



Самые яркие новости метро

Стр. 4

С пользой для коллектива

Стр. 5

Студенты выручают! Итоги работы Студотряда

Стр. 7



@moemetro
Подписывайтесь на наш канал в Telegram



gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо в редакцию

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА Ноябрь 2017, № 4 (82)



Моё метро



От редакции

Дорогие читатели!

Кто бы мог подумать, что ноябрь — такая горячая пора? В самом начале месяца работникам метро пришлось ударно потрудиться на закрытии участка Таганско-Краснопресненской линии: дежурить на станциях, оповещать пассажиров, придумывать для них новые маршруты и даже поить их горячим чаем. Приятно признать, что в такой неординарной ситуации метрополитеновцы отработали на отлично!

Московское метро — это не только любимый транспорт столицы, но и настоящая культурная площадка. У нас проходят выставки, на линии выходят тематические поезда, а в честь столетия революции мы показали пассажирам серию панорамных фильмов, посвященных историческому событию. Обо всем этом читайте в подборке «Яркие новости метро».

Думаю, что среди работников метро немало любителей футбола и многие собираются болеть за нашу страну на грядущем чемпионате мира. Для них у нас есть хорошая новость: газета «Моё метро» начинает спецпроект, посвященный ЧМ-2018. В нашей рубрике «Путешествие» мы будем рассказывать о городах, которые примут у себя матчи мундиала. И начнем мы уже в этом номере, с прекрасного южного курорта Сочи.

Хорошего чтения!

Надежда Доржиева,
главный редактор газеты «Моё метро»

Отработали на отлично!

В конце октября для сооружения тоннеля новой Кожуховской линии на несколько дней пришлось закрыть участок Таганско-Краснопресненской линии от «Выхино» до «Котельников». Для перевозки пассажиров были задействованы компенсационные автобусы, а на станциях метро дежурили сотрудники Транспортно-го комплекса столицы, всегда готовые помочь пассажирам скорректировать маршрут.

ИНФРАСТРУКТУРА

С задачей справились

С 28 октября по 3 ноября были временно закрыты три станции Таганско-Краснопресненской линии «Котельники», «Жулебино» и «Лермонтовский проспект».

Ограничения были связаны с важным этапом строительства новой линии метрополитена — работами по сооружению перегонного тоннеля Кожуховской линии, открытие которой запланировано на 2018 год. При строительстве столь серьезного объекта необходимо было временно прекратить движение поездов.

Целую неделю свыше 2,5 тыс. сотрудников Транспортного комплекса столицы в круглосуточном режиме обеспечивали транспортную доступность районов, для того чтобы закрытие участка от «Выхино» до «Котельников» прошло максимально быстро и безболезненно для пассажиров.

Для удобства москвичей на станциях метро «Выхино» и «Кузьминки» постоянно работали все кассовые окна. На пяти станциях метрополитена была организована работа мобильных кассиров по продаже билетов на одну поездку.

В любое время пассажиры могли обратиться за помощью к сотрудникам ЦОМПА,

дежурившим у закрытых и действующих станций метро. Они раздавали информационные листовки, а также объясняли, как сориентироваться и подробно сообщали о схеме работы общественного транспорта.

Учитывая прохладную погоду, у станций метрополитена «Выхино» и «Кузьминки» пассажирам бесплатно раздавали горячий чай.

Во время закрытия участка Таганско-Краснопресненской линии сотрудники метрополитена выполнили огромный объем профилактических и ремонтных работ на закрытых станциях. Был проведен осмотр эскалаторов, проверка



путевой инфраструктуры, приняты профилактические меры для предотвращения ее износа, приведены в порядок лестничные марши и стены подулчных переходов и станций, промыты навигационные элементы, отремонтированы светильники.

Таганско-Краснопресненская линия возобновила привычную работу раньше назначенного срока — уже в полдень 3 ноября.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Виктор КОЗЛОВСКИЙ, начальник Московского метрополитена



От лица руководства Московского метрополитена хочу поблагодарить всех за их четкую и профессиональную работу в период закрытия юго-восточного участка Таганско-Краснопресненской линии! Благодаря совместным усилиям всех сотрудников Транспортного комплекса Москвы нам удалось организовать работу максимально удобно и комфортно для наших пассажиров.



Уважаемые коллеги! Вы держите в руках очередной номер корпоративной газеты Московского метрополитена «Моё метро». Часть материалов для него была предложена вами — сотрудниками метро. Если вы хотите предложить материал для газеты, рассказать о своем увлечении или о своих коллегах, поздравить ваше подразделение с днем рождения или трудовым достижением, поделиться интересными историями из жизни метро, присылайте нам тексты и фотографии на электронный адрес gazeta@mosmetro.ru!

Работники метро получили ведомственные, отраслевые и городские награды

В преддверии Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта работники московского метро были представлены к ведомственным, отраслевым и городским наградам за значительный вклад в обеспечение надежной, безаварийной работы метрополитена.

27 октября в Министерстве транспорта Российской Федерации прошла торжественная церемония вручения ведомственных наград министром транспорта РФ Максимом Соколовым.

Министр отдельно отметил заслуги мастера участка радио и связи электродепо «Фили» **Игоря Кукушкина**, который более 30 лет посвятил работе в московском метро, и вручил ему нагрудный знак «Почетный работник горэлектротранспорта». Под руководством и при непосредственном участии Игоря Кукушкина в кратчайшие сроки все вагоны типа «Еж» были оборудованы системой автоматического считывания номера поезда, позволившей получать полную информацию о движущемся составе. Одним из крупнейших рационализаторских предложений Игоря Максимова стало изготовление в электродепо «Фили» стенда для проверки и ремонта тепловентиляторов кабины машиниста для вагонов типа 81-740 «Русич» без отправки в подрядную организацию, что значительно сократило сроки ремонта и расходы, а также повысило производительность труда.

Кроме этого, благодарность министра транспорта РФ была объявлена: машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Черкизово» **Александру Давыдову**, заместителю начальника электродепо «Новогиреево» по эксплуатации **Николаю Липатову** и машинисту электропоезда электродепо «Северное» **Ивану Орлову**.



31 октября мэр Москвы **Сергей Собянин** торжественно вручил работникам Московского метрополитена городские и отраслевые награды. Нагрудные знаки «Почетный работник транспорта и связи города Москвы» были торжественно вручены:

- водителю пункта восстановительных средств электродепо «Планерное» **Василию Апенину**;
- ведущему инженеру аналитической группы диспетчерского участка Службы движения **Татьяне Галецкой**;
- первому заместителю начальника Службы подвижного состава — главному инженеру **Александру Курганову**;
- заместителю начальника 3-й дистанции Службы сбора доходов **Гальфие Насыровой**;

- инструктору по подготовке рабочих массовых професий Службы профориентации, обучения и развития персонала **Николаю Пигареву**;
- мастеру Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры **Сергею Селютину**;
- электромеханику по средствам автоматики и приборам технологического оборудования электродепо «Фили» **Андрею Сидорову**;
- начальнику электродепо «Замоскворецкое» **Игорю Соловьеву**;
- машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Печатники» **Владимиру Стельмахову**;
- машинисту электропоезда электродепо «Черкизово» **Александру Федосову**;

- машинисту-инструктору локомотивных бригад электродепо «Новогиреево» **Андрею Харитонову**.

Нагрудный знак «Почетный пожарный города Москвы» был вручен начальнику Отдела пожарной охраны Московского метрополитена **Сергею Зайцеву**.

Благодарность мэра Москвы объявлена начальнику центра психофизиологического обеспечения Медицинской службы **Елене Дербицовой** и директору столовой №9 Отдела рабочего снабжения **Надежде Федоровой**.

31 октября начальник Московского метрополитена **Виктор Козловский** вручил ведомственные и городские награды.

Нагрудный знак «Почетный работник транспорта и связи города Москвы» получили: ревизор по безопасности движения поездов Аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов **Дмитрий Денисов** и ведущий инженер Дирекции строящегося метрополитена **Татьяна Малугина**.

Благодарность мэра Москвы объявлена:

- заместителю начальника Службы внешних связей — пресс-секретарю **Надежде Доржиевой**;
- начальнику Службы инвестиционного развития **Андрею Кошелеву**;
- начальнику Службы пассажирских сервисов **Юлии Темниковой**.

Благодарность министра транспорта РФ объявлена:

- машинисту электропоезда электродепо «Замоскворецкое» **Юрию Гавриленко**;
- инженеру-технологу Службы связи Дирекции информационно-технологических систем и систем связи **Олегу Горячеву**;
- мастеру по эксплуатации Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры **Анатолию Колесникову**;
- старшему мастеру Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры **Константину Крекеру**;
- первому заместителю начальника Электромеханической службы по эксплуатации Дирекции инфраструктуры **Павлу Панкратову**;
- начальнику дистанции сигнализации Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры **Сергею Сусликову**;
- дежурному станционного поста централизации Службы движения **Ольге Третьяковой**;
- заместителю начальника Учебно-производственного центра по учебно-производственной части Службы профориентации, обучения и развития персонала **Николаю Федорчуку**.

Благодарность заместителю мэра Москвы в Правитель-

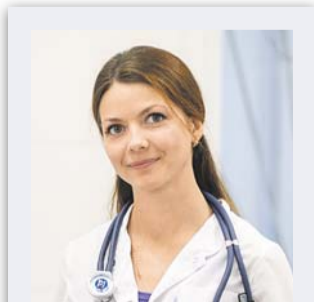
стве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы объявлена:

- машинисту железнодорожно-строительных машин Главных объединенных ремонтно-механических мастерских Дирекции инфраструктуры **Павлу Беляеву**;
- заместителю начальника Отдела пожарной охраны **Николаю Бормотову**;
- дежурному по станции Службы движения **Наталии Бырдиной**;
- монтеру пути Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры **Николаю Бормотову**;
- заместителю начальника Службы пассажирских сервисов — начальнику комплекса развития пассажирских сервисов **Михаилу Павлову**;
- начальнику Первого отдела **Александру Редькину**;
- начальнику отдела технического развития и сотрудничества Службы технической политики **Виталию Рябошапко**;
- начальнику станции 5-й дистанции Службы движения **Галине Селивановой**;
- ведущему инженеру-электронику Службы связи Дирекции информационно-технологических систем и систем связи **Виктору Суржикову**.



ЛИЦА МЕТРО

Лучший работник месяца: сентябрь – октябрь



Марина Махроva,
фельдшер Медицинской службы.
Стаж работы — 2 года
11 месяцев



Дарья Родионова,
дежурный по станции (подменная группа) Службы движения.
Стаж работы — 2 года
6 месяцев



Никита Шевчук,
машинист электропоезда электродепо «Владыкино».
Стаж работы — 2 года
7 месяцев



Светлана Новикова,
начальник станции «Войковская».
Стаж работы — 20 лет
4 месяца



Егор Назарько,
машинист электропоезда электродепо «Владыкино».
Стаж работы — 10 лет
6 месяцев



Александр Семенов,
дежурный по электродепо «Калужское».
Стаж работы — 40 лет
5 месяцев

«Те, кто вливается, остаются надолго»

Борис Николаевич Гусаров, пожалуй, самый известный человек в депо «Черкизово». Ведь стаж его работы в метрополитене превышает 45 лет! Корреспонденты газеты «Моё метро» побеседовали с Борисом Николаевичем о радостях и трудностях работы электромехаником и о пути от молодого специалиста до мастера.

— Как вы попали в метрополитен?

— В московском метро я работаю с 1972 года, пришел сюда сразу после энергетического института. В то время работа на метрополитене считалась престижной, да и зарплата была выше среднего. Если бы я пошел на завод, получал бы оклад 90–100 рублей. А в метро я устроился почти на 200 рублей, будучи молодым специалистом без опыта работы. У меня тогда был маленький ребенок, и финансовая сторона вопроса, пожалуй, сыграла решающую роль. И еще мои родственники работали на метрополитене.

— Как проходит ваш обычный рабочий день?

— День начинается с планерки: раздаем задания, разбираем ошибки. Потом ребята отправляются по делам, а мы со старшим механиком осуществляем контроль и подключаемся, если что-то вдруг не ладится. Много ручного труда. На обход состава я всегда беру с собой тестер и реверсивку, иногда что-то чинишь прямо на ходу. Бывает и так, что людей на месте не хватает, а работу выполнить нужно. Тогда делаем за них, помогаем. Я могу заменить любого товарища в случае необходимости, благодаря опыту все дается легко. Есть у нас и «бумажная» работа: составляем отчеты, заполняем журнал безопасности. Хотя меня всегда к технике тянет от бумажек.



Так и работаем, всего понемногу, и день проходит быстро.

