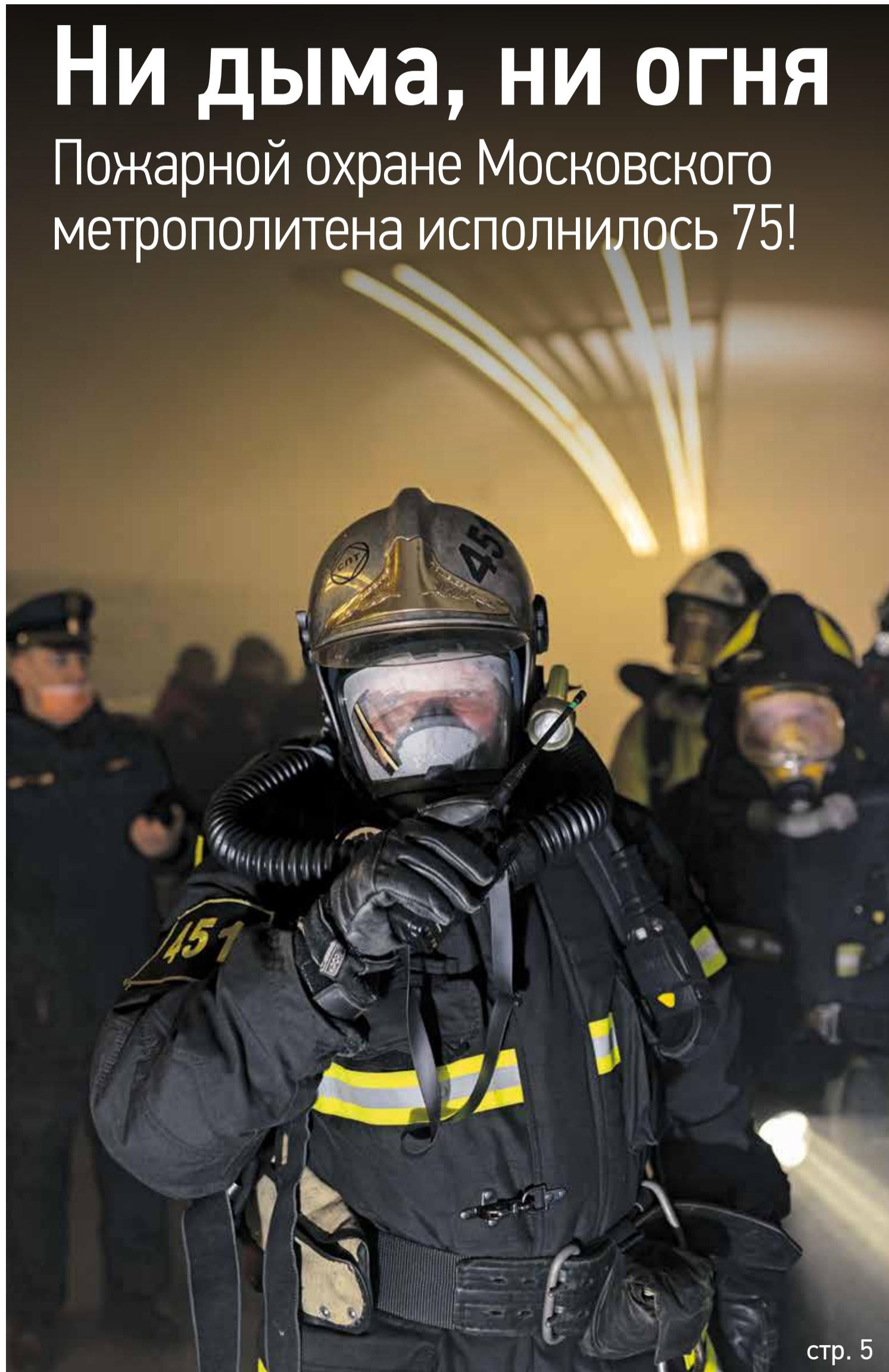


Ни дыма, ни огня

Пожарной охране Московского метрополитена исполнилось 75!



стр. 5

ЦИФРА НОМЕРА

110 лет

Столько в этом году отмечает легендарная «Аннушка» – любимый трамвайный маршрут москвичей, персонаж фильмов и книг, один из ярких символов столицы.

стр. 14

ЦИТАТА НОМЕРА

«Каждый месяц мы сдаём нормативы: подтягивание, бег, отжимания, брусья, жим лёжа, спарринги. Сотрудник должен быть готов ко всему, такая у нас работа».

Никита Листопадский, главный специалист Подразделения мониторинга и защиты объектов метрополитена СБ, капитан команды мосметро по единоборствам

стр. 7

ВОПРОС НОМЕРА

Сурикаты, улитки, полоз, зублефар и ядовитый паук.

У кого из коллег обитают такие удивительные создания?

стр. 8

Станция «Алма-Атинская». Совместные учения пожарных метрополитена и городских подразделений МЧС России

ПУЛЬС МЕТРО

Развитие в цифрах

35 СТАНЦИЙ
И 76 КМ ЛИНИЙ МЕТРО

ОТКРОЮТ ДО КОНЦА 2024 ГОДА

Цифры приводит сайт Мэра Москвы. До конца года ожидается ввод 17,5 километра Большой кольцевой линии (БКЛ) с девятью новыми и одной реконструированной станцией. В последующие три года планируется открыть 25 станций. Предполагается пустить БКЛ, продолжить строительство новой Троицкой линии, продлить Солнцевскую до аэропорта Внуково, Сокольническую до станции «Потапово», Люблинско-Дмитровскую до посёлка Северного, Арбатско-Покровскую в Гольяново, начать строительство Рублёво-Архангельской и Бирюлёвской. Также предусматривается введение в эксплуатацию трёх электродепо.



Юбилейный «Витязь» курсирует от метро «Сокол» до Братцево

3,1 КМ СОСТАВИТ ДЛИНА

НОВОЙ ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ

Она соединит Метрогородок, Гольяново, Северное Измайлово, Измайлово и улучшит транспортное обслуживание Восточного округа столицы, информирует пресс-служба Москомархитектуры.

400-Й ТРАМВАЙ
«ВИТЯЗЬ-МОСКВА»

ВЫШЕЛ НА МАРШРУТ № 6

И вместе с ним ещё восемь трамваев. Эти вагоны сегодня составляют больше половины трамвайного парка города, а до конца 2022 года в столице появятся ещё 55 современных трёхсекционных трамваев, сообщает Telegram-канал Дептранса.

ПЕРСПЕКТИВА

Как изменится «Владыкино»
после реконструкции?

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕСТА ДЛЯ ПОЕЗДОВ, НОВЫЙ ДОМ ОТДЫХА ДЛЯ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД И НЕ ТОЛЬКО. В ЭЛЕКТРОДЕПО ПОЯВЯТСЯ ШЕСТЬ НОВЫХ ЗДАНИЙ. СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ В РАЗГАРЕ. МЫ ОЦЕНИЛИ ИХ МАСШТАБ.



Монтаж оборудования в новом пролёте отстойно-ремонтного корпуса электродепо

Это третий этап реконструкции. Почти все новые строения уже можно увидеть. Возведены стрелочный пост, два отстойно-ремонтных корпуса для подвижного состава (ОРК-9 и ОРК-10), склад оборудования для Эскалаторной службы и здание эксплуатационного персонала. Из фундамента поднимается металлический каркас будущего объекта ГО и ЧС. Помимо строительства планируется реконструкция мойки подвижного состава, компрессорной станции и инженерных сетей. Кроме того, на предыдущих этапах в электродепо оборудовали гараж спецавтобазы и трансформаторную подстанцию.

Строители завершают прокладывать веер парковых путей к новым ОРК. Направляемся туда. «Владыкино» расширено на девять канав и в перспективе сможет принимать в отстой и ремонт 48 составов. Рост производственных мощностей электродепо актуален при растущей протяжённости линий московского метро и обеспечит дополнительный ресурс для пуска новых станций.

Новый ремонтный корпус оборудован с удобством для персонала. По специальным металлическим пло-

щадкам разной высоты легко зайти в салон или осмотреть оборудование на крыше вагонов. Между смотровыми канавами углублён перрон, чтобы при осмотре подвижного состава не понадобилось наклоняться. Для ремонта колёс установят современный диагностический комплекс – параметры будут замеряться авто-

матически при заходе подвижного состава в депо, по результатам замеров будут приняты решения о пригодности колёсных пар к дальнейшей эксплуатации.

