность получить практические навыки?» В рамках данной статьи не будем раскрывать наши профессиональные секреты в области подготовки кадров, но поверьте: каждый абитуриент получает все необходимые навыки по освоению профессии «машинист электропоезда». А скептикам можем посоветовать одно: приходите учиться в наш замечательный Учебно-производственный центр и убедитесь в этом сами.

К слову, то, что делает на тренажере один ученик, видят все, кто находится в аудитории, ведь изображение рабочего места машиниста с помощью видеопроектора выводится на большой экран. Таким образом, каждый из них анализирует ситуацию и принимает в ней непосредственное участие.

Совсем недавно наш Учебный центр посетил немецкий профессор, продвигающий BIM-технологии (информационное моделирование). После того как он совершил вояж по одной из линий Московского метрополитена на тренажерном комплексе, он с восторгом произнес: «Das ist fantastisch!»

В заключение от всей души хочу выразить пиетет и сказать огромное спасибо всем тем, кто занимался и продолжает заниматься разработкой и усовершенствованием программно-аппаратных тренажерных комплексов, без которых уже невозможно представить себе современное обучение. И слова немецкого профессора тому подтверждение!

Желаем вам, уважаемые наши читатели, крепкого здоровья и успехов в работе! До следующих встреч.

Владимир Коблов,
преподаватель Учебно-производственного центра

Самое красивое метро станет понятным!

С каждым годом Москва становится все более притягательной для иностранных туристов. Приближается и чемпионат мира по футболу — в 2018 году он пройдет в России. Сотрудники метрополитена уже активно готовятся к наплыву болельщиков из разных стран мира. Чтобы сделать московское метро комфортным для иностранных туристов, Учебно-производственный центр Службы профориентации, обучения и развития персонала организовал курсы английского языка для сотрудников метрополитена.

За новыми знаниями

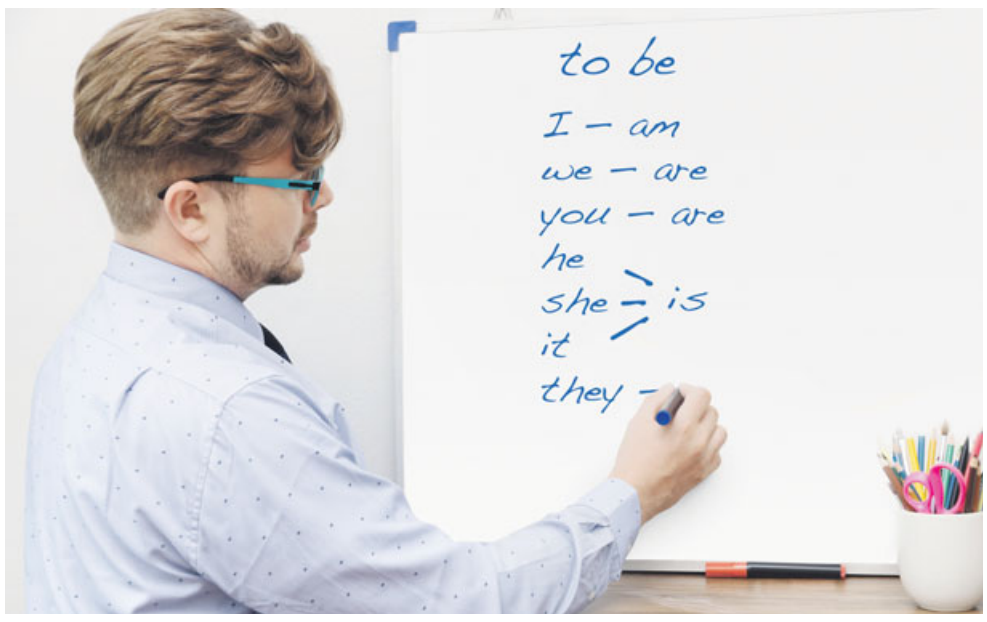
Работники Службы движения, Службы сбора доходов, Центра обеспечения мобильности пассажиров, а также инспекторы Службы безопасности, которые дежурят у турникетов, — все они успешно изучают английский в УПЦ. Несмотря на то что не всем работникам метро курс дается легко, они посещают занятия с удовольствием, так как активно используют полученные знания в работе.