— Наверное, вы обучаете новых сотрудников, передаете знания?

— Да, обучаем много молодежи, новичков. Есть курсы повышения квалификации для более опытных сотрудников, чтобы они могли открыть новый разряд. Молодые ребята сначала заступают в должность электромонтера. Электромеханик — это следующая ступень. В подчинении у электромеханика два электромон-

тера. Работают посменно: есть дневные и ночные смены плюс дежурная, график круглосуточный. Каждый новый сотрудник получает первичный инструктаж, проходит стажировку, после которой сдает технику безопасности и затем приступает к самостоятельной работе. В первое время к нему приставляют опытного товарища, который его учит и помогает ему. Когда молодой сотрудник овладел одной операцией, он начинает осваивать вторую, третью и так далее. И когда мы видим, что

он полностью готов, мы отпускаем его на самостоятельный труд. А вообще мы набираем людей с высшим образованием, стараемся, чтобы по специальности приходили. У нас на участке даже кандидат математических наук работает.

— Что вы считаете главным в своей работе?

— Наверное, есть несколько моментов. Нужно понимать коллектив, а коллектив должен помогать тебе. Не отказывать в помощи и добром слове. Ведь все приходит на работу со своими заботами, иногда с домашними проблемами. И к каждому сотруднику нужен свой подход, чтобы настроить его на рабочий лад. Важно, чтобы здоровье было нормальное. Есть крылатая фраза «Движение — это жизнь!» — это про нас. Длина состава 140 м, мы постоянно ходим по нему вверх-вниз. Выносливость нужна. Ну и конечно, боремся за безопасность. Обеспечиваем бесперебойный график движения на

линии, следим, чтобы техника не ломалась. Поезда должны остановиться, а не столкнуться. В метрополитене жесткая дисциплина, каждый сотрудник знает, что от его действий зависит судьба сотен тысяч людей.

— Вы бы порекомендовали свою работу знакомым?

— Сама по себе профессия электромеханика интересная, но зарплата, конечно, не очень большая. Ведь все начинают с низшего разряда. Сегодня молодые люди стараются устроиться менеджерами, получать крупные проценты от продажи. У нас не так. В нашем деле и головой надо думать, и руки должны быть хорошие: производится много слесарных работ малыми и большими ключами, иногда под вагоном. Бывает довольно грязно. Кого-то это все отпугивает. Но те, кто вливается, обычно остаются надолго. Вот я остался, прикипел и так на одном месте и отработал. И вы знаете, мне все нравится!

ПРОКУРОР РАЗЪЯСНЯЕТ

«Подать жалобу в прокуратуру через доверенное лицо»

Юридическую грамотность читателей газеты «Моё метро» повышает старший помощник прокурора Московского метрополитена Жанна Василенко.

В соответствии с п. 1.1 Инструкции о порядке рассмотрения обращений и приема граждан в органах прокуратуры РФ, утвержденной приказом Генерального прокурора РФ от 30.01.2013 г. №45, установлен единый порядок рассмотрения и разрешения в органах прокуратуры РФ обращений граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, обращений и запросов должностных и иных лиц о нарушениях их прав и свобод, прав и свобод других лиц, о нарушениях законов на территории РФ, а также порядок приема граждан, должностных и иных лиц в органах и учреждениях прокуратуры РФ.

Согласно п. 1.3 указанной инструкции, обращения могут быть индивидуальными, то есть поданными самим гражданином, объединением граждан или юридическим лицом, и коллективными. Осуществление гражданами права на обращение не должно нарушать права и свободы других лиц.

Согласно ст. 185 ГК РФ, доверенностью признается письменное уполномочие, выдаваемое одним лицом другому лицу для представительства перед третьими лицами.

В соответствии с п. 7 постановления пленума Верховного Суда РФ «О практике рассмотрения судами жалоб в порядке статьи 125 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» 10.02.2009 г. №1 (ред. от 24.05.2016 г.), в тех случаях, когда жалоба не содержит необходимых сведений, что препятствует ее рассмотре-



нию, ее необходимо вернуть заявителю для устранения недостатков (в постановлении должны быть указаны причины принятия решения и разъяснено право вновь обратиться в суд).

С учетом специфики уголовного судопроизводства и принципов, закрепленных в статьях 6 и 11 УПК РФ, лицам, чьи права и интересы находятся вне сферы процессуальных прав и обязанностей по конкретному уголовному делу, предоставленному производству по уголовному делу, является недопустимым, поскольку толкование приведенных выше норм и положений пленума позволяет сделать вывод о необходимости, в соответствии с требованиями закона, удостоверения полномочий по каждой жалобе на момент ее подачи.

Действующее законодательство не возлагает на прокуратуру обязанность проверять полномочия лиц, обратившихся в органы прокуратуры в интересах иных лиц. В этой связи гражданам рекомендуется обращаться в органы прокуратуры в интересах других лиц на основании подтверждающих полномочий, в том числе доверенности либо ордера.

НОВОСТИ УВД

Одна короткая пропажа

На первый взгляд в этой истории нет ничего особенного — обычный рабочий момент, рядовой случай из практики УВД на метрополитене. Но не так часто люди высказывают благодарность полицейским, тем более публично, в блогосфере. Поэтому мы решили рассказать вам об этом.

В конце сентября, возвращаясь из Экспоцентра на Красной Пресне, блогер Инга Ландсбергитте оставила на бортике возле кассы мобильный телефон и пакет со своими вещами. «Сели мы с Леной в подошедший поезд и начали обсуждать прошедший день. Когда она вышла на «Киевской», я стала копаться в поисках телефона. Телефона нет! Перерыла всю сумку, все карманы — нет телефона!.. Ну, вы знаете, что

такое потерять телефон», — пишет Инга в своем блоге.

Пытаясь найти пропажу, Инга набрала свой номер с другого телефона. «И тут, о чудо, мне ответил приятный мужской голос: „Ваш телефон в полиции метрополитена, подходите туда, где вы его оставили“».

Когда блогер вернулась на ту станцию, где заходила в метро, сотрудники УВД сразу же передали ей забытые вещи. «Седых волос у меня, конеч-



но, прибавилось, я ни разу еще не теряла телефоны, но всегда этого боялась. Вот уж точно, чего боишься, то и может случиться, — пишет Инга. — А ребята зовут Михаил и Евгений. Работают они постовыми 3-го

отдела полиции в метрополитене, на станции „Выставочная“». В своем «Живом журнале» она поблагодарила полицейских, сказав, что те спасли ее от большого проблем, и пожелала им «много плюсов в карму».

Краса УВД

На большом концерте в честь Дня сотрудника органов внутренних дел были оглашены итоги профессионально-творческого конкурса «Краса УВД».



Первый в истории УВД на метрополитене конкурс «Краса УВД» проходил в три этапа. В первом туре красавицы показали свое профессиональное мастерство — навыки владения табельным оружием и умение применять приемы борьбы. Во втором туре конкурсантки прошли тестирование по истории и написали эссе на тему «Как я вижу УВД через 10 лет».

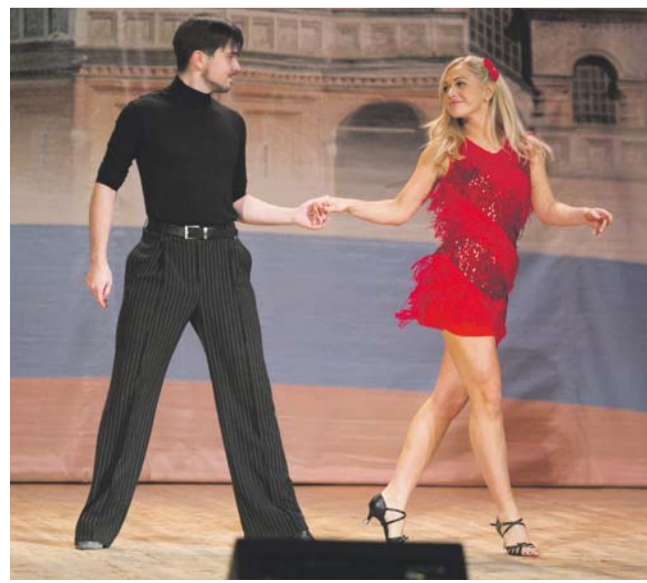
Одиннадцать лучших участниц вышли в третий, творческий тур, где им предстояло выступить перед огромным залом и проявить свои таланты. Сотрудницы полиции представили на суд жюри совершенно разные и очень интересные

выступления. Первой выступила Виолетта Гурова, которая исполнила зажигательный латиноамериканский танец в паре со своим партнером. Далее Марина Иванова спела песню «Страж порядка». Светлана Крицкова в свою очередь прочла монолог из «Повести о Сонечке» Марины Цветаевой. Анна Дресвянкина вместе с дочерью спела «Колыбельную». Мария Почаева взбудорила зрителей энергичным танцем «Умри, но не сейчас». В исполнении Анны Журавлевой прозвучала композиция «Любимый мой», а Елена Ковалева зачитала письмо Татьяны к Онегину из романа Александра Пушкина. В программу вечера вошли также танцы в ис-

полнении Татьяны Поповой и Екатерины Бритковой и стихотворение «Спасибо, жизнь!», представленное Татьяной Земсковой. Завершился творческий тур выступлением Маргариты Починковой, спевшей актуальную для всех полицейских песню «02».

Организаторы конкурса как могли нагнетали интригу: имена победительниц держали в тайне вплоть до церемонии награждения. Вскрыв конверт, ведущий по очереди пригласил девушек на сцену для вручения награды.

В результате первое место и почетный титул «Краса УВД — 2017» завоевала старший лейтенант внутренней службы Маргарита Починкова. Звания «Первая вице-мисс» и «Вторая вице-мисс» получили старший сержант полиции Виолетта Гурова и сержант полиции Светлана Крицкова соответственно. В номинации «Мисс Элегантность» победу одержала старший сержант полиции Марина Иванова, «Мисс Очарование» — старший сержант полиции Анна Журавлева.



Самые яркие новости метро

Для москвичей метрополитен — это гораздо больше, чем просто быстрый и удобный вид городского транспорта. Это место встречи, способ сориентироваться в городе, а кроме того, настоящее культурное явление. Здесь проходят выставки, концерты, лекции, на линии выходят тематические поезда. А порой метрополитен Москвы налаживает культурные связи с транспортными системами других городов мира... О самых интересных культурных событиях московского метро за последний месяц — в нашем обзоре.

«СЕРДЦЕ РОССИИ» В ЛОНДОНСКОМ МЕТРО



В среду, 25 октября, на станции метро «Бейкер Стрит» в Лондоне состоялась торжественная церемония запуска тематического поезда «Сердце России», который олицетворяет достижения нашей страны. Мероприятие приурочено к перекрестному Году науки и образования России и Великобритании.

Поезд «Сердце России» (Heart of Russia) познакомит жителей Лондона и туристов с наиболее важными и значимыми достижениями из жизни России. Каждый из семи вагонов посвящен отдельной теме: балету, изобразительному искусству, литературе, кинематографу, архитектуре, космосу и науке. Основными цветами в оформлении поезда стали белый, красный и синий — они есть и на российском, и на британском национальном флаге.

Прежде всего, состав тематического поезда отражает архитектурное богатство Москвы. На локомотиве представлена панорама из наиболее значимых и узнаваемых столичных зданий. На каждом вагоне, посвященном определенной области науки или искусства, изображено знаковое здание или прославившие Россию деятели. Например, вагон «Русская архитектура» представлен храмом Василия Блаженного и Останкинской башней, вагон «Русский балет» знакомит пассажиров с Большим театром, «Русская наука» — с главным зданием МГУ. На вагоне «Русская литература» изображен Лев Толстой, на вагоне «Русский космос» — космонавты Юрий Гагарин и Алексей Леонов, а также первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова. «Русская наука» знакомит пассажиров с создателем периодической таблицы химических элементов Дмитрием Менделеевым, «Русский кинематограф» — с героями фильмов «Москва слезам не верит», «Шерлок Холмс и доктор Ватсон», «Белое солнце пустыни», а вагон «Рус-

ское изобразительное искусство» — с «Черным квадратом» Казимира Малевича.

Поезд будет курсировать в течение трех месяцев по трем линиям лондонского метро — Кольцевой, Хаммерсмит-энд-Сити и Дистрикт. За это время в нем прокатятся более миллиона жителей и туристов Лондона. Кроме того, на 20 станциях лондонского метро разместят тематические плакаты с QR-кодами и изображениями известных российских деятелей. Считав код при помощи смартфона, пассажиры смогут скачать приложение Heart of Russia и узнать подробнее о таких известных россиянах, как Михаил Булгаков, Анна Ахматова, Дмитрий Менделеев.