Осмотрев «дом для поездов», направляемся к зданию эксплуатационного персонала. Оно четырёхэтажное с подвалом. Здесь предусмотрено всё необходимое для комфортного отдыха 40 локомотивных бригад: размещение в отдельных комнатах, каждую из которых оборудуют санузлами, просторные помещения для приёма пищи и релаксации. В планах – комнаты для чтения и настольных игр, для отдыха и просмотра ТВ. Также для локомотивных бригад в здании эксплуатационного персонала обустроят современный технический класс, а для поддержания физической формы – фитнес-зал.

Территорию вокруг будущего дома отдыха уже начали благоустраивать. И хотя впереди много работы, даже сегодня можно ощутить будущий уют и представить картину обновлённого электродепо «Владыкино».

Ольга ПОСАДСКАЯ

Вентилируемый фасад здания эксплуатационного персонала обеспечит дополнительный комфорт и энергоэффективность



НОВШЕСТВО

Изобретение для колеса

ТЕПЕРЬ МЕТРОПОЛИТЕН ОСНАЩЁН ЕЩЁ ОДНИМ ПОДРЕЛЬСОВЫМ КОЛЁСОТОКАРНЫМ СТАНКОМ ДЛЯ ОБТОЧКИ КОЛЁСНЫХ ПАР. АППАРАТ НЕМЕЦКОЙ МАРКИ HEGENSCHIEDT, УСТАНОВЛЕННЫЙ В ЭЛЕКТРОДЕПО «СОЛНЦЕВО», – ЕДИНСТВЕННЫЙ СТАНОК ТАНДЕМНОГО ТИПА В МОСКВЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ.



Станок запущен 11 ноября

Главный инженер электродепо «Солнцево»
Александр Черепанин

Как прокомментировал главный инженер «Солнцево» Александр Черепанин, станок тандемного типа отличается тем, что позволяет обтачивать одновременно по две колёсных пары, конечно без выкатки их из-под вагона, в то время как все другие станки аналогичного назначения обтачивают только одну.

При этом показателя мощности как такового нет. Время обработки и количество проходов зависит от степени дефекта. По регламенту осмотр колёсных пар производится раз в сутки, как правило, при заходе поезда в депо. Дистанционные методы диагностики неисправностей ещё до прибытия поезда позволяют существенно сэкономить время. На тот или иной тип колеса станок настраивается автоматически.

Обтачивать колёса в «Солнцево» удобно ещё и потому, что цех здесь оснащён канавой двойной длины, специально предназначенной для прохода нерасцепленного состава. «Это самые современные технологии!» – подчёркивает Александр Черепанин. – Метрополитен постепенно идёт к единообразию, и такой станок – перспективный заказ для всех депо».



Процесс обточки. Колёсные пары электропоезда всегда должны быть как новые, ведь именно на них ложится вес всего вагона и далее в динамике распределяется по рельсу

ИНФРАСТРУКТУРА

Самая скорая ПОМОЩЬ

С ИЮЛЯ В ЭЛЕКТРОДЕПО «СОЛНЦЕВО» РАБОТАЕТ ПУНКТ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВ (ПВС).



Учения ПВС в «Солнцево»

Аварийные бригады круглосуточно обслуживают 14 станций Солнцевской и Сокольнической линий на юго-западе Москвы, и зона ответственности будет расширяться по мере развития метро.

Их ждут так же, как МЧС или скорую. В случае поступления приказа на устранение аварии в метрополитене у профессионалов с двух ближайших ПВС есть всего пять минут, чтобы полностью экипированными выехать через КПП и далее прибыть на место – кто быстрее. Главная задача – оказать всю необходимую техническую помощь машинисту для скорейшего восстановления движения, например, если нужно приподнять вагон и вернуть его на рельсы.

В штате 45 человек, и ожидается, что скоро ПВС перейдёт из статуса вспомогательного в основные, когда будет докомплектован грузовыми автомобилями и другим специальным оборудованием.

Дежурных ПВС обучают специфике силовой технической работы по регламенту. Теория нарабатывалась ветеранами метрополитена годами, практику оттачивают в депо и на полигоне в Битцевском парке. Но лучше, чтобы умения сотрудников всё-таки не пригодились.

**Александр Соколов,
мастер ПВС «Солнцево»**

Семь лет назад начинал работать в электродепо «Варшавское» такелажником, затем стал бригадиром и в январе 2020 года лично занялся подбором персонала для нового ПВС в «Солнцево».

Мы подстраиваемся к новым условиям, методы работы трансформируются вслед за модернизацией подвижного состава. Нужно знать и умело использовать всё оборудование, находящееся в нашем распоряжении.

Полина КОВАЛЕНКО

ЛИЦА МЕТРО

КТО ГОТОВ **прийти на помощь?**

21 ОКТЯБРЯ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПРОШЛО ЕЖЕГОДНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ САНДРУЖИН СЛУЖБЫ СБОРА ДОХОДОВ.

За победу боролись четыре команды, в каждой – по три лучших сандружинника от дистанций службы. Все участники работают в кассах метро. Кроме будничных задач, на них возложена особая миссия: они задействованы в мероприятиях по гражданской обороне. Их учат оказывать первую помощь в чрезвычайных ситуациях, ведь укрытием от военных и техногенных угроз призвано послужить метро.

А ещё этот конкурс – дань памяти сандружинникам времён Великой Отечественной войны. Они первыми спешили к москвичам, спасавшимся от авианалётов под землей. Сегодня умение и готовность помогать пострадавшим людям демонстрируют их преемники. В судейскую коллегию вошли представители организатора соревнования – Службы сбора доходов, эксперты Медицинской службы и Отдела ГОЧС.

Первое задание – «Визитка». Участники представили свои команды в стихах, песнях и даже частушках. Это помогло справиться с волнением и настроиться на соревнование.

Дальше в борьбу вступили капитаны. Каждый ответил на практический вопрос о первой помощи и показал умение перевязывать раны и фиксировать переломы. Безупречно выполнив задание,

преимущество своей команде обеспечила капитан дружины 4-й дистанции Юлия Кондратова.

На следующем этапе – в брейнинге – конкурсанты продемонстрировали знания из области ГО и ЧС. Что такое дегазация? Как поступить, если вас двое, а противогаз один? Вы в курсе? Наши кассиры-сандружинники – да! Баллы зарабатывал тот, кто отвечал первым. В этом задании не было равных команде 2-й дистанции.

Завершил соревнование исторический блиц-опрос, и места окончательно распределились.

Победу завоевала команда 2-й дистанции. Имена лучших сандружинников – Наталья Магдич, Мария Тютенкова и капитан Наталья Маслова. Она в этот день стала ещё и обладателем приза зрительских симпатий, собрав наибольшее число голосов судей и зрителей конкурса. Наталья побеждает в соревновании сандружин второй раз. Но награда от этого не менее ценна. А ещё дороже – навыки, которые оттачивают на конкурсе. В жизни ей дважды пришлось применить их для помощи людям.

Серебро взяла 4-я дистанция, бронзу – 3-я. Всем участникам вручили грамоты и подарки. Также их ждут денежные премии.



В актовом зале электродепо «Северное» наши коллеги продемонстрировали навыки оказания первой помощи



Команда 2-й дистанции Службы сбора доходов – победители соревнования сандружин

КОНКУРС

«Цифровой инноватор»: ещё один шанс

СБОР ЗАЯВОК
ПРОДЛЁН ДО 30 НОЯБРЯ.

Коллеги, у вас есть ещё немного времени, чтобы предложить свою идею по совершенствованию работы нашего метро с помощью современных цифровых решений на конкурс инноваций. Успейте! Участвовать можно индивидуально или авторским коллективом до трёх человек.

Авторы лучших предложений получат возможность воплотить свои идеи. Призёров ждёт денежное вознаграждение – 90, 60 и 45 тысяч рублей.



Напомним, что конкурс проводит Совет по цифровой трансформации, который возглавляет начальник метрополитена, при поддержке акселератора «Транспортные инновации Москвы».