Курс рассчитан на 72 академических часа, в каждую группу входит не более десяти человек. На занятиях используется коммуникативный подход — иными словами, большая часть урока посвящена разговорной практике.

Главная задача курса — научить персонал говорить на английском языке и понимать иностранную речь на слух, поэтому на занятиях отрабатываются навыки проговаривания и аудирования, то есть восприятие звучащей речи.

Особая методика

Главным образом работники метро заучивают фразы и слова, которые понадобятся им в работе. На основе диалога-модели они составляют свои собственные диалоги, в которых один из учащихся играет роль кассира или дежурного по станции, а другой — роль пассажира. Работа в парах является важным требованием. Во-первых, студенты должны слушать не только речь преподавателя или аудиозапись, но и друг друга, так как им приходится иметь дело с людьми со всего мира, у которых разное произношение, разный темп речи, интонация, акцент. Во-вторых, это помогает развивать звуковую память у студентов, учиться воспринимать иноязычную речь и уметь адекватно реагировать на ту или иную фразу.



Многие скажут, что нельзя выучить английский язык на высоком уровне за восемь занятий, особенно если человек даже не изучал его в школе. Безусловно, выучить язык на хорошем уровне за короткий срок нереально, но такая задача и не ставится. Учащимся необходимо усвоить по окончании курса определенный список грамматических конструкций и лексических единиц, а также определенный список тем. Темы и фразы варьируются в зависимости от службы, в которой человек работает. Например, кассиры особое внимание уделяют таким темам, как карта «Тройка», тарифы, проблемы, которые могут возникнуть у пассажиров с билетами или картами. Служба движения делает акцент на чрезвычайных ситуациях, происходящих с пассажирами на платформе, и правилах поведения в метро. По окончании курса дежурные по станции должны уметь объяснить иностранцу, что ему делать в случае, если он оставил свою вещь в вагоне поезда или, скажем, уронил на путь. Конечно, есть темы, которые изучают работники всех служб, например «Навигация». Сотрудники метрополитена должны уметь объяснить иностранцам, как добраться до того или иного объекта на станции или рядом с метро — билетного автомата, пункта обмена, киоска и так далее — или до основных достопримечательностей.

Знают, что делать

Несмотря на усердную работу учащихся на занятиях и дома, порой они с иностранными пассажирами все же недопонимают друг друга. Во-первых, не для всех иностранцев английский язык родной: они могут плохо говорить или воспринимать на слух английскую речь, а могут вовсе не говорить на английском языке. Во-вторых, интонация, акцент или сленг, который используют иностранцы в своей речи, могут вызвать трудности. Безусловно, работников метрополитена учат, как выйти из ситуации, когда они по каким-то причинам не понимают, что говорит иностранный пассажир, не владеют такой информацией или, как в случае с кассирами, когда у них просто нет времени, чтобы объяснить все подробно. В таких случаях сотрудники метро отправляют иностранцев к информационной стойке, где они смогут получить различную информацию как о тарифах, маршрутах, провозе багажа и бюро находок, так и о том, как лучше выйти, например, к Красной площади. С сотрудниками такой стойки пассажир сможет объясниться не только на английском, но и на французском, испанском, немецком и даже китайском языках.

Подготовка персонала, готового общаться на английском языке с иностранными гражданами, идет полным ходом. Гости столицы будут чувствовать себя как дома и не потеряются в столичном метро, а язык жестов сотрудникам метрополитена больше не понадобится.

Евгения Заборская,
преподаватель УПЦ СОП

Техническая страница

КАК У НИХ

Метрополитен Токио

Токийский метрополитен — система городского общественного транспорта, занимающая в настоящее время первое место в мире по пассажиропотоку. Ежегодно его услугами пользуются более 3,2 млрд пассажиров. Общая протяженность линий Токийского метро составляет более 310 км, в нем действует 13 линий и почти 300 станций. В день метро перевозит около 10 млн пассажиров.

Первая линия метро в Токио между станциями Asakusa и Ueno была открыта в 1927 году. Большая часть линий строилась с 1960 по 1990 год. В связи со стремительным развитием метрополитена в 2008 году на должность машинистов стали принимать женщин. Станции постепенно оборудовались по новейшим технологиям: автоматические двери, информационные экраны.