«Объединять людей через культуру и литературу, образование и науку очень важно, и два поезда являются замечательными символами таких связей»

«Поезд «Сердце России» в лондонском метрополитене — это ответ со стороны России на шекспировский поезд, который Британский совет запустил в Московском метрополитене в 2016 году. Появление Шекспировского поезда было связано с 400-летним юбилеем Шекспира и перекрестным годом литературы и науки... Объединять людей через культуру и литературу, образование и науку очень важно, и эти два поезда являются замечательными символами таких связей», — рассказал главный исполнительный директор Британского совета Киарэн Дивэйн.

В честь перекрестного Года науки и образования России и Великобритании в Московском метрополитене также планируется запуск тематического поезда, посвященного британской науке и образованию. Он выйдет на линию до конца года.

ВЫСТАВКА ИСКУССТВА ЯКУТИИ НА «ВОРОБЬЕВЫХ ГОРАХ»

3 ноября на станции «Воробьевы горы» состоялось торжественное открытие выставки народно-прикладного искусства Якутии. Экспозиция приурочена к Дням Якутии в Москве и посвящена 385-летию вхождения республики в состав России.

На выставке можно увидеть уникальные образцы якутского народно-прикладного искусства: национальные украшения и костюмы, разнообразные предметы быта. Все экспонаты представлены Национальным центром народного прикладного искусства и художественных промыслов «Симэх».

«Станция «Воробьевы горы» — одна из культурных площадок Московского метрополитена. Выставка изделий народно-прикладного искусства Якутии стала четвертой экспозицией, которая проводится здесь в этом году. Мы ожи-

даем, что ежедневно более 12 тыс. пассажиров смогут ознакомиться с представленными здесь экспонатами», — рассказал первый заместитель начальника Московского метрополитена Дмитрий Дощатов.

«Мастера из республики познакомят жителей Москвы и всей России с народным творчеством Якутии. Мы продолжим расширять границы узнаваемости нашей республики, ведь выставка народных промыслов саха на «Воробьевых горах» откроет двери грандиозным мероприятиям в рамках Дней Якутии в Москве, которые пройдут в ноябре и декабре этого года. Дни Якутии представят самые яркие достижения и многогранный потенциал крупнейшего и самого холодного региона России, отразят все многообразие северного края и познакомят



«На выставке можно увидеть уникальные образцы якутского народно-прикладного искусства: национальные украшения и костюмы, предметы быта»

жителей и гостей столицы с его уникальной культурой и традициями», — заявил постоянный представитель Республики Саха (Якутия) при президенте РФ Юрий Куприянов.

Напомним, экспозиции на станции «Воробьевы горы» устраиваются с 2010 года. В феврале этого года открылась выставка «Народные художественные промыслы Республики Дагестан», летом на станции работала тематическая экспозиция, посвященная Кубку конфедерации, а в сентябре — выставка Большого московского цирка «Цирк нового поколения». В общей сложности три экспозиции посетили более 1,6 млн пассажиров.

ПОЕЗД «РОССИЯ, УСТРЕМЛЕННАЯ В БУДУЩЕЕ» ВЫШЕЛ НА КОЛЬЦЕВУЮ ЛИНИЮ МЕТРО



Во вторник, 7 ноября, на Кольцевую линию метрополитена вышел уникальный тематический поезд. Он посвящен выставке «Россия, устремленная в будущее», которая проходит в Центральном выставочном зале «Манеж» в Москве. Ключевая тема выставки — будущее России и россиян — нашла отражение в оформлении вагонов нового поезда.

Торжественная церемония запуска 24-го по счету тематического поезда состоялась в электродепо «Красная Пресня». Оформление вагонов посвящено таким темам, как медицина будущего, еда будущего, градостроительные решения будущего и человек будущего. Дизайнерское решение поезда перекликается с оформлением и содержанием выставки, на которой москвичи и гости столицы смогут познакомиться с интеллектуальным, экономическим и научным потенциалом страны. Они узнают, как изменилась Россия с 2000 года, какие проблемы еще предстоит решить и что ждет страну в ближайшие десятилетия.

«Для Московского метрополитена большая честь работать вместе с уникальным проектом «Россия — моя история». На новом тематическом поезде будут ездить порядка 10 тыс. пассажиров ежедневно. Мы рассчитываем, что многие из них заинтересуются выставкой и посетят ее», — рассказал пер-

«Торжественный запуск нового тематического поезда состоялся в электродепо «Красная Пресня». Оформление вагонов посвящено таким темам, как медицина будущего, еда будущего, градостроительные решения будущего и человек будущего»

вый заместитель начальника Московского метрополитена Дмитрий Дощатов.

«В вагонах пассажиры познакомятся с изображениями тех экспонатов и технологий, которые можно вживую увидеть в выставочном зале в Манеже: проект Крымского моста, амуниция и экзоскелет российского производства, уникальные проекты типа «Кванториум» и «Биоплато» и многие другие», — рассказал организатор выставки «Россия, устремленная в будущее», управляющий директор Фонда гуманитарных проектов Иван Есин.

Помимо запуска тематического поезда, Московский метрополитен выпустил 600 тыс. билетов «Единый», дизайн которых также посвящен выставке. Пассажиры, которые купят такие билеты, смогут по ним бесплатно посетить исторический парк «Россия — Моя история» в ноябре этого года.

УВИДЕТЬ РЕВОЛЮЦИЮ СВОИМИ ГЛАЗАМИ

Накануне годовщины Великой Октябрьской революции на станции «Площадь Революции» прошел показ серии панорамных видеороликов телеканала RT «Революция 360» — их можно было посмотреть при помощи очков виртуальной реальности.

Ролики, снятые в рамках проекта #1917LIVE, воспроизводят события столетней давности. В съемках приняли участие известные российские артисты, режиссеры, поэты — Александр Адабашьян, Олег Гаркуша, Захар Прилепин, Александр Баширов и Александр Ф. Скляр. Закадровый текст озвучили Гарик Сукачев и Сергей Гармаш.

Восемь эпизодов проекта рассказывают истории из жизни в революционную эпоху и позволяют погрузиться в атмосферу тех дней. Съемки видеороликов проходили в аутентичных локациях того времени, в том числе на Витебском вокзале и в музее-квартире революционера Сергея Аллилуева. Зрители окажутся в разных местах революционного Петрограда: в покинутой усадьбе, подпольной типографии, на конспиративной квартире и даже на полях сражений Первой мировой войны. К просмотру пассажиров приглашали сотрудники телеканала RT в образе героев начала XX века.

«Московский метрополитен — это уникальный памятник истории, архитектуры и культуры, который тесно связан с судьбой и историей нашей страны. Для проведения этого

«Каждый из роликов о революции, снятый в технике виртуальной реальности, — это детальная реконструкция того времени. Создатели постарались максимально точно передать атмосферу 1917 года»

мероприятия мы выбрали станцию «Площадь Революции», в архитектуре которой нашли свое отражение в том числе и события, происходившие в 1917 году», — рассказал первый заместитель начальника Московского метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе Роман Латыпов.

«Каждый из наших роликов — это детальная реконструкция жизни того времени. Мы постарались очень тщательно отнестись к воссоздаваемой эпохе, максимально точно передать общую атмосферу 1917 года. Все сцены разворачиваются в локациях, которые и сейчас выглядят почти так же, как и столетием назад. Технология панорамной съемки, с одной стороны, сильно усложняет задачи, стоящие перед режиссером. Но с другой стороны, позволяет зрителю буквально стать очевидцем тех исторических событий. Ни одно кино, снятое в традиционном формате, такой степени погружения не дает», — рассказал режиссер проекта «Революция 360» Александр Скрыбин.



Все машинисты метро привиты от гриппа

С 4 сентября по 29 октября Медицинская служба метрополитена вакцинировала от гриппа более 5,2 тыс. машинистов, что составляет почти 100% от штата локомотивных бригад.

Кампания по вакцинации от гриппа среди сотрудников метрополитена в этом году стала даже более масштабной, чем в прошлом. В 2017 году общее количество привитых сотрудников метро составило 38,3 тыс. человек, что на 13% больше, чем годом ранее. Значительный рост числа привитых отмечен среди машинистов. В 2017 году вакцину получили 5,2 тыс. работников локомотивных бригад, что на 18% больше, чем в 2016 году.

С начала сентября до конца октября защитить свое здоровье от гриппа могли и пассажиры метро. Для них работали мобильные пункты вакцинации возле 24 станций метрополитена и двух станций МЦК. Еще один пункт работал на железнодорожной станции Крюково в Зеленограде. Рекордсменами по количеству привитых пассажиров стали мобильные пункты возле «Белорусской», «Речного вокзала» и станции МЦК «Владыкино». На этих трех станциях вакцинацию прошли более 30 тыс. человек.

«Станции метро и МЦК, где работали пункты вакцинации, были выбраны таким образом, чтобы охватить максимальное число районов Москвы. При выборе станций мы обращали внимание на наличие свободных площадей перед входом,



38,3 тыс.
работников метро
были привиты от гриппа.

Это на **13%**
больше, чем
в прошлом году

чтобы мобильные пункты не мешали проходу других пассажиров. Благодаря этому нам удалось достичь увеличения числа привитых пассажиров по сравнению с прошлым годом», — рассказал первый заместитель начальника метрополитена по стратегическому развитию и клиентской работе Роман Латыпов.

«По сравнению с прошлым годом количество привитых в мобильных пунктах

выросло более чем на 30%. Если в прошлом году у станций метро прививки сделали 117 тыс. человек, то с 4 сентября по 29 октября 2017 года — 157 тыс. человек. Мы наблюдали высокий интерес к кампании по мобильной вакцинации в этом году, для москвичей такой формат можно уже считать привычным, и в следующем сезоне она будет продолжена», — отметил руководитель Департамента здравоохранения города Москвы Алексей Хрипун.

Вакцинация пассажиров метро — совместная акция Московского метрополитена и Департамента здравоохранения города Москвы. Расположение прививочных пунктов рядом со станциями метро и МЦК оказалось очень удобным для пассажиров. Это позволило им сэкономить время, сделав прививку по пути на работу или домой.

МОЛОДОЙ
ПРОФСОЮЗНЫЙ
ЛИДЕР
ГОРОДА МОСКВЫ
2017



Лучшие профлидеры — в метро!

26 октября в актовом зале Управления Московского метрополитена прошел финал конкурса «Молодой профсоюзный лидер города Москвы — 2017».

В конкурсе приняли участие 10 лидеров членских отраслевых организаций Московской федерации профсоюзов,



которые прошли жесточайший отбор в ходе предыдущих, очных этапов.

Первое место заняла Валентина Рожкова — за-

меститель председателя первичной профсоюзной организации Службы пути Дорпрофжел Московского метрополитена.



ЧЕМПИОНАТ



Лучшие огнеборцы метро

Осенью прошел чемпионат работников Московского метрополитена по пожарно-прикладному спорту. Свой чемпионский титул снова — уже в восьмой раз — защитили «варшавяне».

«Наша соревнования состоят из четырех этапов: забор и преодоление бума, тушение противня с горячей жидкостью, развертывание рукавной линии и поражение мишени, — рассказал Дмитрий Петухов, инженер 1-й категории Отдела пожарной охраны и один из организаторов чемпионата. — Каждое задание выполняет отдельный участник. То есть в команде четыре человека плюс капитан, который все координирует, подсказывает, фотографирует. Перед основной эстафетой службы проводят внутренние отборочные старты, на которых выделяют лучших из лучших».



Работники электродепо «Варшавское» стали восьмикратными победителями: они преодолели дистанцию и выполнили все задания за 46,31 с. Серебряным при-

зером стала команда электродепо «Планерное» с результатом 47,08 с, а бронзовым призером — команда Службы безопасности с результатом 50,69 с.

«В этом году Служба безопасности в первый раз попала в призы. А электродепо «Варшавское» и «Планерное» стабильно выступают и, как правило, делают первое и второе место, — продолжил Дмитрий Петухов. — Призерам эстафеты мы вручили медали и кубки. Самый большой кубок, соответственно, в этот раз получили ребята из депо «Варшавское». Все результаты по справедливости».

ОТДЫХ

С пользой для коллектива

В сентябре профсоюз недавно созданной Дирекции информационно-технологических систем и систем связи организовал для работников поездку в загородный дом отдыха. Такие мероприятия плодотворно сказываются на сплоченности коллектива: выходные вместе провели как обычные работники, так и руководители структурных подразделений.