Подать заявку нужно по ссылке:
ftim.ru/konkurs-cifrovoy-innovator



Задать вопросы удобнее всего
в чате конкурса в Telegram



Транспортные
инновации
Москвы

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ

«Метрополитеновцем»
МОЖНО ГОРДИТЬСЯ

26 ОКТЯБРЯ В РОССИЙСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТА ОБЪЯВИЛИ ИТОГИ ЕЖЕГОДНОЙ ПРЕМИИ «ГОРДОСТЬ». НАШИ РЕБЯТА – НА ВТОРОМ МЕСТЕ.

Почётное серебро завоевал Студенческий отряд «Метрополитеновец». В нём 65 участников, которые работают в Службе пути и искусственных сооружений. Всего на премию претендовали 13 действующих отрядов РУТа.

Служба пути и искусственных сооружений ежегодно принимает в свои ряды наибольшее количество участников сводного Студенческого отряда Центра профориентации Транспортного комплекса, который с 2015 года оказывает содействие временному и постоянному трудоустройству студентов в подразделения метрополитена.

Участники Студотряда «Метрополитеновец» заслужили серебро премии «Гордость»



Оставить заявку на вступление в Студотряд и узнать подробности о вакансиях для учащихся профильных вузов и колледжей можно по телефону или электронной почте: 8 (495) 622-78-33, studotryad@mosmetro.ru

ДАТА

Ни дыма, ни огня

ОТДЕЛУ ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА (ОПО) 1 НОЯБРЯ ИСПОЛНИЛОСЬ 75 ЛЕТ. О ПЛАНАХ РАЗВИТИЯ РАССКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ **СЕРГЕЙ БЕЗДЕНЕЖНЫХ**.

Датой основания подразделения считается 1 ноября 1946 года, когда в соответствии с приказом Министерства путей сообщения СССР начал работу Отряд военизированной пожарной охраны метро. Самая же первая пожарная команда СВПК-100 УПО УНКВД города Москвы со штатной численностью 36 человек была создана ещё к открытию метрополитена в 1935 году. «С каждым годом штат работников ОПО расширяется в связи со строительством новых станций и передачей в ведение метрополитена новых объектов. При этом главная задача отдела остаётся неизменной: исключить риски возгораний и обеспечить безопасность метрополитена», – подчёркивает Сергей Безденежных.

С вводом в эксплуатацию МЦК в отделе был создан сектор по работе с объектами нового строительства, а для приведения принятых автовокзалов и трамвайных депо к стандартам качества Московского метрополитена разрабатывается нормативная база. В то же время перенимается положительный опыт этих



27 октября на станции «Алма-Атинская» провели учения



С апреля 2021 года ОПО руководит Сергей Безденежных

предприятий. В целом ведётся работа над обновлением всей организационной документации и приведением её к соответствию федеральным стандартам.

Современные требования пожарной безопасности подразумевают и соответствующий подход к их соблюдению. Особое внимание уделяется степени и уровню подготовки работников ОПО. Так, инженерный состав имеет высшее техническое образование. На должности инструкторов по пожарной профилактике принимаются кандидаты со средним техническим образованием, при этом перспективные молодые специалисты получают направление на обучение в

Академии Государственной противопожарной службы МЧС России. И весь персонал регулярно проходит дополнительную профессиональную подготовку.

По традиции в рамках профподготовки действующих сотрудников проводятся ежегодные соревнования по пожарно-прикладному спорту, в которых участвуют все подразделения метрополитена. Кроме этого, ежемесячно на станциях проводятся учения ОПО с привлечением городских служб МЧС России.

«Уверен, что именно наша общая слаженная работа позволяет минимизировать факторы, которые приводят к пожару», – резюмирует Сергей Безденежных.

История
Отдела пожарной охраны
Московского метрополитена:



ВОПРОС-ОТВЕТ

На машине до метро

КАК ИЗМЕНИЛСЯ АЛГОРИТМ ПОЛЬЗОВАНИЯ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ ПАРКОВКАМИ С ВВЕДЕНИЕМ ОПЛАТЫ ПО СИСТЕМЕ РАСПОЗНАВАНИЯ ЛИЦ FACE PAY? НА ЭТОТ ВОПРОС ОТВЕТИЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТОВ КОМПЛЕКСА БИЛЕТНЫХ РЕШЕНИЙ ДИТС **АЛЕКСАНДР СОРОКИН**.

Оставить автомобиль и получить парковочный билет можно на одной из специальных городских стоянок из официального списка на сайте transport.mos.ru. Чтобы получить льготу, нужно войти в метро на ближайшей станции и далее в течение дня совершить минимум две поездки.

На обратном пути:

- при выходе из метро нажать на жёлтом валидаторе «Право на оплату парковки»

- приложить к жёлтому кругу парковочный билет
- в качестве подтверждения пользования метрополитеном приложить БСК
- ещё раз приложить парковочный билет
- дождаться надписи об успешной записи информации
- на выезде с парковки вставить парковочный билет в стойку выезда

Таким образом, за счёт прохода «по лицу» пользоваться метрополитеном стало удобнее. При этом алгоритм поль-

зования перехватывающими парковками для сотрудников метрополитена не изменился. Система распознаёт пассажира, так как номер удостоверения совпадает с идентификатором в Face Pay.

По всем вопросам следует обращаться к дежурному или звонить в контакт-центр Московского транспорта:

8 (495) 539-54-54 или
3210 (с мобильного).



Полина КОВАЛЕНКО

НАШИ ЛЮДИ

Братский труд

ЗНАКОМИМ ВАС С МАШИНИСТАМИ, КОТОРЫХ ДРУГ ОТ ДРУГА ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ОТЛИЧИТЬ. НАШИ ГЕРОИ – КОЛЛЕГИ-БЛИЗНЕЦЫ.

АЛЕКСАНДР И НИКИТА ШЕВЧУКИ
Электродепо «Владыкино»

Как и полагается старшему, первым в метрополитен устроился Никита. На решение освоить новую для себя профессию повлияло случайное знакомство с машинистом. «Скажу честно, в метро я пришёл не из-за мечты. Мне было 22 года, я искал стабильную и высокооплачиваемую работу», – признаётся Никита.

Александр тоже никогда не думал о том, что будет управлять поездами. После школы парни осваивали профессию повара, пробовали себя в разных сферах – от торговли до предпринимательства. Поначалу держались вместе, со временем их карьерные пути разошлись, но в мосметро соединились вновь, хотя Никита не совсем поддерживал решение младшего брата. «Когда я собрался устраиваться в метрополитен, брат меня

даже отговаривал, – рассказывает Александр. – Всё-таки это очень ответственная работа. Конечно, быть барменом, например, гораздо проще, но мне нравится работать машинистом. Плюс у нас очень дружный коллектив, мы уже все друг другу как родственники».

Когда братья рядом, различить кто есть кто не составляет труда. Сложности возникают, когда встречаешь их поодиночке. Первое время операторам, инструкторам, медрботникам на предрейсовом осмотре приходилось нелегко. Александр вспоминает, как в первую его смену оператор решила, что Никита подшучивает над ней, делая вид, что впервые её видит. Впрочем, парни никогда не пользовались сходством. Говорят, слишком ответственная работа, надо соблюдать режим.

ВАЛЕНТИН И ИГОРЬ САВЧУКИ
Электродепо «Красная Пресня»

Вслучае с братьями Савчук первопроходцем стал младший – Валентин. Он с детства любил поезда, железную дорогу, но после школы пошёл учиться вместе с братом на автомеханика. Однажды, проезжая мимо электродепо, Валентин впервые задумался о работе машинистом. Спустя несколько лет, когда эта мысль посетила его вновь, Валентин прошёл собеседование и приступил к обучению в УПЦ.

«Мне было уже за тридцать, и погрузиться снова в учебный процесс оказалось очень интересно. Всё давалось довольно легко. Сказалось первое техническое образование. Брат увидел, что у меня получается, и тоже решил попробовать».

Как и коллеги из электродепо «Владыкино», братья Савчук никогда не устраивали подмен на работе, хотя в школе даже сдавали друг за друга экзамены. «В детстве мы, конечно, были очень похожи, но с возрастом стали приобретать индивидуальные черты. Сейчас почти все нас разли-

чают без проблем, – говорит Игорь. – У нас и характеры очень разные. Я семейный человек, а Валентин скорее карьерист».