Полную историю развития токийского метро от самых истоков создания рассказывает музей метрополитена в районе Касаи — восточной части Токио. В нем представлены первые вагоны метрополитена, форменная одежда сотрудников, первые рекламные плакаты, макеты моделей вагонов, тренажеры оборудования метрополитена. Школьники в этом музее могут попробовать себя в качестве машиниста электропоезда — по сути музей для них играет роль центра профориентации.

Токийский метрополитен эксплуатируют две конкурирующие между собой компании — частная компания Tokyo Metro и Токийское муниципальное транспортное бюро. Поэтому при пересадке с одной линии на другую необходимо покупать отдельный билет (вопрочем, это не касается тех, кто пользуется IC Card). Около 85% линий метрополитена подземные, и только 15% проходит по поверхности — сказывается высокая стоимость земли в городе.

Большинство жителей города, независимо от их статуса и благосостояния, предпочитают личному транспорту общественный. Метрополитен Токио очень чистый, комфортный и безопасный. Практически все компании оплачивают своим сотрудникам проездной билет от дома до работы и обратно.

Каждая линия метро имеет свой цвет и номер. Свои номера есть и у станций. В вагонах станции объявляются на двух языках — на японском и на английском. Названия станций высвечиваются на информационных табло.

Цены на проезд варьируются от 160 до 310 йен в зависимости от расстояния, которое хочет преодолеть пассажир. На схемах метрополитена цены указаны прямо около названий станций. Стоимость проездных билетов начинается примерно от 110 рублей. Если турист намерен провести в Японии некоторое время, разумно приобрести IC Card — она позволяет передвигаться по всем линиям двух сетей метрополитена. Проездные билеты продаются в автоматах на станциях и в любом магазине города.

В Японии сервис обслуживания пассажиров находится на высшем уровне. К примеру, на некоторых автоматах по продаже билетов присутствует кнопка «Помощь» — она вызывает сотрудника метрополитена, который помогает разобраться с любым вопросом.

Метрополитен Токио и системы пригородного железнодорожного сообщения достаточно сильно интегрированы, некоторые станции и линии соединены между собой. Нередко поезда метрополитена продолжают свой маршрут уже в качестве пригородных электричек и наоборот. Именно поэтому на большинстве линий используется не контактный рельс, а контактный провод.

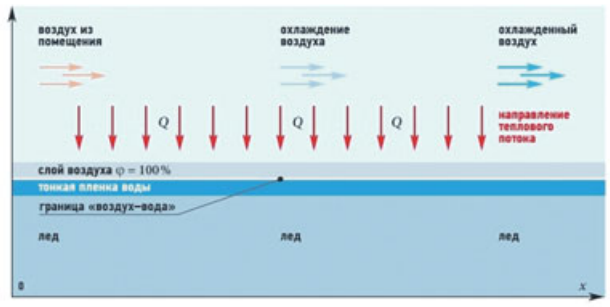
Метрополитен работает с 5:00 и до полуночи. Час пик утром приходится на интервал с 7:30 до 9:30, а вечером — с 17:30 до 19:30. К сожалению, по ночам, когда метро не работает, в Токио очень мало автобусов, поэтому по городу можно передвигаться только на такси. В выходные и праздники парность поездов уменьшается.

Когда со станции отправляется последний поезд, работники метро начинают громко потарапливать пассажиров, чтобы те успели на него. У тех, кто не успевает сесть на последний поезд, не остается другого выхода, как остаться ночевать в ближайшем капсульном отеле или манга-кафе.

На разных ветках метрополитена ездят электропоезда разной длины. В зависимости от загруженности линии поезда состоят из шести, восьми или десяти вагонов. На самых загруженных линиях эксплуатируются особые вагоны с широкими дверями — 180 см вместо стандартных 130 см. Есть и вагоны с увеличенным количеством дверей, однако в них очень мало сидячих мест.

С эстетической точки зрения станции метро вряд ли смогут удивить туристов. Здесь нет никаких архитектурных изысков — низкие потолки, однотонная облицовка стен. При этом все предельно практично, функционально и комфортно. На станциях встречаются автоматы по продаже напитков или мини-киоски, а также разные приятные мелочи — зеркала, скамейки для ожидания, питьевые фонтанчики.