«Мы ездили в парк-отель «Софрино» в 30 км от Москвы. Отдыхали всем коллективом: были и простые работники, и руководители, — рассказывает Максим Лаптев, сотрудник Службы развития информационно-технологических систем и систем связи Дирекции инфраструктуры Максим Лаптев. — Всего собралось около ста человек, многие приезжали с семьей. Для детей были организованы конные прогулки, работали аниматоры. А мы тренировали навыки



командообразования, ну и отдыхали заодно тоже».

Всех участников поездки ждала насыщенная программа мероприятий: веселые стар-



ты, пейнтбол, футбол, рыбалка и уха на природе. Домой все уехали в стильных памятных футболках.

«В первый день нашего выезда мне особенно понравился пейнтбол, во второй — уха, — продолжает Максим Лаптев. — В доме отдыха был специальный водоем, в котором разводили форель. Коллеги ее подкармливали и ловили, а я фотографировал. Потом из нее сварили вкусный суп. А еще запомнились веселые старты. Участников разделили на команды по цвету, раздали им футболки с логотипом метрополитена. У всех они остались на память».



ЧМ-2018: Сочи

Среди работников московского метро немало страстных поклонников футбола. Лето 2018 года готовит для них большой праздник: в этом году наша страна впервые примет у себя чемпионат мира по футболу. В честь большого спортивного события газета «Моё метро» объявляет спецпроект: в рубрике «Путешествие» мы будем рассказывать вам о тех российских городах, где пройдут матчи главного футбольного первенства нашей планеты. И начнем с 1/8 финала. Самые первые матчи будут сыграны в Сочи, на стадионе «Фишт».

КАК ДОЕХАТЬ

НА САМОЛЕТЕ
Как всегда, самый простой и быстрый способ. Два с половиной часа полета — и вот вы уже в аэропорту Адлера (он считается одним из районов Сочи). Оттуда легко добраться до центра города на автобусе или по железной дороге.

НА ПОЕЗДЕ
Поезд идет из Москвы в Сочи больше суток. Но в дни ЧМ у этого варианта одно

большое преимущество: если у вас есть паспорт болельщика (а без него на стадион не попасть), то вы можете доехать бесплатно. Надо лишь заранее забронировать место в поезде на сайте transport2018.com.

НА АВТОМОБИЛЕ
Вариант для тех, кто любит приключения и ценит свободу передвижения. Вам придется преодолеть 1600 км, двигаясь практически по прямой по трассе М-4 «Дон».

ПОСЛЕ ФУТБОЛА

Курортный Сочи был для наших соотечественников символом красивой и легкой жизни. Недаром он упоминается даже в любимой поговорке игроков в преферанс: «Знал бы прикуп — жил бы в Сочи». Солнце, море, песчаные пляжи, многочисленные кафе... Здесь хорошо загорать и купаться, но и тот, кто предпочитает активный отдых, легко найдет занятие по душе.

НАБЕРЕЖНАЯ



Как и в любом курортном городе, сердце Сочи — это набережная. Она протянулась на 2 км вдоль Черного моря — от здания морвокзала до проспекта Пушкина и большого парка-дендрария. Обязательно присмотритесь внимательнее к зданию морского вокзала — это элегантный образец советского ампира, причем его архитекторы явно вдохновлялись петербургским Адмиралтейством. На набережной находятся кафе и рестораны, гремит музыка, гуляют туристы — жизнь бьет ключом.

ДЕНДРАРИЙ



Большой парк «Дендрарий» находится в черте города Сочи и насчитывает почти 2 тыс. редких растений из разных уголков мира. Он расположен на склоне горы, поэтому удобнее сначала подняться на его верхнюю площадку на канатной дороге, а оттуда уже спускаться вниз по одной из многочисленных тенистых тропинок.

ГОРА АХУН



Тем, кто хочет полюбоваться черноморским побережьем сверху, стоит подняться на гору Ахун. Добраться сюда можно на такси или экскурсионном автобусе — или пешком, по узкой тропинке через Агурские водопады. На вершине вас ждет смотровая башня, с вершины которой открывается изумительная панорама. А внизу находится ресторан, где готовят отличный шашлык — ведь вы как раз успели проголодаться, правда?

ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК



Олимпийские объекты стали новым символом города. Поэтому обязательно оставьте себе время побродить по Олимпийскому парку в Адлере. Сюда лучше всего приходиться вечером: в центре парка находится огромный поющий фонтан. Струи воды, подсвеченные всеми цветами радуги, «танцуют» под музыку — зрелище незабываемое. Фонтан включают по вечерам, с 19:00 до 20:00.

ЧТО ПОПРОБОВАТЬ

ШАШЛЫК



Нельзя просто так приехать на Кавказ и не поесть шашлык. Это гордость местной кухни. Обязательно попросите к мясу местные соусы из томатов и слив с зеленью и специями.

МОРЕПРОДУКТЫ



Свежей рыбы тут немало: в море ловится кефаль, камбала и ставрида, а высоко в горах есть ферма, где разводят форель (кстати, туда можно

КРАСНАЯ ПОЛЯНА

Другой кластер спортивных объектов находится в часе езды от Адлера, на горнолыжном курорте «Роза Хутор». «Какие горные лыжи в разгар лета?» — подумаете вы и, конечно, будете правы. Но подъемники работают даже в июле, а подышать чистым воздухом, погулять по горным тропинкам и полюбоваться заснеженными вершинами Кавказа — тоже отличный отдых. Только не забудьте ветровку: на высоте 2300 м ощутимо прохладнее, чем внизу.



съездить на экскурсию). Из местных морепродуктов ценятся черноморские мидии, крабы, рапаны и устрицы.

ВИНО

Ну какие морепродукты без вина? И тут перед вами огромный выбор. Во-первых, неподалеку, в селе Абрау-Дюрсо, еще с царских времен работает завод игристых вин. Во-вторых, менее сотни километров отделяет Сочи от границы с Абхазией, а этот край винами славился всегда. А если вы не разбираетесь в марочных винах, то просто загляните на местный рынок: тут каждый второй продает домашнее вино из винограда или граната, и отказать от дегустации — это форменное безобразие.

ЧЕМПИОНАТ

СТАДИОН

Стадион «Фишт» был построен в Адлере к зимним Олимпийским играм 2014 года. Именно здесь прошла торжественная церемония открытия Олимпиады. Красивый и современный стадион стал одной из визитных карточек города.

Еще издали внимание привлекает его изогнутый белый купол, разделенный на две части.

ВМЕСТИМОСТЬ
45 тыс. зрителей (для футбольных матчей)

РАСПИСАНИЕ
30 июня: 1/8 финала
7 июля: четвертьфинал



Приглашаем встретить осень в «Лесном Городке»!

Уважаемые коллеги, приглашаем вас в Оздоровительный комплекс Московского метрополитена! Он прекрасно подходит для спокойного отдыха в кругу семьи и для проведения торжественного мероприятия.

Большая территория, свежий сосновый воздух, уютные номера и всевозможные развлечения ждут вас всего в полчаса езды от Москвы. Здесь вы сможете отдохнуть после трудовых будней, выспаться, прогуляться по ухоженной территории и насладиться высоким уровнем сервиса.

В Оздоровительном комплексе 72 просторных номера различных категорий. Помимо однокомнатных номеров, которые будут удобны небольшим семьям из двух-трех человек, в комплексе есть двухкомнат-



ные номера люкс для размещения большой семьи или компании. В каждом номере есть удобная кровать, холодильник и цифровое телевидение, работает бесплатный Wi-Fi.

В стоимость проживания входит трехразовое комплекс-

ное питание, а для детей от пяти до 12 лет дополнительно предусмотрен полдник. Меню порадует вас вкусными и здоровыми блюдами, грамотно подобранными нашим шеф-поваром. Также вы можете посетить бар с разнообразными напитками и легкими закусками.

В Оздоровительном комплексе множество развлечений как для взрослых, так и для самых маленьких гостей. Каждый день детей ждет интересная развлекательная программа с веселыми конкурсами и увлекательными

мастер-классами. В детском клубе есть развивающие игрушки, аэро- и настольный хоккей, а также горка-лабиринт с сухим бассейном. Кроме того, для юных гостей оборудован детский бассейн в спортивном корпусе и уличная игровая площадка. По территории комплекса ежедневно курсирует паровозик «Малыш».

Взрослым понравятся бассейн с турецкой парной и джакузи, финская сауна и солярий, тренажерный и спортивный зал, боулинг и пейнтбол, бар и дискотека. Ежедневно работает прокат спортив-



вентаря для тех, кто любит активно проводить время на свежем воздухе. Открыты площадки для большого тенниса, футбола, волейбола, баскетбола.

У нас можно организовать конференцию, семинар, кор-

поративное или праздничное мероприятие.

Уточнить информацию или забронировать номер можно по телефону: +7 (495) 598-81-70 или на сайте www.okmetro.ru.

Ждем вас в гости!

Чехол всему голова

Какие головные уборы носили метрополитеновцы и железнодорожники? Слово руководителю клуба реконструкции железнодорожного костюма «Северный вокзал» Александру Сыромятникову.

В XX веке отношение общества к головным уборам неуклонно менялось: с каждым годом они становились все менее обязательными. Последним бастионом оставались форменные береты, фуражки и шляпки у метрополитена, железной дороги, гражданских ведомств и армии.

До 1950-х годов мужчины даже в пролетарской совет-



П. Ф. Кривос в генеральской фуражке с белым чехлом в белом парадном летнем кителе приветствует железнодорожника в такой же фуражке с белым чехлом. У учащегося ины кокарды и есть подбородочный ремень над козырьком. Фото сделано 2 августа 1953 года

ской стране было неприлично появляться с непокрытой головой. В лучшем случае стоило надеть шляпу или фуражку, на худой конец — картуз или фуражку вне форменной одежды.

Вместе с культурой ношения головных уборов почти

ушел (а потому сейчас кажется нам странным) один элемент мужского гардероба — чехол на тулью фуражки.

Тулья, верхняя часть фуражки, делалась из ткани мундира. Основным цветом 1930-х и 1940-х был синий (до вхо-



На фуражке (принадлежала Я. Л. Мирошниченко) с «генеральской» железнодорожной фурнитурой нет чехла. Тулья серого цвета выполнена из того же материала, что и китель. Фурнитура высшего начастова имеет иную пуговицу (герб вместо гаечного ключа с молотком, филигрань из нити золотого цвета вместо подбородочного ремня, звезда с серпом и молотом обрамлена в «бухту»)

дения метро в НКПС — черный), позже его заменили на черный, а после 1985 года — снова на синий. Зимой и летом можно было носить (и многие носили) основной цвет фуражки, не совпадающий с цветом мундира. Те, кто мог это позволить и следил за своим внешним видом, носили фуражки цвета мундира. Иначе говоря, белые, синие (или черные) и бежевые или серые — в зависимости от сезона.

В 1930-х фуражки могли делать полностью белыми. После фуражки с тульей белого цвета в СССР изготавливали, видимо, лишь для военных моряков. Остальные



СЛАВА СОВЕТСКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ!

На известном плакате художник четко поймал главную разницу фуражек (что бывает нечасто). На инженере-полковнике тяги по центру фуражка бежевого «демисезонного» цвета той же ткани, что и мундир. Потому виден положенный поверху тульи зеленый кант. На технике-лейтенанте справа фуражка с белым чехлом, потому зеленый кант не отрисован. На даме в том же звании синий всепогодный берет

на существующую фуражку надевали летом белый чехол. В отличие от самой фуражки, его можно было стирать. Положенную фурнитуру (а она была на металлических усах) снимали с тульи, прокалывали чехол и вставляли обратно в фуражку.

Поскольку женщины носили фуражку, только исполняя обязанности дежурного по станции или начальника

станции, которым положена фуражка с красной тульей независимо от пола, то к ним это не применимо: они подбирали береты под цвет сезона.

Сегодня чехлы на фуражки сохранились у чинов дорожной полиции: они надевают прозрачные «дождевички», похожие на шапочки для душа, на тулью во время постовой службы на улице в ненастье.

СТУДОТРЯД

Студенты выручают!

Об итогах работы Студенческого отряда метрополитена в 2017 году рассказывает его руководитель Демьян Сонгуров.

В обособленных подразделениях Московского метрополитена продолжил работу Студенческий отряд, который был успешно создан на базе Центра профориентации Службой профориентации, обучения и развития персонала в 2015 году. В этом году в Студотряде были временно трудоустроены 103 студента. Какие задачи они выполняли?

• В зимний период 46 студентов трудились в комплексе эксплуатации парковок Службы пассажирских сервисов. Они помогали очищать от снега и содержать перхватывающие парковки.