Младший брат не скрывает своего желания стать машинистом-инструктором. Чтобы претендовать на эту должность, кроме опыта и определённых личностных качеств, нужно иметь профильное высшее образование. Так Валентин стал студентом Российского университета транспорта (МИИТ). Игорь тоже планирует получить профильное образование, а пока изучает спортивный менеджмент из любви к физической культуре.

Спрашиваю у Игоря, есть ли конкуренция между братьями, и получаю ответ: «Конечно есть. И проявляется она во многих вещах. Но в то же время, когда у тебя есть брат-близнец, ты не знаешь, что такое одиночество. Рядом с тобой всегда есть близкий человек».

Алина КОЛЕСНИКОВА



НАШИМ ДЕТЯМ

Диалоги о метро помогут найти себя

РЕБЯТА ИЗ «35-ГО ОТРЯДА» ВСТРЕТИЛИСЬ С ПРОФЕССИОНАЛАМИ, ЧТОБЫ ПОГОВОРИТЬ О РАБОТЕ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ.

Дело было 26 октября в Научно-технической библиотеке на станции «Выставочная». Подросткам, которые посещают клуб профессионального и личностного развития «35-й отряд», предстоит выбрать своё будущее, и диалоги с профессионалами должны им помочь.

Это уже вторая подобная встреча. Первый раз гостьей отряда стала Ольга Леонтьева из Службы движения. Она отлично справилась с непростой задачей – замотивировать ребят прийти работать в метро.

В этот раз было три спикера. Первый – Николай Машковцев из Совета ветеранов. Он проработал в метрополитене почти полвека и поделился своей историей. Николай Иванович рассказал о работе машинистов, ремонте вагонов и приёме поездов.

Диалог о профессиях продолжили Евгений Одинокоев и Вероника Добшик, председатели Советов молодежи Проектно-конструкторского бюро и Службы

движения. Евгений рассказал о проектировании механизмов, модернизации станций и будущих инновациях в метро. Например, о приборе для обеззараживания поручней эскалатора. Ребята заинтересовались, где учиться, чтобы работать в ПКБ, и на какие школьные предметы обратить внимание. Вероника ответила на вопросы о специфике работы дежурного поста централизации, необходимых навыках на этой должности и особенностях ночной и дневной смен.

Вопросов было много. Беседа с профессионалами по-настоящему заинтересовывала ребят. Уже запланирована новая встреча.

Александр ТАРАСОВ

КАК ВСТУПИТЬ В «35-Й ОТРЯД»?
Если вашему ребенку от 12 до 18 лет
– напишите: 35-otryad@mosmetro.ru.
– позвоните: 8 (495) 622 25 86



Диалоги о метро призваны помочь подросткам узнать о профессиях из первых уст

Осенние старты

В ОКТЯБРЕ РАБОТНИКИ МОСМЕТРО УСПЕЛИ ДВАЖДЫ ПОСОРЕВНОВАТЬСЯ В БЕГЕ.



Участники кросса в СК «Восточный»

С 25 сентября по 16 октября в мосметро проходило online-соревнование «Бежим 21 день», в котором приняли участие 35 наших коллег. Спортсмены зарабатывали очки и фиксировали свою физическую активность в специальном приложении Strava. Место для бега каждый выбирал самостоятельно. Чем сложнее дистанция, тем больше очков. Особенностью этого забега стало то, что участники не знали показателей своих соперников и боролись сами с собой, выдавая максимальные индивидуальные результаты. А 23 октября профсоюз Московского метрополитена организовал кросс по пересечённой местности. Участники

могли выбрать одну из трёх дистанций: 3, 5 или 10 км. Имена победителей и призёров обоих забегов опубликованы в Instagram @sport_mosmetro.

Хотите участвовать в соревнованиях и общаться с коллегами-единомышленниками? Присоединяйтесь к клубу «Метро бежит».

Евгения ТОМИЛИНА



Чат бегового клуба в Telegram

Зажигательный спорт

КОМАНДА МОСМЕТРО ПОБЕДИЛА В IX ЧЕМПИОНАТЕ МОСКВЫ ПО ПОЖАРНО-СПАСАТЕЛЬНОМУ СПОРТУ.



Соревнования прошли 14 и 15 октября на территории тренировочного полигона в Апаринках

Главная цель чемпионата – повышение уровня мастерства и совершенствование «боевых» навыков добровольных пожарных дружин, а также применение на практике основных первичных средств пожаротушения.

Метрополитеновцы состязались с 11 командами в боевом развёртывании, проведении аварийно-спасательных работ и пожарной эстафете. Каждый этап соревнований требовал скорости,

чёткости действий, взаимопонимания и слаженности, что и продемонстрировала команда мосметро, завоевав кубок чемпионата. Наши победители: Алексей Шиллов, Александр Шигарев, Александр Горбачёв, электродепо «Планерное»; Дмитрий Колчков, электродепо «Братеево»; Виктор Талала, электродепо «Руднево»; Игорь Гондаревский, Управление.

Александр ТАРАСОВ

Выходим на татами

В КОНЦЕ ОКТЯБРА КОМАНДА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПО ЕДИНОБОРСТВАМ ВЫСТУПИЛА НА СВОЁМ ПЕРВОМ ТУРНИРЕ, ПРИЧЁМ СРАЗУ МИРОВОГО УРОВНЯ. КТО И КАК РАЗВИВАЕТ ЭТО СПОРТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В МЕТРО – УЗНАЛИ У НИКИТЫ ЛИСТОПАДСКОГО.



Никита Листопадский (в центре) с коллегами – участниками чемпионата мира по абсолютно реальному бою

– Никита, для начала скажи, кем ты работаешь.

– Моя должность – главный специалист отдела защиты некатегорированных объектов Подразделения мониторинга и защиты объектов метрополитена, который относится к Службе безопасности. Помимо основных рабочих задач, я провожу тренировки для сотрудников мобильной группы.

– Почему при найме сотрудников в Службу безопасности предпочтение отдают спортсменам?

– На собеседовании мы всегда интересуемся, есть ли у кандидата разрядная книжка, достижения. Их наличие говорит о том, что человек не понаслышке знает, что такое дисциплина и ответственность. Кроме того, хорошая физическая форма – одно из основных требований для сотрудников мобильной группы, поэтому в наш рабочий график входит по три тренировки в неделю. Это общефизическая подготовка и армейский рукопашный бой для тех, кто может выполнять эти упражнения. Каждый месяц мы сдаём нормативы: подтягивание, бег, отжимания, брусья, жим лёжа, спарринги. Сотрудник должен быть готов ко всему, такая у нас работа. Но применять эти навыки обычно не приходится, всё решается словесно.

– Как была создана команда по единоборствам?

– Кадровая политика подразделения привела к тому, что у нас собрались довольно сильные спортсмены: от разрядников до заслуженных мастеров спорта. Это значит, что мы можем участвовать в соревнованиях и показывать хорошие результаты. Руководство оформило все необходимые документы, и в августе мы анонсировали отбор для сотрудников всех подразделений, которые хотели бы участвовать в тренировочном процессе и выступать на соревнованиях под флагом метрополитена. Откликнулись человек десять.

Отбор проводил я. Сначала смотрел на физическую подготовку: бег, акробатические упражнения, различные страховки, падения, кувирки, задания на выносливость. После – удары и спарринги. Ребята пришли очень достойные, но уровень у них ниже, чем у работников Службы безопасности, поэтому команду мосметро пока представляют сотрудники одного подразделения.

– Сколько человек вошло в состав?

– Сейчас в команде 30 человек: восемь основных, столько же резерв-

ных, плюс ребята, которые будут подключаться к соревнованиям, если кто-то заболел или вылетел. Главный тренер – Умар Дубаев, заместитель начальника Подразделения мониторинга и защиты объектов метрополитена. Как спортсмен он достиг очень высоких результатов, становился чемпионом России по армейскому рукопашному бою и дзюдо, представлял страну на международных соревнованиях. На позиции тренера у нас старший инспектор отдела защиты некатегорированных объектов Исмаил Гасанов. Я капитан команды, но также выполняю функции тренера.

– У команды уже есть первые медали.

– Да, 23 октября мы выступили на чемпионате мира по абсолютно реальному бою. Это вид спорта, который унаследовал технические приёмы из арсенала армейского рукопашного боя. В соревнованиях участвовали более 500 спортсменов из России, стран ближнего зарубежья, а также Центральноафриканской республики, Монголии и других государств. Во время боёв наши парни получили травмы, но это им не помешало выиграть медали мирового первенства. Мансур Шхалаев взял серебро, Рустам Касумов – бронзу. Достижения спортсменов Московского метрополитена стали частью большой победы – в командном зачёте первое место заняла сборная России.