Интересная особенность некоторых станций — система охлаждения воздуха при помощи льда. Внутри станций есть специальные резервуары, в которых за ночь замораживают лед, а на следующий день используют его для кондиционирования воздуха внутри станции. Это помогает значительно сократить затраты на электроэнергию.

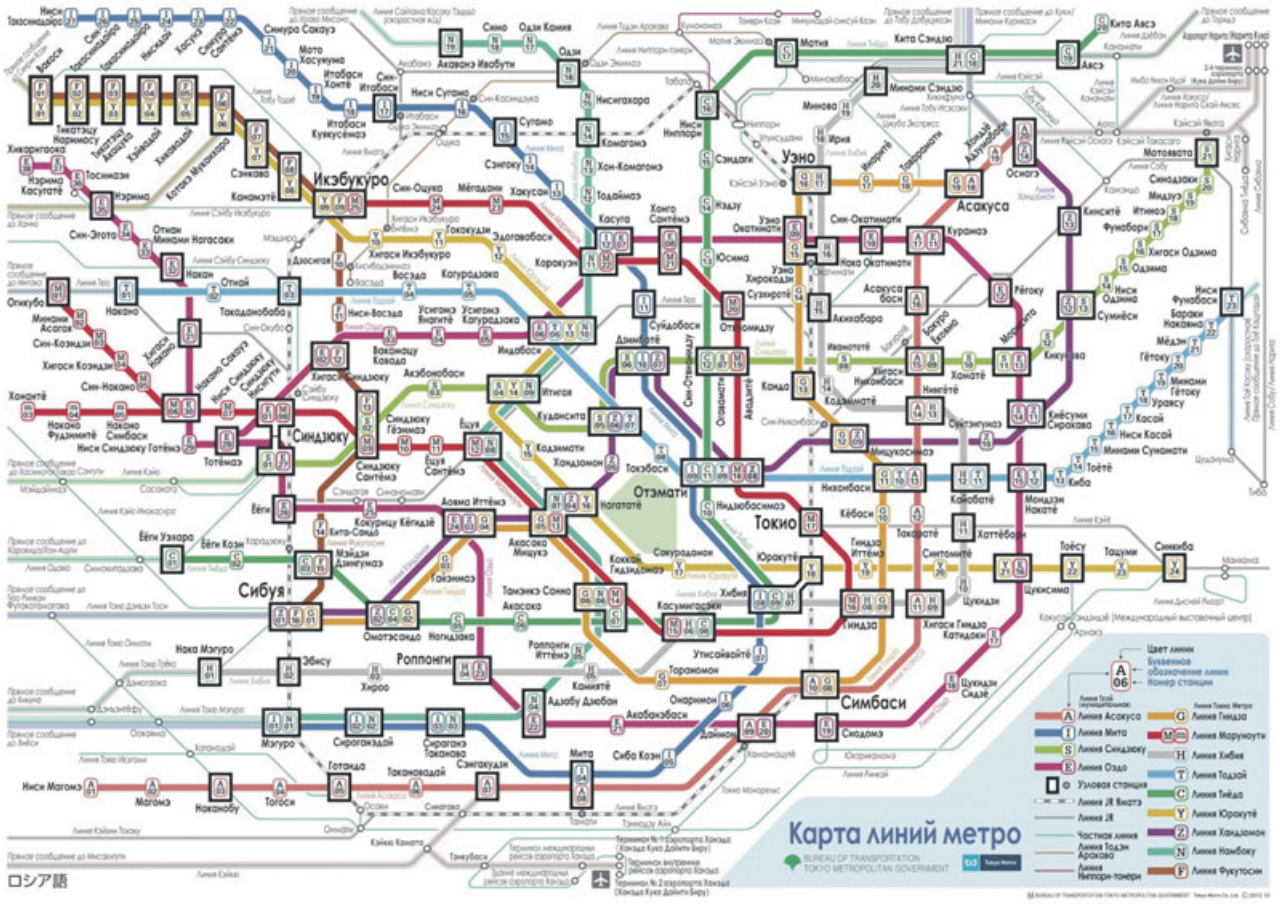


Есть в японском метро еще одна особенность, которая не встречается больше нигде, — специальные сотрудники, которые в часы пик помогают пассажирам влезть в переполненные вагоны. Они деликатно, но уверенно пытаются впихнуть в поезд всех, кто собирается на нем уехать.