• Большой вклад в проведение в Москве Кубка конфедераций по футболу внесли студенты-волонтеры со знанием английского языка. В дни проведения футбольных матчей они помогали пассажирам и болельщикам ориентироваться в метрополитене, организовывали бесплатный проход через турникеты, а также

предоставляли общую информацию о городе, его достопримечательностях и работе общественного транспорта. «Общение с иностранцами реально заряжает позитивом, они такие веселые, сразу возникает ощущение праздника. Тем более, я с детства интересуюсь с папой футболом, и поучаствовать в таком масштабном мероприятии и попрактиковать английский язык вдвойне приятно», — рассказывает Ольга Давыдова. «Участие в волонтер-



ском проекте — это сильная прокачка коммуникативных навыков, потому что ты общаешься с людьми, помогаешь, рассказываешь, развиваешься сам», — делится Анна Полойникова.

• Семь студенток, которые знают английский, также трудились билетными кассирами в Службе сбора доходов — в отряде, специально организованном к Кубку конфедераций.

• Ежегодный отряд путейцев в Службе пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры в этом году набрал 40 человек, которые трудились в ночную смену и помогали обслуживать и содержать пути метрополитена.

• Дебютный отряд был организован в Службе связи Дирекции информационно-технологических систем и систем связи в количестве 10 человек. Студенты-связисты трудились на дистанции пожарной автоматики и охранной сигнализации, применяя свои знания и получая практические навыки от наставников и действующих работников.

Для метрополитена работа молодежи в Студенческом отряде — это возможность найти среди ребят достойный кадровый резерв на будущее. Когда студенты окончат учебные заведения и получат профессии, их смогут пригласить на работу в различные службы и подразделения метрополитена. Сегодня стоит задача расширить количество вакансий для студентов и реализовать новые, полезные для метрополитена молодежно-студенческие проекты совместно с ведущими вузами города.

ИСТОРИЯ

Народному музею метрополитена — 50 лет

Ровно 50 лет назад, 6 ноября 1967 года, открылся Народный музей Московского метрополитена. Произошло это благодаря стараниям энтузиастов — ветеранов труда метрополитена, которые по крупицам собирали будущие экспонаты: документы, фотографии, образцы различной техники.

При создании фондов были использованы материалы Управления метрополитена, Государственного архива кино- и фотодокументов, Российской государственной библиотеки, а также различное оборудование, снятое с эксплуатации. Многие документы и отдельные предметы были переданы в дар музею частными лицами.

Впервые идея создания музея была высказана сразу после открытия первой очереди метрополитена. Активную поддержку в создании музея метро оказала Зинаида Троицкая, на тот момент являвшаяся заместителем начальника Московского метрополитена.

Экспозиция музея была построена так, чтобы максимально полно раскрыть историю создания метрополитена и его развития до настоящего времени. Уникальные экспонаты демонстрировали трудовой подвиг тех, кто создал это инженерное и архитектурное чудо и обеспечивал его функционирование. В экспозиции были представлены тематические разделы «Метрополитен в годы Великой Отечественной войны: транспорт и бомбоубежище», «Метрополитен как архитектурный памятник», «Содружество метрополитенов России, стран СНГ и других стран мира».

Для многих студентов и школьников посещение му-



зей становилось первым шагом в профессию: после знакомства с удивительным миром метро они решали связать свою будущую профессиональную деятельность с Московским метрополитеном.

Народный музей Московского метрополитена занимал 2-й и 3-й этажи южного наземного вестибюля станции «Спортивная» с момента открытия и до лета прошлого года, когда вестибюль закрылся для замены эскалаторных комплексов.

Сегодня многие экспонаты музея представлены в Центре профориентации Московского метрополитена, который расположен на балконе станции «Выставочная» Филевской линии. В этом уникальном экспозиционно-выставочном пространстве собраны исторические документы и фотографии, рассказывающие о крупнейшем транспортном предприя-

тии, архитектурном шедевре, монументе героическому подвигу строителей и первопроходцев подземных пространств столицы.

Почему в Москве решили строить метро? Как его строят? Как работало метро в годы войны? Чем современные поезда отличаются от старых? Как устроен эскалатор? Какая станция самая красивая? Почему поезда не сталкиваются? Почему на станциях тепло зимой и прохладно летом? Применяются ли в метро компьютеры? Кто сможет помочь пассажиру, если он не знает, как доехать до нужной станции?..

Если вас интересуют ответы на эти вопросы, если вы любите метро и хотите знать о нем больше, тогда приглашаем вас в Центр профориентации Московского метрополитена! Он открыт ежедневно с 10 утра и до 6 часов вечера.



Как отметили юбилей «Калужского»

Круглую дату отпраздновало электродепо «Калужское»: ему исполнилось 55 лет. В честь юбилея для сотрудников, их семей и друзей была организована экскурсия по территории депо.

Электродепо «Калужское» стало настоящей кузницей кадров Московского метрополитена. Многие руководители сделали свои первые серьезные шаги именно здесь. Среди них — первый заместитель начальника метрополитена — начальник Дирекции инфраструктуры Дмитрий Дощатов. В течение нескольких лет он возглавлял электродепо «Калужское».



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сергей КУТУЛОВ, машинист

электродепо «Калужское» Именно в нашем депо в 2005 году впервые внедрили практику кварцевания вагонов, стали осуществлять средний ремонт составов, разработали способ очистки окон вагонов от надписей вандалов.



СОВЕТЫ ПСИХОЛОГА

Почему мы не доводим дела до конца?

Обещания... Мы даем их практически каждый день, часто относимся к ним легкомысленно и тут же забываем. Но есть обещания, от которых не спрячешься, — это обещания, данные самим себе. О том, почему мы не доводим дела до конца, рассказывает психолог Московского метрополитена Дарья Нойкина.

Сколько раз мы обещали себе ложиться спать вовремя, правильно питаться, заняться спортом, выучить иностранный язык, завести хобби, а может и вовсе начать собственный бизнес? И вроде бы желание было, глаза горели, все начинало получаться... Но вдруг обстоятельства не сложились один раз, второй, мы дали слабину, стало лень — и вот мы опять не высыпаемся, ведем пассивный образ жизни и снова не заработали свой первый миллион. Как получается, что мы бросаем на полпути многообещающие дела, хотя еще вчера так страстно хотели ими заниматься?

1. На самом деле мы не хотим этим заниматься

Часто желания навязаны нам обществом: мы непременно должны иметь семью, успешную

карьеру, машину, современные гаджеты, и отсутствие всего этого активно осуждается. Конечно же, никто не хочет быть отвергнутым, и вот мы стремимся быть как остальные. Сначала все начинает складываться, но в какой-то момент мы теряем интерес, и все рушится. Почему? Да потому, что это не наше, навязанное извне, и подсознательно мы противимся чужому. Пускай и неосознанно, но делаем все, чтобы этого не получить. Стоит очень внимательно относиться к своим мечтам и ни в коем случае не реализовывать чужие желания, тратя свое драгоценное время.

2. Мы боимся

Справлюсь ли я с этим? Как жить в новых, пускай и лучших условиях? А что будет, когда я добьюсь результата? Страшно достичь успеха, стать

лучше, выйти из зоны комфорта, отказать от жалоб и начать новую жизнь. Но вместе с этим мы боимся и провалов: страх потерпеть неудачу парализует нас, лишает нового опыта и возможностей. От всего этого необходимо избавляться, в противном случае мы рискуем прожить жизнь, так ничего и не добившись.

3. Мы торопимся жить

Часто, увлекаясь чем-то, мы бросаемся в омут с головой, посвящаем этому делу все время и мысли. Задумайтесь: вы любите мороженое, но если есть его каждый день и помногу, надолго ли хватит вашей любви к нему? Чем дозированнее вы будете заниматься новым делом, тем больше вероятность, что оно вам не надоеет.

4. У нас нет цели

Что бы мы ни делали, мы делаем это ради какой-то цели. Но если

нет конечной точки, нет и смысла двигаться. Необходимо не только ставить перед собой цель, но и постоянно помнить о ней. Это будет давать вам дополнительный стимул для того, чтобы завершить начатое.

Чем бы мы ни решили заниматься — работой или увлечением, подходить к делу необходимо осознанно. Если вам это действительно нужно, если вы действительно этого хотите, не бойтесь, пробуйте, изучайте. Выйти из зоны комфорта на самом деле не так страшно, как упустить возможность сделать себя или мир вокруг лучше. Даже если сейчас занятие кажется бессмысленным, это не значит, что в будущем оно вам не пригодится. Все, что мы делаем, ведет нас к результату. И хотя бы ради того, чтобы увидеть его, стоит доводить дела до конца.



Они читают «Моё метро»

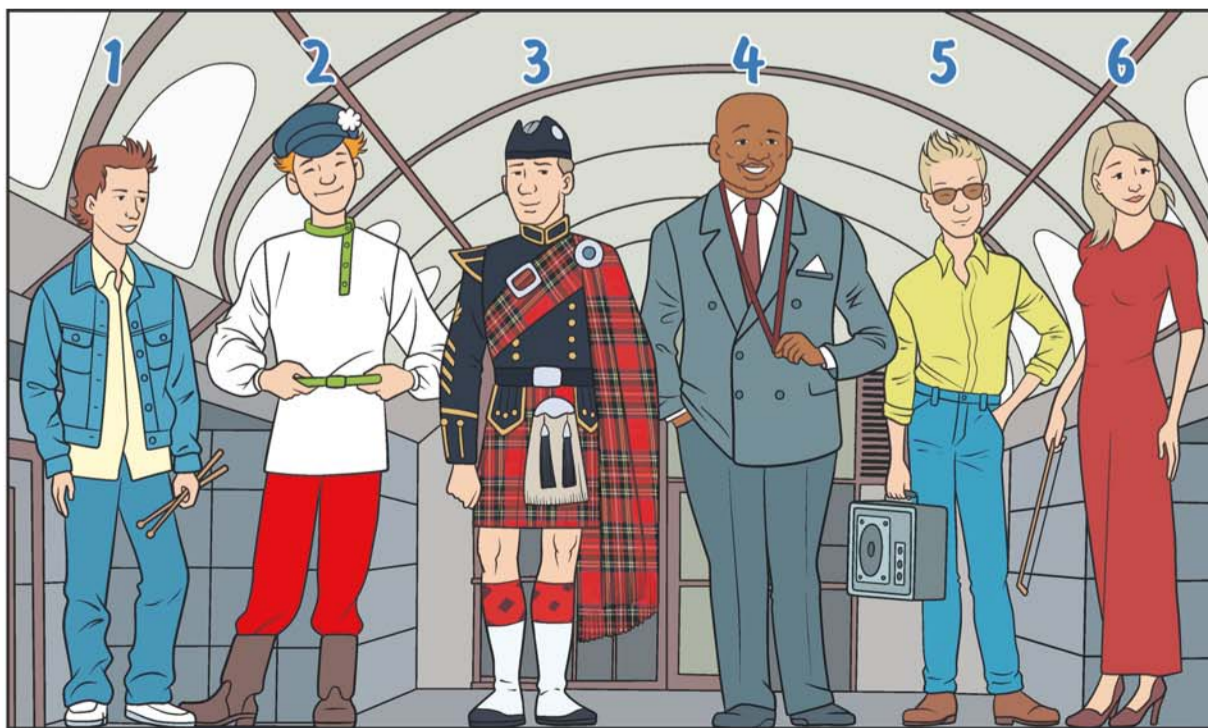
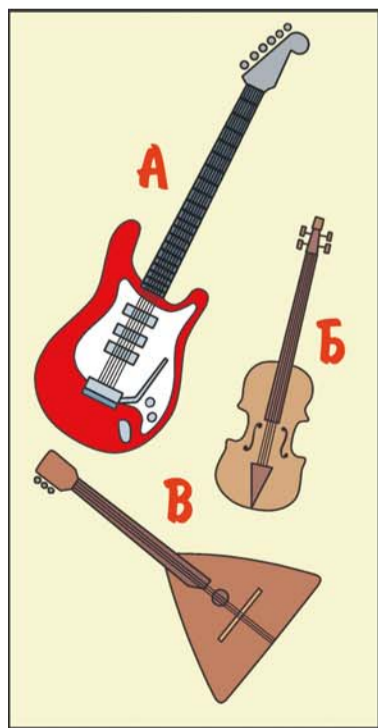


Дмитрий Глуховский, писатель и журналист. Автор романов-антиутопий, которые легли в основу книжной серии «Вселенная Метро 2033».