– Почему основным направлением выбран именно армейский рукопашный бой?

– Причин для этого несколько. Во-первых, тренерский состав – все выходцы из этого вида спорта. Во-вторых, армейский рукопашный бой очень популярен в нашей стране. Он включает в себя удары руками и ногами, борьбу и болевые прёмы. При этом он наименее травмоопасен, так как спортсмены выступают в хорошей защите. В будущем мы также планируем добавить бокс. Тренеры для этого направления уже есть.

– Есть ли ещё шансы попасть в команду?

– Сейчас состав у нас довольно-таки большой. В каждой весовой категории по два-три человека. В ближайшие полгода будем смотреть на успехи команды. Если потребуются усиление, объявим дополнительный отбор. Следите за анонсами в Instagram @sport_mosmetro.

Алина КОЛЕСНИКОВА

Удивительные создания и у кого они обитают

ДОМАШНИМ ЛЮБИМЦЕМ НИКОГО НЕ УДИВИШЬ? ЭТО СМОТЯ КАКОЙ ОН! У НАС ЕСТЬ КОЛЛЕГИ, КОТОРЫЕ ВЫШЛИ ЗА РАМКИ ПРИВЫЧНОГО И ЗАВЕЛИ НАСТОЯЩУЮ ЭКЗОТИКУ.



Александр Александрович и Роман Геннадьевич

ЗМЕЮ ЗА ПАЗУХОЙ НЕ ДЕРЖАТ

«Моё первое знакомство со змеями случилось в детстве, в первом классе. Дедушка купил мне на птичьем рынке на Таганке змеёныша, ужа. Он жил у нас четыре года и так и остался 20–25 см в длину», – рассказывает мастер участка мотодепо электродепо «Варшавское» Александр Шебаршин. Его другого экзотического питомца знает вся Служба подвижного состава.

Александр пришёл в метро в 1995 году как практикант, с 1997 года работал слесарем по ремонту путевых машин и механизмов в электродепо «Сокол», а с 2008 года не изменяет «Варшавскому». Семь лет в его кабинете на работе живёт змей породы амурский полоз, или полоз Шренка. Он тоже из семейства ужеобразных, но не столь узнаваемый и намного больше обычного ужа – 160 см в длину. Имя змею выбрали всем коллективом – и назвали Романом Геннадьевичем в честь одного из коллег.

По словам хозяина, этот змей очень неприхотлив в содержании. Живёт в террариуме, примерно раз в три недели ему нужно менять грунт и подливать воду, иногда брать на руки. В специальном магазине для экзотических животных Александр покупает корм – раз в месяц Роман Геннадьевич заглатывает три-четыре живых мыши. В сородичах змей не нуждается, а гулять его Александр не водит, чтобы вдруг не уполз. Признак здоровья змеи – ровный кожный покров и равномерный сброс шкурки. Так что, судя по внешнему виду, в депо Роману Геннадьевичу живётся неплохо, что называется, зимой и летом одним цветом, хотя в дикой природе змеи впадают в спячку в осенне-зимний период.

Змеи этой породы живут по 9–12 лет и вырастают в среднем до двух метров. Если подвернуться ему в неподходящий момент, например во время кормления, то может и куснуть. Но Амурский полоз неядовит. «Тем не менее, когда при проверке в депо Романа Геннадьевича показывают важным гостям, они не задерживаются у нас надолго», – смеётся Александр.

Одна курьёзная ситуация сделала змея знаменитым чуть ли не на весь метрополитен. Во время экзамена в УПЦ преподаватель проверял, насколько хорошо студент знаком с мотодепо, и задал дополнительный вопрос: «Кто живёт в кабинете у Сан Саныча?» И тут выяснилось, что будущий инженер на самом деле ни разу не был в кабинете у коллеги, не видел змею – а значит, и с депо знаком недостаточно.

В разное время у Александра дома жили кот и собака. Но холоднокровные питомцы – это совсем другая история. Роман Геннадьевич за эти годы стал настоящим другом не только ему, но и всему коллективу депо.



Олег Ионов и Симка

ГЕККОН, КОТОРЫЙ УЛЫБАЕТСЯ

Зублефар Симка. Такой питомец живет у главного специалиста Отдела функционального анализа и управления билетными продуктами Комплекса билетных решений ДИТС Олега Ионина.

Своё решение завести рептилию Олег объяснил так: «Мы с сыном обожаем динозавров, а этот геckoнчик чем-то на них похож. У него довольно милый вид. Недаром же одно из названий пятнистого зублефара – улыбающийся геckoн».

Ухаживать за зублефарами просто. Их содержат в небольших террариумах. Они не нуждаются в поддержании влажности или в специальных УФ-лампах, как другие рептилии. И даже обходятся без еды до 2,5 недель. Питаются зублефары исключительно насекомыми. «Самый простой вариант корма, – поясняет Олег, – замороженные сверчки. Но я предпочитаю кормить Симку полезной пищей и покупаю живых насекомых. Так что раз в два-три месяца у меня дома вечерами можно слушать концерты сверчков».

РЕШЕНО! БЕРЁМ СУРИКАТА

«С нашим графиком работы выбрать питомца непросто. Собаки – это прогулки. Кошки не по мне. Кого мы только не рассматривали: енотов, барсуков, ласок, хорьков, но больше всего в душу запали милые мордахи сурикатов, их забавная стойка и неповторимое поведение. Решено! Берём суриката!» – вспоминает электромеханик и председатель Совета молодёжи Службы электроснабжения Алла Моор.

Купить такую экзотику оказалось сложно. Но Алла проявила настойчивость и нашла заводчика в интернете. Подробно расспросила, как правильно ухаживать за сурикатом, чем кормить и как приучить к лотку. Оказалось, что всё не так уж просто и милые зверушки – по природе хищники. Однако семья не отступила.

«Так у нас появился симпатяга Дзю (не Костя). Поначалу он осматривался и даже норовил укусить. Первые контакты очень важны, – делится опытом Алла. – Если вы принесли домой малыша, не выпускайте его сразу, дайте время успокоиться в своём домике. Когда он впервые подойдёт к вам, не спешите тискать. Просто угостите из рук. И любой контакт сопровождайте лакомством. Потом разрешите ползать по вам и понять, что это безопасно. Не ловите его, не машите руками, не смотрите долго в глаза – проявите терпение. Пару-тройку недель – и он станет ручным и ласковым, как наш Дзю».

Через полгода у Дзю появилась подруга Джей Ло (не Дженифер Лопез). Они очень разные. Она активная, суетливая, задевает Дзю и, как настоящая девочка, может часами смотреть в зеркало. Дзю лежебока, устает от неё и прибегает к хозяйке. Ляжет, расставит лапки: чеши пузико!

«Совершенно потрясающие звуки издают сурикаты, – рассказывает Алла, – то разговаривают, то ворчат, то выдают трели беспокойства, то замурлычат от удовольствия. Вот рассказываю про них и не понимаю, как мы раньше без них жили».



Алла Моор,
Дзю и Джей Ло



Анна, Николь
и Зефирка

ВЛЮБИЛАСЬ В УЛИТКУ

Ведущий специалист Центра развития имиджа работодателя и социальных программ Анна Бартини в детстве буквально влюбилась в персонажа Гэри из сериала «Губка Боб»: «Ведь в мире ничего не может быть мимшишней, чем розовая мяукающая улиточка».

Через годы любовь не угасла – скорее трансформировалась. Повзрослевшая Анна стала пользоваться кремами с улиточным муцином. Однажды её подруга пошутила: мол, зачем тратиться на косметику, когда можно купить настоящую улитку? Как вы уже догадались, теперь у Анны живут две улитки ахатины – Николь и Зефирка. И хотя они не со дна океана, всё равно чем-то напоминают Гэри из мультсериала.

«Улитки не требуют какого-то сложного ухода, – рассказывает Анна. – Их достаточно купать и менять наполнитель в аквариуме, сделанный из кокосовой скорлупы. Они едят овощи и листья салата. Возможно, когда-нибудь они захотят завести деток, и кто-то из них превратится в Зефира или Колю. А я стану многолетней бабушкой, ведь на свет может появиться несколько десятков улитят».