Женщины и девушки могут ехать в специальном женском вагоне — определить его можно по специальным опознавательным знакам. Беременные женщины, особенно на ранних сроках, могут воспользоваться специальными информативными брелками, которые подсказывают людям, что им нужно уступить место.

Технологии не стоят на месте, особенно в Японии. На некоторых станциях между турникетов установлены специальные дорожки, которые вырабатывают энергию, когда по ним проходят люди. Совсем недавно руководство метрополитена приняло решение установить такие дорожки на всех выходах со станций Токийского метрополитена.

Новая система Piezoelectric Flooring хорошо подходит для мест с большим количеством людей. Это вполне может быть танцевальная площадка или место скопления туристов. Опытная эксплуатация системы проводилась в течение двух лет, и в ходе нее удалось установить, что площадка размером 25 кв. м вырабатывает 1,4 МВт электроэнергии в сутки. Японцы очень рады тому, что эту технологию применяют в метрополитене города Токио.

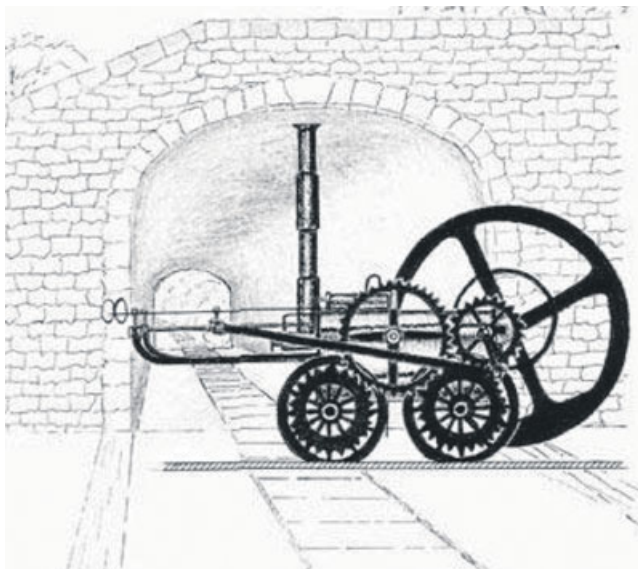


Юлия Сонгурова

Технická страница

Тревитик: неизвестный гений

Если у среднестатистического человека спросить, кто построил первый в мире паровоз, можно получить самые разные ответы. Возможно, вам назовут славное имя Джорджа Стефенсона. Русский человек, вероятно, вспомнит «братьев Черепановых», имея в виду отца и сына. Но вряд ли он скажет, что это сделал Ричард Тревитик, — скорее всего, он даже не знает такого имени. А между тем все верно: первый паровоз построил английский инженер Ричард Тревитик в 1804 году. Ранее он же построил паромобиль и паровой дилижанс — предшественник современного автобуса. Но обо всем по порядку.



КЭМБУРНСКИЙ ГРОМИЛА

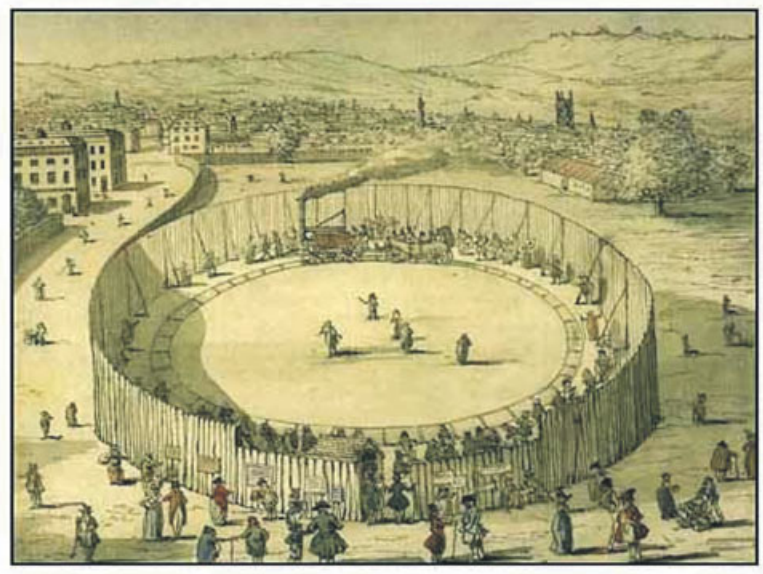
Герой нашего правдивого повествования родился 13 апреля 1771 года в семье горного инженера, управляющего крупным рудником. Он был шестым ребенком в семье и при этом единственным мальчиком. Дело происходило в Корнуэлле, на самой южной оконечности Англии, в краю древних кельтов. Среднюю школу Ричард окончил в Кэмбурне. Надо сказать, он был довольно легкомысленным ребенком — больше любил гонять мяч и заниматься другими физическими упражнениями, чем учиться. Неудивительно, что по окончании школы он едва мог читать и писать. Зато еще мальчиком он помогал отцу и потому был хорошо знаком с паровыми машинами Уатта, которые тогда уже вовсю использовались на шахтах — главным образом для откачки воды. Это и заложило интерес Ричарда к механизмам, изучению и строительству которых он посвятил свою жизнь.