ДЛЯ БУДУЩИХ СОТРУДНИКОВ

Музыка в метро

Уже больше года в Москве действует проект «Музыка в метро»: по выходным переходы и вестибюли станций становятся маленькими концертными площадками. Но сегодня что-то пошло не так, и музыканты перепутали свои инструменты. Можешь угадать, что кому принадлежит?





gazeta@mosmetro.ru
Отправьте письмо
в редакцию



Моё метро



Техническая страница

Вентиляция метрополитена

Продолжение. Начало статьи
опубликовано в № 2 (17)
за февраль — март 2017 года

При строительстве первой очереди Московского метрополитена из-за отсутствия опыта проектирования была применена система вентиляции с естественным побуждением благодаря поршневому движению поездов. Чтобы использовать напор воздуха, возникающий при движении поездов, и гравитационный напор, были построены многочисленные вентиляционные шахты без вентиляторов на небольшом расстоянии друг от друга (в пределах 100–150 м). Такая схема вентиляции себя не оправдала по следующим причинам:

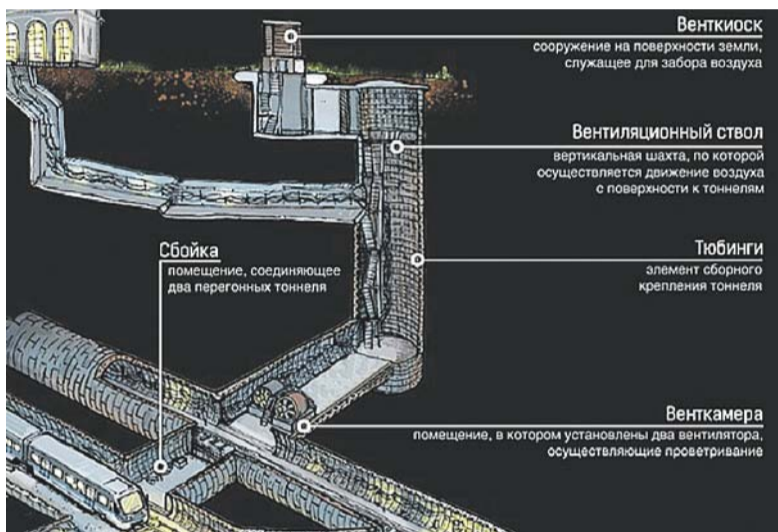
- ночью при отсутствии движения поездов при выполнении путевых и других работ в тоннелях вентиляция практически отсутствует;
- при движении поездов свежий воздух в салоны и кабины машинистов практически не поступает, так как он не подается с поверхности перед поездом;
- в тоннелях и на станциях создаются отдельные невентилируемые зоны из-за конструктивных особенностей сооружений и расположения шахт на поверхности (в условиях городской застройки не всегда можно расположить шахты в шахматном порядке);
- при значительном пассажиропотоке и скоплении пассажиров на станции в ожидании поезда вентиляция отсутствует;
- нет возможности удаления дыма и воздухообмена в аварийной ситуации.

Температура на станциях Сокольнической линии, оборудованной системой естественной вентиляции, летом до начала реконструкции превышала 32 °С.

Системы вентиляции с искусственным побуждением являются основными для линий всех уровней заложения. Они делятся на реверсивные и нереверсивные.

РЕВЕРСИВНЫЕ СИСТЕМЫ ВЕНТИЛЯЦИИ

В реверсивных системах наружный воздух для вентиляции тоннелей в теплое время года подается с поверхности на станцию через специальные шахты или



через нижний отсек эскалаторного тоннеля. Отработанный воздух удаляется из перегонных тоннелей через перегонные вентиляционные шахты.

В холодное время года система реверсируется, и наружный воздух подается на перегон, а отработанный воздух удаляется через станционные шахты.

Такие системы вентиляции, прежде всего, применяются на метрополитенах, расположенных в районах со средней температурой самого холодного месяца ниже 0 °С. По мнению проектировщиков, летом они позволяют обеспечивать на станции нужную температуру, а зимой — поступление теплого (подогретого на перегоне тепловыделением поездов, пассажиров и грунта) наружного воздуха при несколько меньшем его расходе по сравнению с летним периодом. Кроме того, теплый воздух поступает с перегона под определенным давлением в вестибюль станции и как бы создает подпор — тепловую пробку, которая препятствует резким прорывам холодного наружного воздуха в вестибюль. При этом эффект достигается значительно больший, чем от действия мощных воздушно-тепловых завес у входов в вестибюль.

Применение реверсивных систем вентиляции с подачей воздуха на станцию в районах, где средняя температура самого холодного месяца выше 0 °С, позволяет за холодный период

года в допустимых пределах охладить станции и прилегающие к ним тоннели. Однако при этом в холодный период года увеличивается расход наружного воздуха (по сравнению с теплым периодом), возникает опасность выхода из строя инженерных коммуникаций (водопровода, водостока) при временном понижении температуры наружного воздуха ниже 0 °С, а также создаются дискомфортные условия работы обслуживающего персонала на платформах станций, увеличиваются сквозняки в вестибюлях. Поэтому проектные организации рекомендуют применять реверсивные системы во всех климатических районах.

НЕРЕВЕРСИВНЫЕ СИСТЕМЫ ВЕНТИЛЯЦИИ

Однако исследования, проведенные на Московском метрополитене, показывают жизнеспособность нереверсивных (однаправленных) систем с подачей воздуха через перегонную шахту и выбросом его на поверхность через станционную шахту в течение всего года. Такая система позволяет летом использовать аккумулялирующую способность грунтов (за зиму грунты охлаждаются приточным воздухом) и обеспечивает работу системы вентиляции в стабильном режиме.

Зимой могут быть использованы схемы вентиляции, когда воздух работающей на вытяжку станционной шахты используется для обогрева кассового зала вестибюля. Практически станция и перегоны вентилируются совместно, причем станции более интенсивно, благодаря встречным воздушным потокам по I и II путям: потоки воздуха, выталкиваемые поездом на станцию, имеют скорость 5–7 м/с. Исключение составляют средние залы станций закрытого типа в Санкт-Петербурге. Воздух для их проветривания подается самостоятельной вентиляционной установкой из одного путевого тоннеля, а выбрасывается в другой тоннель или наклонный ход.

Летом на станциях колонного типа мелкого и глубокого заложения воздух от станционных вентиляционных установок может подаваться в два противоположных торца по ходу движения поезда. Выпуск воздуха в путевые тон-

нели осуществляется через решетчатые проемы, расположенные на уровне посадочных платформ, со скоростью 4–5 м/с. Так как одна вентиляционная установка расположена с торца станции под наклонным эскалаторным ходом или в вентиляционной камере шахты, воздух со стороны вентиляционной установки подается непосредственно в торце станции. В другой торец воздух подается по подплатформенному вентиляционному каналу, совмещенному с кабельным.

На станциях пилонного типа в пилонных располагают вертикальные каналы. Подача воздуха осуществляется рассредоточенно от станционной вентиляционной шахты.

При перемещении воздуха на стенках каналов и стволов вентиляционных шахт оседает значительное количество пыли. Чтобы ее можно было убрать, каналы шахт должны быть проходными или полупроходными, иметь системы промывочного водопровода, дренажа и освещения.

ВЕНТИЛЯЦИЯ ПЕРЕСАДОЧНЫХ ТОННЕЛЕЙ, ТУПИКОВ И СОЕДИНИТЕЛЬНЫХ ВЕТОК

Пересадочные тоннели. Пересадочные станции соединяются друг с другом пешеходными тоннелями. При длине тоннеля до 50 м его вентиляция осуществляется вследствие разницы давления воздуха на двух станциях разных линий, создаваемого поршневым действием движущихся поездов. При длине тоннеля более 50 м в дополнение к поршневому действию поездов предусматривается система вентиляции с искусственным побуждением. Для этого под платформой перехода устраивают вентиляционную камеру. От нее вдоль стен перехода прокладывают полупроходные вентиляционные каналы с жалюзийными решетками.

Аналогичные системы вентиляции сооружают в подулочных переходах значительной длины (150–200 м) в городах, где средняя температура холодного месяца больше или равна 0 °С, и при наличии пассажиропотока в часы пик более 25 тыс. чел./ч. Воздухозабор в таких случаях осуществляется с поверхности. В последнее время переходы оборудуют системами кондиционирования.

Тупики и соединительные ветки. Тупики служат для оборота подвижного состава, его отстоя, выполнения профилактических работ и, что особенно важно, для восстановительных работ, связанных с повреждением подвижно-



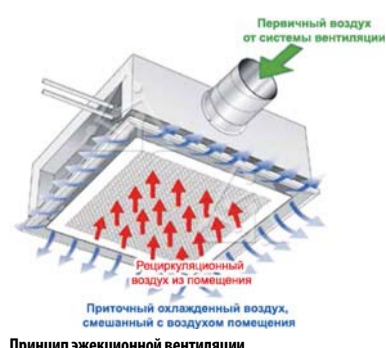
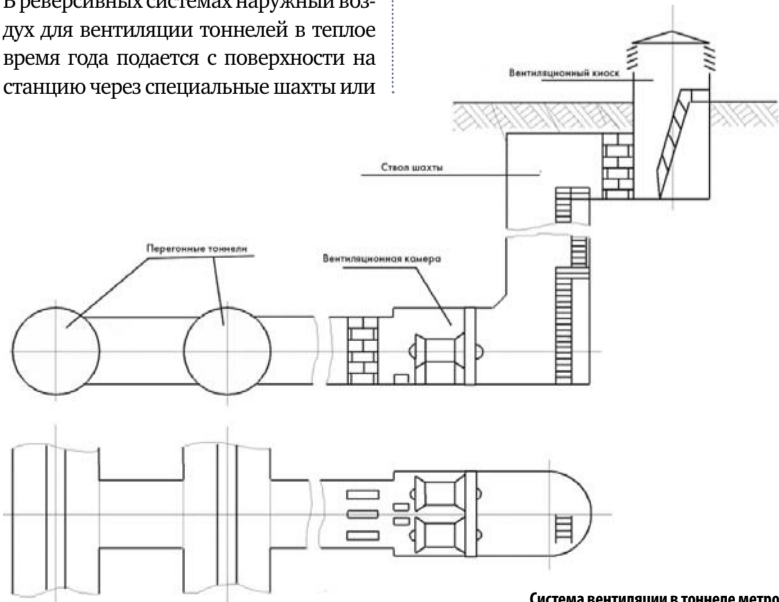
Современные вентиляционные киоски

го состава. В конце тупиков обычно сооружают реверсивную вентиляционную шахту, как правило работающую на вытяжку. Если в конце тупиков шахту расположить невозможно или тупик имеет большое сечение (двух-, трех- и четырехпутный), под сводом тупика прокладывают распределительные воздуховоды.

Соединительные ветви между линиями метрополитена из-за редкого движения по ним подвижного состава остаются без интенсивной вентиляции, что вызывает коррозию электротехнических устройств. Практика показывает, что все соединительные ветви необходимо вентилировать. Для этого на ветви сооружают вентиляционную шахту. Однако для ветвей протяженностью более 500 м при таком способе вентилирования иногда трудно достичь желаемых результатов. Работа вентиляционной шахты ветви всегда должна быть увязана с работой вентиляционной шахты прилегающих перегонов, которые в свою очередь по соображениям вентиляции основных сооружений не всегда можно включить сообразно с работой вентиляционной шахты ветви. Кроме того, при вентилировании ветви с помощью вентиляционной шахты трудно достичь равномерного проветривания всей ветви, так как участки тоннеля с обеих сторон шахты (плечи) неравнозначны по своему аэродинамическому сопротивлению.

Более эффективным способом проветривания соединительных ветвей является использование эжекционных систем вентиляции: тоннель в месте сопряжения с выходным и входным вентиляционными каналами снабжается эжекторными насадками, выполненными в виде кольцевой щели по периметру тоннеля, а сопряжение входного и выходного каналов с тоннелем — поворотными заслонками.

Для вентиляции тоннелей на участках их выхода на поверхность могут быть использованы те же технические решения, что и для соединительных ветвей с учетом обеспечения защиты этих участков от переохлаждения в зимний период, так как переохлаждение приводит к нарушению гидроизоляции сооружений. В ряде случаев вблизи рампы устраивают тепловые и воздушные завесы, диафрагмы или циркуляционные сбойки.



Андрей УЗЛОВ, начальник
отдела НТР Службы
профориентации, обучения
и развития персонала



Контактный рельс 825 В

На электрифицируемых наземных железнодорожных линиях для движения электроподвижного состава (ЭПС) используется специальный провод, называемый контактным. Его можно увидеть на любой железной дороге, где он находится над железнодорожным полотном. В метрополитене применяется другая конструкция питания ЭПС.

РЕЛЬС ВМЕСТО ПРОВОДА

Необходимость замены контактного провода на контактный рельс вызвана небольшим сечением тоннеля. Использование контактного рельса уменьшает затраты на строительство и эксплуатацию. Но у этого вопроса есть и отрицательная сторона: контактный рельс низко расположен, что подвергает людей риску поражения электрическим током.