ОН И ПРАВДА ЯДОВИТ

У заместителя председателя Совета молодёжи мосметро Анатолия Седова из Медицинской службы живёт опасный питомец. Это *Lasiodora parahybana*, или паук-птицеед. Но ласково его зовут Веня – от английского venom – «яд». Да, он большой и страшный, но именно о таком Анатолий мечтал с детства: «Это забавные животные со своим интересным поведением – от умывания лапок, похожего на кошачье, до строительства нор в грунте. Они милые».

Веня попал к Анатолию малюточкой. С тех пор прошёл год, и паучок знатно подрос – до 15 см. Но всё ещё впереди. В неволе птицееды живут от 5 до 20 лет и вырастают до 28 см. «Он и правда ядовит, – отвечает хозяин Вени на волнующий всех вопрос, – но для человека малоопасен, только для домашних животных. Меня он не кусал, эта порода неагрессивна. Но нужно быть осторожным». И ещё Анатолий развеял миф о съеденных птицах: «Веня питается насекомыми. Я кормлю его мадагаскарскими тараканами».



Анатолий Седов с кормом для своего питомца

А КТО ЖИВЕТ У ВАС?

Если вы тоже заводчик удивительного создания – присылайте фото и рассказ о вашем необычном питомце в редакцию по электронной почте:

dialog@mosmetro.ru или в Telegram: @editor_mosmetro

Евгения ТОМИЛИНА, Ирина РЯДЧЕНКО, Полина КОВАЛЕНКО, Ольга ПОСАДСКАЯ

ПЕРВЫМИ ОБО ВСЕХ НЕОБЫЧНЫХ ХОББИ КОЛЛЕГ, А ТАКЖЕ КОРПОРАТИВНЫХ СОБЫТИЯХ, КОНКУРСАХ, МЕРОПРИЯТИЯХ УЗНАЮТ ПОДПИСЧИКИ TELEGRAM-КАНАЛА «МОЛОДЁЖЬ МОСМЕТРО». ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ!



Система видеонаблюдения СВН-765

Система СВН предназначена для:

- Наблюдения текущих ситуаций в вагонах поездов в реальном масштабе времени.
- Передачи пассажиром или машинистом сообщений в СЦ (ситуационный центр) о чрезвычайных ситуациях (ЧС) в вагоне поезда.
- Передачи из СЦ информационных объявлений для пассажиров, находящихся в поезде.
- Передачи из СЦ необходимой информации машинисту.
- Создания и хранения на головных вагонах поезда архива видео- и аудиоданных, записанных в каждом его вагоне в течение последних 72 часов.

Система позволяет оператору СЦ (ситуационного центра):

- Определить текущий номер маршрута поезда и порядковый номер вагона при получении вызова от пассажира поезда.
- Установить номера маршрутов в текущий момент времени для поездов, находящихся на конкретной станции или на конкретном перегоне.

Также система призвана помочь пассажиру передать сообщения в СЦ о ЧС в вагоне; позволяет прослушать переговоры пассажира с СЦ в кабине машиниста; организовать связь машиниста с оператором СЦ; передать сообщение от оператора СЦ по громкоговорящей связи состава.

Состав СВН-765

НАИМЕНОВАНИЕ	ВАГОНЫ	
	765	766 и 767
Блок видеозеркал левый БВЗ-Л	1	-
Блок видеозеркал правый БВЗ-П	1	-
Блок видеокамеры зоны сцепки БВЗС	1	-
Блок видеокамеры контроля пути БВК-7	1	-
Блок видеокамеры контроля пульта машиниста БВКПМ	1	-
Блок видеокамеры контроля пространства кабины БВКПК	1	-
Блок радиомодема БРМ-4	1	-
Блок видеoinформации БВИ-1 с модулем подогрева	1	-
Блок обработки информации БОИ-1	1	-
Блок хранения данных (видеорегистратор) БХД-1	1	-
Блоки видеокамер БВК-5	4	4
Блок вагонной сети БВС-3	2	2
Блоки видеокамер вызывных устройств БКВУ (БЭС)	4	4

Блоки с видеокамерами:



Рис. 1. Камеры «На путь» и «На машиниста»



Рис. 2. Камеры торцевые



Рис. 3. Видеозеркала

Блоки видеозеркал (БВЗ) с камерами бокового обзора предназначены для визуального контроля внешней обстановки вдоль состава при движении и посадке (высадке) пассажиров на станции. БВЗ также включает в себя устройство для предотвращения запотевания наружных защитных стекол. Видеосигнал от камер бокового обзора БВЗ поступает в блок обработки информации БОИ. Видеокамеры запитываются напряжением 12 В от блока БОИ. Блоки БВЗ располагаются симметрично на внешних стенках кузова головного вагона в районе кабины машиниста.



Рис. 4. Блок видеoinформации

Блок видеoinформации БВИ-1 предназначен для просмотра видеoinформации с:

- видеозеркал БВЗ-Л и БВЗ-П головного и хвостового вагонов
- салонных камер БВК-5 каждого вагона
- видеокамер вызывных устройств БКВУ каждого вагона
- видеокамер зоны сцепки БВЗС головного вагона
- видеокамер контроля пространства кабины БВКПК головного и хвостового вагонов
- видеокамер контроля пульта машиниста БВКПМ головного и хвостового вагонов
- видеокамер контроля пути БВК-7 головного и хвостового вагонов.

Также в оснащении блока:

- светодиоды состояния системы подогрева БВЗ и её исправного состояния
- 1 и 2 зелёные кнопки для управления яркостью экрана
- 3 и 4 зелёные кнопки для выбора вагона и необходимых камер салона, либо хвостовой кабины
- жёлтые кнопки для выбора режимов бокового обзора в соответствии с обозначением сверху.

При однократном нажатии 4-й кнопки на монитор выводится схематическое изображение состава. Повторным нажатием кнопки можно выбрать вагон для просмотра изображения с камер. Перебор происходит в последовательном режиме по кругу (после выбора камеры в кабине управления происходит вновь выбор первого вагона).

Выбранный на данный момент вагон на схематическом изображении подсвечивается. Для вывода на монитор изображений с камер выбранного вагона необходимо однократно нажать 3-ю кнопку. На мониторе отобразится видеoinформация с четырёх камер блоков БВК-5 выбранного вагона.

Если после этого однократно нажать 4-ю кнопку, а затем 3-ю кнопку, то на мониторе отобразится видеoinформация с четырёх камер БКВУ.

Для перехода к другому вагону необходимо вновь нажать 4-ю кнопку требуемое количество раз до тех пор, пока не будет подсвечен нужный вагон, и затем нажать на 3-ю кнопку.

Для перехода к просмотру изображений с камер блоков БВЗ необходимо нажать на одну из кнопок выбора режима бокового обзора 3.

После включения питания и полной загрузки ПО системы видеонаблюдения поверх окон отображения видеoinформации с камер выводится информация о состоянии регистратора блока БХД, установленного в данном вагоне, при этом отображается: текущее время регистратора; статус регистратора, характеризующий его нормальное функционирование или код неисправности.

После нажатия на любую из кнопок выбора режимов бокового обзора либо одну из кнопок работы с меню диагностическая информация перестанет отображаться до следующего перезапуска БВИ.

«Код ошибки: 5» может отображаться в случае, если питание на систему видеонаблюдения подано не на всех вагонах состава.



Рис. 5. Отображение видеoinформации с видеозеркал

Блок обработки информации (БОИ) выполняет функции:

- преобразует аналоговые сигналы от видеокамер в цифровые сигналы и передаёт их в сеть Ethernet
- преобразует аналоговые аудиосигналы от субблока СБУЦИС-01 (модуль МДУ-01) в цифровые и передаёт их в сеть Ethernet
- преобразует данных из сети Ethernet в аналоговые аудиосигналы и передаёт их в СБУЦИС-01 или на громкую связь (модуль МДУ-01)
- формирует управляющие сигналы, обеспечивающие (в зависимости от выбранного оператором режима) включение аудиосвязи СЦ с машинистом или пассажиром, а также передачу звукового сообщения от оператора СЦ в громкую связь
- обрабатывает входной сигнал от кнопки вызова СЦ машинистом
- передаёт на сервер СЦ номера маршрута состава по данным от пульта ПНМ системы АСНП
- устанавливает соответствие порядковым номером каждого вагона в составе и сетевыми IP-адресами блоков, расположенных в данном вагоне, при помощи сигналов ранжирования
- обеспечивает электропитание напряжением 12 В всех видеокамер и 18,5 В блока БВИ
- обеспечивает передачу управляющих сигналов и напряжения 75 В блока БРМ-4.