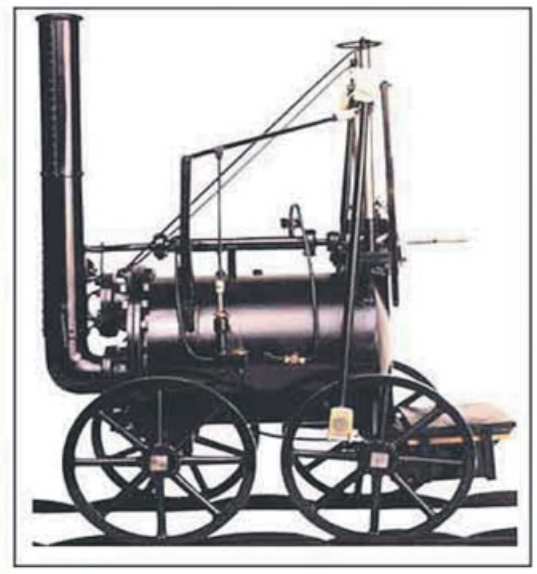
Ричарда звали кэмбурнским громилой, поскольку роста он был немалого — шесть футов и два дюйма, то есть примерно 188 см, — и обладал недюжинной силой. Физическая сила высоко ценилась и в шахте, в особенности когда механизмы ломались и их требовалось чинить.

«ДРАКОН ТРЕВИТИКА»

Мы уже отметили интерес Тревитика к машинам, работавшим на руднике. Знания в области паровой техники он приобрел самостоятельно, и это позволило ему в возрасте 19 лет устроиться работать на одну из шахт. Быстро освоившись, Ричард начал создавать различные типы помп и паровых механизмов. В то время многие размышляли, как бы приспособить паровые двигатели к другим целям, в частности на транспорте. Молодой инженер направил свои усилия по этому же пути, чему способствовало, в частности, знакомство с британским изобретателем Уильямом Мердоком, который первым сделал попытку создать паромобиль.

Однако устройство Мердока использовало паровую машину Уатта низкого давления и поэтому было чрезвычайно громоздким. И Тревитик пришел к выводу: чтобы уменьшить габариты двигателя, нужно резко увеличить давление. В результате его изобретение уже могло устанавливаться на небольших экипажах, конструированием которых молодой инженер и занялся, не обращая внимания на сомнения более именитых коллег. Сам Уатт писал: «Только убийца, ни во что не ставящий человеческую жизнь, может настаивать на применении пара в 7–8 атмосфер».





И вот 24 декабря 1801 года, в канун Рождества, Тревитик вывел на улицы Кэмбурна созданный им паромобиль — вообще говоря, эту машину уже можно было назвать паровозом, только не на рельсах. Говорят, что посмотреть на чудо — первую самодвижущуюся повозку — собрались толпы зевак. Патент на паровую машину высокого давления Ричард получил еще раньше, а вот паровик продемонстрировать не мог, поскольку патентное право принадлежало Уатту — тот запатентовал паровую повозку еще в 1768 году, но строить ее не стал. В 1801 году срок действия привилегии Уатта истек, и у Тревитика оказались развязаны руки. Впоследствии, впрочем, это не помешало Уатту обвинить Тревитика в плагиате.