Контактным называется дополнительный железнодорожный рельс, расположенный в нижней части тоннеля вдоль пути железнодорожного полотна метрополитена и служащий для подведения электрической энергии к подвижному составу. Также он иногда именуется третьим рельсом. Через него производится питание ЭПС постоянным электрическим током напряжением 825 В.

Основная задача контактного рельса — обеспечение бесперебойного токосъема при установленных скоростях движения при любых атмосферных условиях.

На тяговую подстанцию приходит переменный ток высокого напряжения (10 кВ). Здесь происходит выпрямление тока, его преобразование из переменного в постоянный и понижение напряжения. После этого напряжение подается на контактный рельс. Чтобы соединить питающий кабель и контактный рельс, к подошве рельса приваривается косынка (стальная оцинкованная планка с болтами), прикрепленная гибким компенсатором из набора тонкой полосовой меди. В свою очередь к компенсатору прикрепляется медная силовая шина, соединенная со специальным пунктом подключения. А в пункте подключения к силовой шине болтами прикреплены наколенники силовых кабелей.



Каждая подстанция питает определенный участок контактного рельса — фидер. В местах между такими участками устраивается разрыв контактного рельса, длина которого должна быть больше расстояния между токоприемниками одного вагона и составляет не менее 14 м. Такие разрывы контактного рельса называют перекрываваемыми промежутками. Также существуют перекрываемые разрывы, в основном их можно встретить на стрелочных переводах.



СПОСОБЫ ТОКОСЪЕМА

В мире существуют различные способы токосъема с контактного рельса: верхний, нижний и боковой.

При проектировании первой очереди строительства метрополитена было принято решение использовать нижний вариант токосъема, хотя он усложняет конструкцию подвески и делает ее менее устойчивой по сравнению с вариантом верхнего токосъема. Зато такая конструкция обеспечивает более надежную защиту от воздействия атмосферных осадков, а также предотвращает поражение людей электрическим током, так как с трех остальных сторон контактный рельс надежно скрыт под защитным коробом.



ХАРАКТЕРИСТИКИ КОНТАКТНОГО РЕЛЬСА

Усилие силового воздействия токоприемников подвижного состава на контактный рельс — менее 25 кгс. Чтобы сократить потери электроэнергии, поперечное сечение контактного рельса определяется исключительно из условия обеспечения меньшего электрического сопротивления.

Контактные рельсы для метро изготавливают из мягкой марганцевой стали с высокой электропроводностью. На текущий момент заводы-производители изготавливают контактные рельсы длиной 12,5 м. Одиночные рельсы на тоннельных прямых и кривых участках сварены в плети электроконтактным способом. Длина этих плетей может достигать 100 м. Контактный рельс на наземных участках и в зонах расположения точек питания монтируется из рельсов длиной 37,5 м.

Чтобы соединить один контактный рельс с другим или с концевым отводом, устанавливают стыки в зависимости от назначения: сварные — для соединения одиночных рельсов длиной 12,5 м в общую плеть нужной длины, нормальные — собираются у концов отводов без зазоров с плотным соприкосновением торцов рельсов, температурные — с целью соединения рельсов между собой для свободного перемещения рельсов в стыке при изменении температуры.

Нормальный и температурный стык контактного рельса состоит из двух металлических оцинкованных накладок, которые соединяются четырьмя болтами. Для лучшей передачи электротока с одного контактного рельса на другой в верхней нерабочей грани в стыках привариваются по четыре контакта, обеспечивающих бесперебойную передачу электрического тока.



Во избежание резкого выброса токоприемника электроподвижного состава вверх при его сходе с конца контактного рельса, а также для того чтобы токоприемник не наткнулся на встречный конец контактного рельса, в местах его разрыва к нему присоединяют концевые отводы. Они обеспечивают плавный выход токоприемника из-под контактного рельса и плавный заход под него. Их разделяют на отдающие и принимающие. Главное отличие состоит в том, что они имеют разную величину отвода. На главных путях отводы устанавливаются с уклоном в 1/25 на отдающем и 1/30 на принимающем, а на путях депо с уклоном в 1/20.



Схема крепления контактного рельса проста. Рельс находится в подвешенном состоянии на металлических кронштейнах, которые прикреплены путевыми шурупами к концам деревянных шпал. Для крепления к железобетонным шпалам применяются закладные болты.



При эксплуатации конструкции важно соблюдать технику безопасности и добиваться нормативных показателей. При нарушении изоляции во избежание образования электрической дуги в подвеске контактного рельса конец кронштейна должен иметь зазор между подкладкой ходового рельса и концом кронштейна.

Для крепления контактного рельса к кронштейну применяют специальную конструкцию, называемую узлом крепления контактного рельса.



В собранном узле фигурные скобы охватывают коробку кронштейна верхними плоскими концами, а загнутыми нижними заходят в соответствующие углубления в изоляторах. Затяжка узлового болта обеспечивает плотное прижатие изоляторов к контактному рельсу. Широкие и крестообразные полиэтиленовые прокладки используются для обеспечения равномерного давления на изоляторы со стороны контактного рельса и фигурных скоб, а также для предохранения изоляторов от раздавливания.

Чтобы избежать несчастных случаев, которые могут привести к травмам и даже гибели людей, контактный рельс закрывают защитным коробом. Сейчас в метро применяют три вида защитных коробов:

- **Деревянные.** Такие короба из дерева окрашивают изнутри огнеупорной, а снаружи — масляной краской, что делает их высокопрочными.
- **Стеклопластиковые на опорных точках.** Они установлены на трех пластиковых опорных точках и имеют воздушный промежуток между коробом и контактным рельсом.
- **Облегающие стеклопластиковые короба, крепящиеся с помощью ребер жесткости.** Точно повторяют контур контактного рельса. В эксплуатации такие короба зарекомендовали себя как самые надежные. На сегодняшний день этот тип считается основным, и все предыдущие короба в плановом порядке заменяют на него.

Для сохранения здоровья и безопасности людей в местах перехода через контактный рельс поверх короба устанавливаются диэлектрические полосы или коврики.

Ремонтные работы на контактном рельсе или в непосредственной близости от него разрешается проводить только после снятия высокого напряжения. Также работники должны быть одеты в спецодежду, диэлектрические резиновые перчатки и боты.



Тем, кто работает на контактном рельсовом объекте, важно проверить фактическое отсутствие электрического напряжения с помощью указателя напряжения. Также, чтобы избежать поражения электрическим током, необходимо использовать закоротку. Закоротка — токопроводящая перемычка, электрически соединяющая контактный рельс с ходовым. При установившейся закоротке в ситуации случайной подачи напряжения на контактный рельс происходит короткое замыкание с последующим отключением защитных автоматов на подстанции.



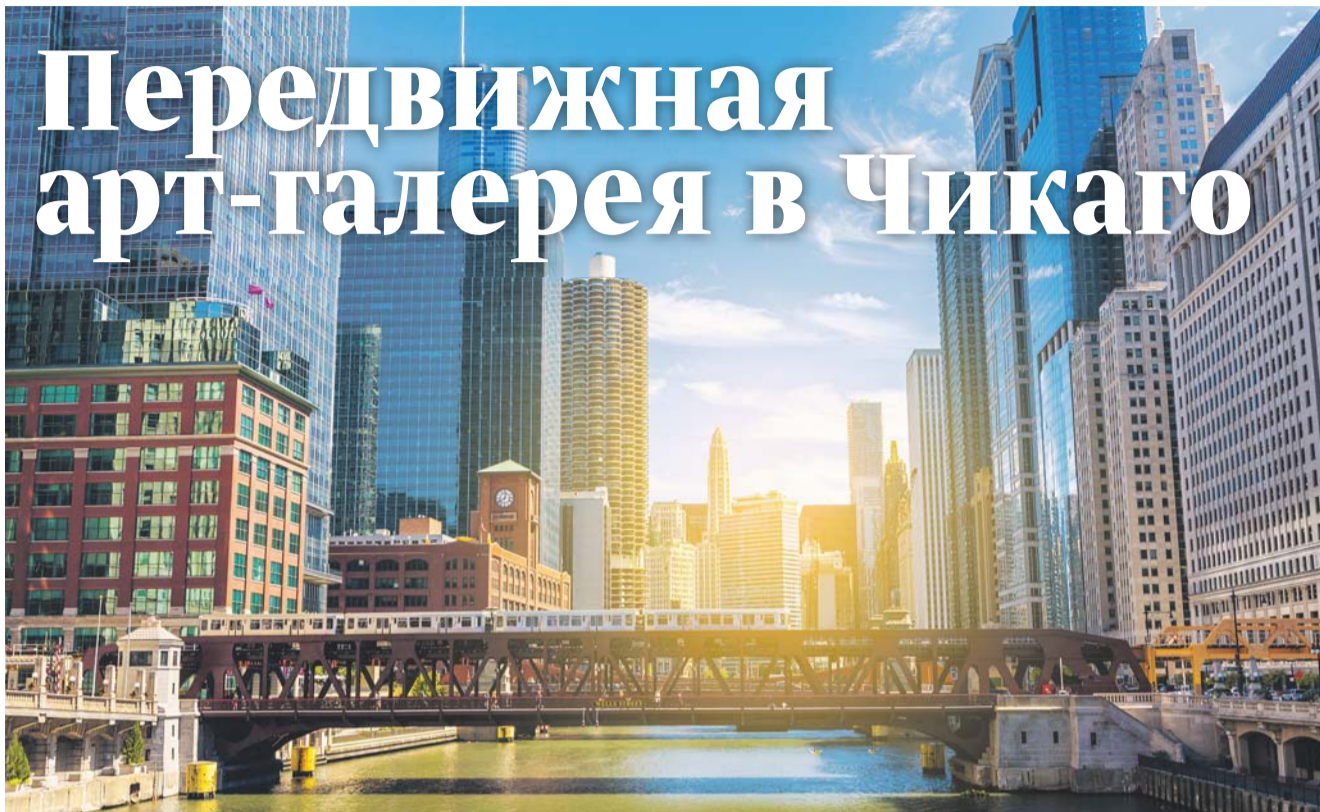
Анатолий НАСЫРОВ,
дорожный мастер 37-го
околотка Службы пути
и искусственных сооружений
Дирекции инфраструктуры





НАН У НИХ

Передвижная арт-галерея в Чикаго



А что, если искусство внедрится в нашу повседневную жизнь, например в метро? На протяжении уже многих лет метрополитен Чикаго удивляет своей изобретательностью горожан и гостей города. К примеру, на один день в году его вагоны превращаются в художественную галерею — это не только радует глаз пассажиров, но и дает возможность молодым дизайнерам различных направлений проявить себя.

ВЫСТАВКА НА КОЛЕСАХ

Передвижная выставка современного искусства обычно располагается в одном подвижном составе, во всех шести вагонах. Каждый вагон имеет свою собственную тематику, начиная с яркой картинной галереи и заканчивая райским уголком с мягкой зеленой травой, на которой даже можно с удобством разместиться.

Пассажиры приходят в восторг от увиденного и не упускают возможности прогуляться по всем шести вагонам чудесной галереи. А для того чтобы люди могли полноценно насладиться уникальным оформлением вагонов, поезд делает дополнительные остановки на станциях. Тысячи пассажиров, зная, что побывать в необычной художественной галерее можно лишь один раз в году, на день отказываются от личного транспорта и заранее планируют свой маршрут от дома до работы.

Организатор проекта Тристан Хуммель прокомментировал: «Все чаще дизайнеры

радуют пассажиров своими находчивыми решениями, которые воплощаются в реальности в артагонах метро Чикаго». К примеру, в этом году один из вагонов был оформлен как мини-кинофестиваль. В вагоне было два входа. Проходя в одни двери, пассажиры попадали в кинотеатр. В этой зоне можно было присесть и посмотреть четырехминутный короткометражный фильм. Если войти с другого входа, отделенного от первой части вагона, то можно было попробовать себя в качестве начинающего режиссера и создать ту же четырехминутную короткометражку с помощью находящихся в вагоне актеров.

Другой вагон был превращен в тропический оазис. Данная инсталляция была создана Джозефом Болдуином и, к сожалению, прослужила совсем недолго. Натуральные растения покрывали окна, пол и даже сидения вагона. Этот озелененный вагон, полный ярких красок, радужно приветствовал всех пассажиров транспортной системы Чикаго.



Еще одна приятная особенность чикагского метро — здесь можно бесплатно послушать хорошую музыку. Все музыканты выступают абсолютно легально: ежегодно они проходят прослушивание в администрации управляющей компании и получают разрешение на выступление. Если учесть население Чикаго и ближайших пригородов, то это разрешение можно приравнять к попаданию в финал австрийской версии шоу «Икс-фактор».