Блок хранения данных (БХД-1) обеспечивает:

- запись и хранение видеоданных со всех камер состава в течение последних 15 суток.
- запись и хранение видеoinформации со всех камер салона вагона в интервале времени за 15 минут до и 15 минут после момента поступления вызова с блока экстренной связи (БЭС). Запись ведётся с повышенным качеством видео.
- регистрацию записи звука с БЭС в течение 15 минут до и 15 минут после момента вызова от пассажира.
- хранение записанной информации на съёмных накопителях для обеспечения оперативного считывания данных на стационарном пункте для просмотра.

Запись осуществляется по «кольцевому» принципу – по мере окончания свободного пространства накопителя перезаписываются ранние участки архива. БХД-1 установлен в стойке аппаратного отсека.

Блок радиомодема (БРМ-4) служит для обмена данными по радиоканалу между поездными и наземными устройствами метрополитена. Для этого используются две антенны: с вертикальной и горизонтальной поляризацией. Одна – для обмена данными в тоннеле, а другая – на станциях. БРМ установлен в потолочной нише кабины машиниста.

Блок с видеокамерой машиниста (БВК-М) обеспечивает получение видеосигнала в аналоговом виде в кабине машиниста. Блок устанавливается в кабине машиниста таким образом, чтобы осуществлять визуальный контроль за его действиями.

Wi-Fi в метро

КАК РАБОТАЕТ БЕСПРОВОДНОЙ ИНТЕРНЕТ В ВАГОНАХ
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

Для повышения культуры обслуживания пассажиров все вагоны Московского метрополитена с 2015 года оборудованы устройствами беспроводного доступа к интернету. Скорость передачи данных составляет до 100 Мбит/сек на поезд. Владелец и оператором сети является «МаксимаТелеком». Компания установила базовые станции и оснастила вагоны необходимым оборудованием для приёма и передачи сигнала.

В головных вагонах установлены

- Мобильная станция (1) «Radwin» RW-5700-0250: 1 шт. в каждом вагоне. Расположена в потолочной нише кабины, рядом с панелью ПР-144.
- «Главниковая» антенна (2, Wi-Fi) «Radwin» RW-9041-5002: 2 шт. на каждый вагон.
- Декодер «Radwin» IDU-C RW-7400-4000: 1 шт. в каждый вагон (блок № 1 под диваном).
- Маршрутизатор «Cisco» 892F-K9: 1 шт. в каждый вагон (блок № 1).
- Контроллер точек доступа «Cisco» AIR-CT2504-5-K9: 1 шт. в каждый вагон (блок № 1).
- Точка доступа (3) «Cisco» AIR-CAP2602I-R-K9: 1 шт. в каждый вагон (задний торец).
- Блок питания «Сибконтакт» ПН4-70-12+48: 1 шт. в каждый вагон (блок № 1).

В промежуточных вагонах установлены

- Точка доступа (3) «Cisco» AIR-CAP2602I-R-K9: 1 шт. в каждый вагон (задний торец).
- Коммутатор «Cisco» WS-C2960CPD-8PT-L: 1 шт. в каждый вагон (под диваном).
- Блок питания «Сибконтакт» ПН4-70-12+48: 1 шт. в каждый вагон.
- По две межвагонные перемычки с разъёмами (4).

Устройство и принцип работы сети

По сути, это радиоканал между базовыми станциями в тоннеле и головными вагонами поезда. К базовым станциям протянута оптика – она гораздо дешевле и проще в обходе, чем излучающий кабель. А в самом вагоне стоит «обычная» точка доступа, раздающая интернет.

На начало 2015 года сеть работает только при нахождении в самом вагоне: после выхода из вагона на станцию сессия прерывается.

На крыше головных вагонов стоят плавниковые антенны (2), принимающие сигнал, который поступает на мобильную станцию (1), раздающую сигнал по точкам доступа (3), расположенным в каждом вагоне.

Вдоль состава протянуты две параллельные линии: основная – 1 Gbps и резервная – 100 Mbps. Это позволяет передавать данные пользовательских точек доступа Wi-Fi в роутер головного вагона.

Каждый головной вагон подключён к стационарной сети «МаксимаТелеком» и интернету по радиоканалу с доступной пользователям пропускной способностью от 70 до 100 Mbps.

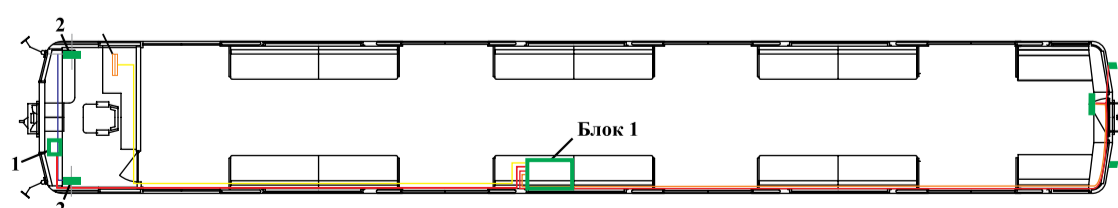
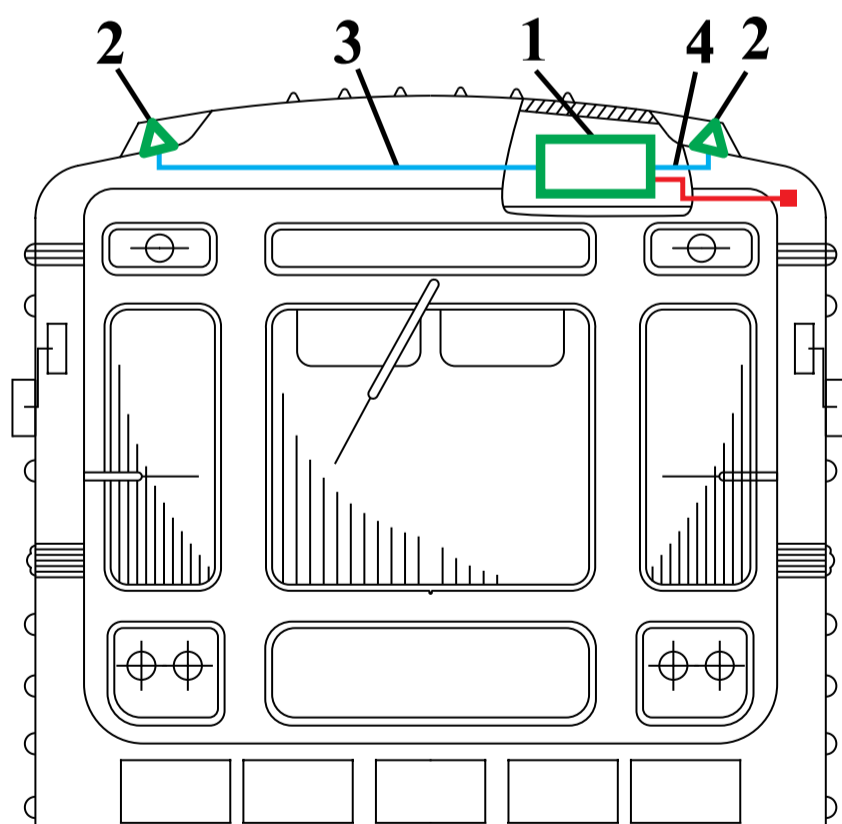
Состав «разделён» на две части, и каждая является независимой сетью: вагоны можно расцеплять и производить перцепку. Никакой дополнительной настройки оборудования после соединения разъёмов межвагонных перемычек не требуется.



Блок с видеокамерой путевой (БВК-П) 70457.20.00 обеспечивает получение видеоинформации в аналоговом виде. Блок устанавливается в кабине машиниста таким образом, чтобы осуществлять визуальный контроль пути, по которому движется поезд.

Блоки экстренной связи БЭС-08 предназначены для связи пассажира с машинистом или с СЦ. В каждом блоке установлена цветная видеокамера. Блоки установлены в салоне возле 2 и 3 дверных проёмов.