Машина называлась Puffing Devil, то есть «Пышущий дьявол», но местные жители тут же окрестили ее Драконом Тревитика. Правда, ездил он недолго: Ричард с друзьями зашел в кабак по случаю Рождества, забыв уменьшить огонь в топке котла. Поскольку гуляли они долго, вся вода успела выкипеть, и повозка сгорела дотла.

Тревитик не отчаялся и в 1803 году построил еще одну повозку — девятиместную, которую обслуживали водитель и кочегар. Как и первая, она имела огромные задние колеса — изобретатель, который был немаленького роста, не доставал рукой до верха колеса. Другие особенности — пассажирское предназначение и высокое давление пара. Повозка могла разгоняться до 13 км/ч. Но из-за неудачных пропорций и высокого центра тяжести она через некоторое время опрокинулась на повороте, и автор потерял к ней интерес, решив заняться настоящими паровозами, на рельсах.

ПРОТОПАРОВОЗ

Патент на первый паровоз на чугунных рельсах Тревитик получил 24 марта 1802 года. Опытным путем он доказал, что силы трения гладких колес о гладкие рельсы вполне достаточно для того, чтобы паровоз не только двигался сам, но и тащил за собой груженый состав. Испытания паровоза, построенного для угольной компании, прошли 21 февраля 1804 года. Механизм Тревитика успешно вез повозки с углем, общий вес которых составлял целых 10 т.

Конечно, по внешнему виду паровоз Тревитика сильно отличался от своих потомков. Он имел четыре колеса и один горизонтально расположенный цилиндр. Шток поршня далеко выдавался вперед и поддерживался специальным кронштейном. Движение поршня передавалось всем четырем ведущим колесам при помощи шатуна, кривошипа и системы зубчатых колес. Чтобы облегчить прохождение шатуна через мертвые точки, изобретатель был вынужден применить маховое колесо. Котел имел цилиндрическую форму и так называемую обратную жаровую трубу, при этом топка была расположена спереди паровоза. Весил паровоз в рабочем состоянии около 6 т.

В этом паровозе Тревитик применил горизонтальное расположение цилиндра и усиление тяги в котельной топке при помощи выпуска отработанного пара в дымовую трубу. Подобное расположение цилиндров и такой же метод форсирования тяги применяется в настоящее время на всех без исключения паровозах.

ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ

Ричард Тревитик был не слишком доволен своим детищем. Прошло еще несколько лет, и в 1808 году он сконструировал более совершенную машину — паровоз с веселым названием Catch Me Who Can («Поймай меня, кто сможет»). Для демонстрации изобретатель построил за свой счет на окраине Лондона кольцевую железную дорогу, окружив ее высоким забором. Все желающие могли за деньги прокатиться на этом чуде техники. Кроме того, новый паровоз соревновался в скорости с лошадьми и, разумеется, легко их побеждал — он развивал скорость до 30 км/ч. Все это было весьма забавно, но, к сожалению, ничем не кончилось. Тревитик рассчитывал найти фабрикантов или спонсоров для массового строительства своих паровозов, но желающих не было. К тому же однажды лопнул рельс, машина опрокинулась и получила повреждения. Изобретатель чинить ее не стал…

На этом аттракционе побывал молодой инженер-самоучка Джордж Стефенсон, которому суждено было стать «отцом железной дороги». Но это произошло уже в другие времена, после наполеоновских войн, когда сильно подорожали зерновые культуры и содержать лошадей стало невыгодно, а промышленникам пришлось искать другие, более производительные средства перевозки грузов.

Что до Ричарда Тревитика, то в 1811 году он разорился. Тогда же подоспело обвинение в краже интеллектуальной собственности от Уатта. Кончилось все тем, что наш незадачливый изобретатель в 1816 году уехал в Перу, строил там что-то, затем принял участие в испано-перуанской войне — тоже довольно неудачное. В 1827 году он вернулся на родину, где уже вовсю бороздили просторы паровозы Стефенсона.

Умер Ричард Тревитик 22 апреля 1833 года в Дартфорде, графство Кент, в полной нищете.

Александр Спарбер,
ведущий инженер отдела НТР СОП