ФАКТЫ О МЕТРО

Систему линий метрополитена в городе Чикаго называют «Эль», или «L». Это сокращение английского слова elevated, подчеркивающее, что метро проходит в основном над землей. Наземные остановки оборудованы кабинками для защиты пассажиров от ветра и холода. В них есть кнопка, с помощью кото-

рой в зимнее время в кабинке включается свет и отопление.

Чикагское метро обслуживается организацией Chicago Transit Authority и считается третьим по загруженности после метрополитенов Вашингтона и Нью-Йорка.

Открытие чикагского метрополитена состоялось 6 июня 1892 года. Таким образом, он считается второй старейшей системой общественного скоростного транспорта в США после метро Нью-Йорка.

История чикагского метро начинается в конце XIX века. В то время Чикаго превратился в крупнейший транспортный узел, где сходились более 20 железнодорожных станций. На озере Мичиган работал огромный порт с множеством пристаней. В связи с этим стало невозможно перевозить грузы с помощью так называемого ломового извоза, который использовался тогда в Чикаго. Соответственно, создание метро стало вопросом времени.

С инициативой строительства метрополитена выступили владельцы винных складов. Сначала они открыли акционерное общество, а затем, изучив опыт сооружения систем метро в других странах мира, приступили к строительству чикагской подземки. Не всем жителям Чикаго нравилась идея строитель-

ства метрополитена. Тем не менее, владельцы винных складов убедили местных жителей, объяснив им, что возведение метро позволит провести телефонную и телеграфную связь.

Убедив жителей, акционерное общество приступило к строительству метро. В общей сложности компании, объединяющей владельцев винных погребов, удалось проложить 70 км подземных линий. Первые станции чикагского метро были заложены на глубине 8 м и имели по три рельса. Обслуживание первой линии чикагского метрополитена выполнялось электровозами и вагонами с составными бортами.

Основное владельцами винных погребов метро очень быстро доказало свою эффективность, и уже в 1892 году был запущен в эксплуатацию пассажирский метрополитен, который был построен открытым способом на металлических эстакадах. Однако пассажирский метрополитен в 1904 году пришлось перенести под землю, так как он создавал много шума, снижая стоимость недвижимости в этих кварталах, а также препятствовал развитию автотранспортной инфраструктуры. Именно 1904 год и можно считать началом развития чикагского метро.

На сегодняшний день чикагское метро состоит из восьми

линий, общая протяженность которых составляет 360,65 км, 145 станций. Помимо этого, чикагский метрополитен является одной из немногих систем метро в Северной Америке, которые работают круглосуточно. Правда, это касается не всего метрополитена, а только двух самых загруженных линий — красной и синей. Остальные маршруты открываются в 4:00 и 5:00, в зависимости от загруженности линии, и принимают пассажиров до полуночи или часа ночи.

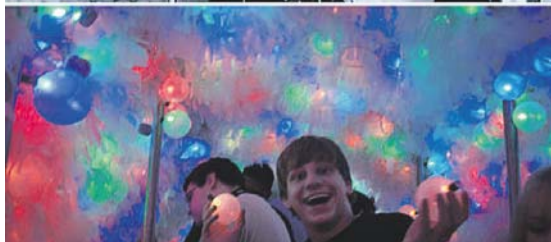
Одна поездка на метро в Чикаго стоит \$2.25 — это примерно 135 рублей. За первую пересадку возьмут еще \$0.25, зато вторая пересадка будет бесплатной. Все пересадки должны быть осуществлены в течение двух часов с момента прохода в метро, иначе придется снова платить.

Средний ежедневный пассажиропоток чикагского метрополитена в будни достигает почти 1,64 млн человек, что составляет более 80% от всех перевозок на общественном транспорте в шести районах Чикаго. На головных вагонах метро устанавливаются таблички, цвет которых соответствует цвету линии. Помимо этого, на табличках указаны конечные остановки. Количество вагонов на каждой линии варьируется. Поезда, как правило, состоят из 4-8 вагонов. Исключением является желтая линия, по которой курсируют составы из двух вагонов. Если состав по каким-либо причинам задерживается, то он может пойти в режиме экспресса, пропуская ряд станций.

Что же касается безопасности на метрополитене, за порядком на станциях следит полиция с собаками. Все подозрительные личности тщательно осматриваются.

Чикагцы очень любят свое метро и считают его одним из чудес города. Круче только стадион «Ригли Филд» и озеро Мичиган.

Юлия СОНГУРОВА,
ведущий специалист
по внешним
связям Службы
профорientации,
обучения и развития
персонала





Изобретательный губернатор



Петр Козьмич Фролов был интереснейшей личностью. Он являл собой довольно редкий тип умного, образованного человека, изобретателя, руководителя производства и при этом еще высокопоставленного чиновника.

Но о нем, пожалуй, невозможно говорить, не сказав хотя бы несколько слов о его отце, Козьме Фролове. Потому что история отца и сына показывает, что, обладая умом, талантом, организаторскими способностями, можно было с самых низов добраться до самого верха даже в Российской империи, где с социальными лифтами, честно говоря, дело обстояло неважно. И в самом деле, отец родился в бедном сословии, в семье мастерового, добился своим трудом высокого положения, а сын вообще стал тайным советником, то есть имел один из самых высоких в нашем отечестве чинов (третьего класса). И обращались к нему «ваше превосходительство».

КОЗЬМА ДМИТРИЕВИЧ

Будучи сыном мастерового на уральских рудниках, Козьма Дмитриевич, с одной стороны, научился чинить механизмы, а с другой — постоян-

но наблюдал тяжелый ручной труд горных рабочих. Непроизводительный, добавим. И в течение всей жизни он только тем и занимался, что придумывал механизмы, облегчающие этот труд и делающие его в разы эффективнее.

Окончил он всего лишь горнозаводскую школу, потом трудился на разных работах, в том числе строил конные водоподъемники для откачки воды из шахт. В 1758 году был направлен на Воицкий рудник, чтобы наладить там промывку золота. Уже через год он руководил всеми работами на Березовском руднике, а еще через три — всеми золотыми промыслами Урала! А все почему? Потому что как раз в это время он изобрел самую производительную по тем временам золото-промывочную машину. Через некоторое время Козьму Дмитриевича перевели на Алтай, где он механизировал процесс толчения и промывки

руды, на Вознесенской шахте построил подземную деривационную установку со «слоновым» колесом диаметром 18 м, способным поднимать воду с глубины 63 м, и установил созданный по собственному проекту оригинальный рудоподъемник.

Еще в 1764 году он соорудил на алтайских Кольвано-Воскресенских заводах рельсовые пути (деревянные лежни) для перевозки руды по внутризаводской территории. Вагонетки приводились в движение канатной тягой от центрального водяного насоса. Немудрено, что в конце концов Козьма Фролов стал руководителем работ на всех рудниках Алтая. И, надо думать, довольно состоятельным человеком.

ПЕТР КОЗЬМИЧ

Сын Козьмы Дмитриевича уже имел возможность получить хорошее образование. Правда, работать он начал тоже рано, чуть ли не с шести лет. Родился Петр Козьмич 27 (16) января 1775 года в Змеиногорской крепости. Но уже в 1783-м отец отправил его, восьмилетнего, обогащаясь знаниями и постигать геологию и металлургию в Санкт-Петербургское горное училище. Тогда это было одно из лучших учебных заведений России. Через 10 лет юноша вернулся домой уже хорошо подготовленным специалистом.

Дальнейшую его деятельность трудно описать в сжатом очерке — настолько она обширна. В чине шихтмейстера он поступил на Кольвано-Воскресенские заводы, служил «по маркшейдерской должности и заведованию лесов» на Змеиногорском, а затем на Гольцовском, Семеновском, Лазурском и восьмом рудниках. В 1797 году заведовал припасами на Сузунском медеплавильном заводе. С 1798 по 1801 год руководил поставкой свинца с Нерчинских на Кольвано-Воскресенские заводы. В 1804–1805 годах составил карты Иртыша и его притоков.

ЧУГУНКА

Но нас, конечно, больше интересует все, что относится к железной дороге. Надо сказать, что впервые внутризаводские чугунные рельсы стали применяться еще в 1788 году в Олонецком крае на Александровском чугунолитейном заводе, изготавлившем пушки, — для передвижения орудий из цеха в цех. Чугунная дорога имела в длину около 170 м, была построена под руководством Никиты Ярцева и действовала довольно долго. Есть основания предполагать, что подобные чугунки существовали и на других металлургических заводах России. Правда, на них не было конной тяги, да и сделаны они были примитивно. А вот первая в России чугунная дорога с конной тягой была построена в 1806–1809 годах от Змеиногорского рудника до Корбалихинского сереброплавильного завода именно усилиями Петра Фролова. И проработала 25 лет.

Она была замечательна не только лошадьми. Дело в том, что именно Фролов впервые начал делать «путь» в современном понимании этого слова. Как он отметил в донесении, «потребно было в некоторых местах углубиться в землю, а в других возвыситься от оной». То есть сделать, как бы теперь сказали, насыпи и выемки, устроить ровный профиль пути. Чугунный путь врезался в выемку, затем выходил на виадук, достигавший в длину 870 м, и проходил по установленному на каменных быках железнодорожному мосту через речку Корбалиху.

Новыми были и рельсы, отлитые по проекту Фролова. Из того же донесения: «Верхняя их часть имеет эллиптический профиль, а окружность колеса — такую же вогнутость, которую оно удерживается на грифе». И даже расписание движения было составлено по минутам!

Профессор Петербургского университета Н. П. Щеглов писал в начале XIX века в газете «Северный муравей» о конной чугунке Фролова: «В России



построена и с успехом действует с 1810 года в Кольванском округе на протяжении 1 версты 366 сажень (1867 м. — Прим. авт.) между Змеиногорским рудником и ближайшим заводом чугунная дорога, по которой одна лошадь везет 3 телеги, в 500 пудов каждая, то есть производит работу 25 лошадей, употребляемых на обычных дорогах».

На этом Петр Козьмич не остановился и составил проект (причем очень хороший) уже большой — протяженностью 150 км — «чугунной дороги» от соляного озера Эльтон до Волги — для доставки соли. Проект, правда, реализован не был: не дали денег.

Зато осуществилось другое: еще в 1808 году Фролов спроектировал специальные речные суда для перевозки руд и руководил их постройкой и опытным славом на них руд в Барнаул по Алену и Оби.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЖ

В 1817 году Фролов был назначен начальником Кольвано-Воскресенских заводов, фактически начальником Алтайского горного округа. А в 1822-м — томским губернатором (совмещая должности). Вроде бы последнему назначению способствовал Сперанский, приехавший в 1819 году в Барнаул с инспекцией. Да-да, тот самый Михаил Михайлович Сперанский, бывший учитель, бывший законодатель, бывший государственный секретарь России, вернувшийся после опалы к государственной деятельности.

В то время графом он еще не стал, зато служил генерал-губернатором Сибири. И любимым его занятием было снятие с должностей проворовавших чиновников, коих и тогда в России было в достатке. Отстранили от дел (а позже передали суду) и томского губернатора Иличевского. А Фролов своей честностью и неподкупностью Сперанскому понравился. И надо сказать, доверие Петр Козьмич Фролов оправдал. Он производил постоянные проверки заводов, рудников и прочих подведомственных учреждений, отдал под суд несколько десятков чиновников. О его принципиальности ходили легенды. И даже появилось крылатое выражение: «Не боюсь ни огня, ни меча, а боюсь Петра Козьмича».

После назначения Фролова начальником многого изменилось в Барнауле и окрестностях. Заводы вышли из кризиса и стали приносить прибыль. Была значительно увеличена выплавка железа, чугуна и свинца. Производство серебра стабилизировалось на уровне 1000 пудов в год. Были построены первые в Западной Сибири бумажная фабрика и типография. Появились метеорологическая и магнитная станции. Началось строительство горного госпиталя, училища и богадельни, а также обелиска в честь столетия горного дела на Алтае. Был открыт краеведческий музей. Появился первый в Барнауле бульвар. Неплохо за 13 лет.

В 1830 году Петр Козьмич вышел в отставку и переехал в столицу. Но уже в следующем году вновь поступил на службу, был назначен сенатором и произведен в чин тайного советника. Был членом разных сенатских комиссий и работал вплоть до своей смерти 22 (10) января 1839 года.

Сегодня в Барнауле есть проезд Фроловых. Хотя, наверное, отец и сын Фроловы достойны проспекта. По меньшей мере.



Козьма Фролов



Дом начальника Алтайского горного округа



Александр СПАРБЕР,
ведущий инженер
отдела НТР СОП