Блоки с видеокамерой (БВК-3) служат для получения и передачи цифровых сигналов с видеокамер в Ethernet. Устанавливаются в салоне вагона на торцевых стенках.



Павел ХАМИДУЛИН,
преподаватель Корпоративного университета
Транспортного комплекса Службы
профорientации, обучения и развития персонала

СОВЕТЫ ПСИХОЛОГА

Я есть

ПСИХОЛОГ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ МЕТРОПОЛИТЕНА **ОЛЬГА РУТКИНА** СОВЕТУЕТ ЭФФЕКТИВНУЮ МЕТОДИКУ, КАК НАХОДИТЬ ВРЕМЯ ДЛЯ СЕБЯ.

Иногда можно застать себя в бесконечной рутине дел. Недели летят, и вроде бы ничего важного не сделал, а сил совсем не осталось. Рабочие задачи сменяются домашними обязанностями: работа – дом – работа. И ничего интересного не происходит. Конечно бывает, что стабильность и будни приносят покой, но это реже. Отсутствие радости от каждого дня и возвращения домой могут привести к эмоциональному выгоранию, раздражительности и даже снижению иммунитета.

Скорректировать ситуацию можно следующими действиями:

1. Закройте все свои незавершённые дела. Они отнимают слишком много сил, не дают с лёгкостью взяться за новые задачи.

2. Украсьте своё рабочее пространство приятным атрибутом. Например, канцелярские предметы в зелёных и голубых оттенках повысят работоспособность, снимут тревожность и улучшат творческие способности.

3. Измените маршрут до дома. Если пользуетесь общественным транспортом, выходите на остановку раньше, погуляйте в парке. Вы успеете снять избыточное напряжение и настроиться на приятный вечер.

4. Вспомните про свои увлечения. Что обычно воодушевляет вас? Выделите определённые дни недели для любимых занятий, например вечер вторника и четверга. Это будет время «для себя».

5. Планируйте отдых и важные задачи заранее. Так вы будете контролировать происходящее и выбирать варианты событий.

6. Обращайте внимание на простые удовольствия. Готовьте по новым интересным рецептам. Сервируйте стол оригинально. Принимайте пищу, замечая особенности вкусовых сочетаний, и получайте удовольствие от этого процесса.

7. Приобщитесь к телесным практикам – массаж, банные процедуры или просто душ тоже могут стать хорошим способом восстановиться. Представьте, как вместе с водой смываются все проблемы. Наноса лосьон после душа, старайтесь сконцентрироваться на каждом участке тела.

8. Помните, что мы социальны. Общайтесь с близкими, назначайте встречи с теми, кто вам приятен. Придумайте, чем вы себя займёте в ближайшие выходные. Что вы давно хотели сделать, но всё время откладывали? Напишите уже сегодня 15–20 вариантов времяпрепровождения и выберите из них самые приятные. Может, это настольные игры с семьёй или вы давно хотели порисовать, или послушать давно купленный курс, или посидеть с любимой книгой, погулять в лесу?

Словом, давайте разнообразим наши будни новыми, приятными и полезными привычками!

НОВОСТИ ПАРТНЁРОВ

Следственный комитет России сообщает
для граждан доступна круглосуточная связь с информационным центром

Всё большей популярностью у населения пользуется возможность интерактивного взаимодействия со Следственным комитетом России через Информационный центр. Это подразделение создано Председателем СК России Александром Бастрыкиным для оперативной и непрерывной связи с гражданами.

В круглосуточном режиме работает аккаунт Информационного центра в Инстаграм – @infocentrskrf, где каждый обратившийся может оперативно получить ответы на свои вопросы и подать обращение. Сообщения вы можете направить в директ @infocentrskrf или задать вопрос в комментариях под постами аккаунта СК России.

Для пользователей социальной сети «ВКонтакте» также доступна круглосуточная связь через Приёмную Председателя СК России vk.com/priemnaya_bastrikina

АКЦИЯ

«День донора» в метрополитене

ДОБРАЯ АКЦИЯ 2021 ГОДА СКОРО ЗАВЕРШИТСЯ. ЕСТЬ ШАНС УСПЕТЬ В НЕЙ ПОУЧАСТВОВАТЬ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА ДЕКАБРЬ.

1 декабря	Электродепо «Красная Пресня»	8 (495) 622-19-73
2 декабря	Эскалаторная служба	8 (495) 622-25-21
8 декабря	Электродепо «Черкизово»	8 (495) 688-00-56
10 декабря	Электродепо «Братеево»	8 (499) 325-78-74
14 декабря	Учебно-производственный центр	8 (495) 622-28-31 8 (495) 622-73-18
16 декабря	Электродепо «Варшавское»	8 (495) 622-13-64
22 декабря	Электродепо «Планерное» Электродепо «Выхино»	8 (495) 622-79-95 8 (495) 622-71-40
24 декабря	Электродепо «Фили» Электродепо «Измайлово» Электродепо «Калужское»	8 (495) 622-23-02 8 (499) 787-21-67 8 (495) 622-27-58
27 декабря	Электродепо «Северное» Электродепо «Свиблово» Электродепо «Сокол»	8 (495) 622-25-11 8 (495) 622-78-27 8 (499) 787-22-75

ВНИМАНИЕ! ПРОВЕДЕНИЕ «ДНЯ ДОНОРА» БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЭПИДОБСТАНОВКИ.

ЕСЛИ ВЫ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ СТАТЬ ДОНОРОМ

- Выберите и согласуйте со своим руководителем дату.
- Заранее позвоните в отдел кадров того подразделения, куда вы поедете сдавать кровь, чтобы они владели статистикой о потенциальных донорах и подготовились к их приему (телефоны в справочниках или у кадровиков вашего подразделения).
- Известите ваших кадровиков о своём решении – они помогут правильно оформить документы о дополнительных днях отдыха.
- Перед назначенным сроком позвоните в выбранный вами донорский пункт, чтобы уточнить, не было ли переноса даты (телефоны в таблице).



БОЛЕЕ 1 000
ЛИТРОВ КРОВИ

сдали работники метро с весны до зимы 2021 года в рамках ежегодной акции «День донора» и помощи Центру сердечно-сосудистой хирургии им. А.Н. Бакулева.



Сергей Бурков,
электромонтёр по ремонту и обслуживанию аппаратуры и устройств связи электродепо «Братеево», почётный донор России

Я в донорском движении 15 лет. Первый раз сдал кровь, когда служил в армии. Мне показалось, что после донации даже чувствуешь себя лучше. Я участвовал в акциях в метрополитене, дополнительно приходил на донорские пункты. Бывало и так, что просили помочь пациентам конкретной больницы, ведь мои данные есть в базе, а группа крови и резус подходили к ситуации. Количество донаций я никогда не считал. Думаю, их больше полусотни. Стать почётным донором специально не стремился. Просто всегда было приятно понимать, что ты помогаешь людям в беде. А года два назад мне сообщили, что я награждён благодарностью Мэра Москвы за вклад в развитие донорства крови в городе. Это было сюрпризом.



ПРИМЕРНО 800
ПАЦИЕНТАМ

можно оказать помощь благодаря донациям, проведённым в метрополитене. Спасибо всем, кто не остался в стороне!



Альфред Рыбник,
машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Митино», почётный донор России

В 2009 году в электродепо «Фили» проходила донорская акция, и я пришёл на пункт сдачи крови с коллегами. Традиции донорства в метрополитене сложились давно, и опытные работники приобщают к ним молодых. Это была моя первая донация. С тех пор их уже больше сотни. С даю кровь, плазму и тромбоциты. Года два назад меня пригласили на вручение благодарности Мэра Москвы, и на это мероприятие, посвящённое донорству, пришли дети – те, что нуждаются в постоянном переливании крови или плазмы, чтобы жить. Я всегда шёл на донорские пункты с сознанием, что делаю доброе дело, но, увидев их, по-настоящему понял, что стоит за решением сдать кровь и как это важно.

Беседовала Ольга ПОСАДСКАЯ

и аккаунт Информационного центра vk.com/infocentrskrf.

Официальные страницы Информационного центра представлены и в других социальных сетях:

«Фейсбук»: facebook.com/infocentrskrf,

«Одноклассники»: ok.ru/group/61254572769397.

В Информационном центре СК России для граждан функционирует круглосуточная телефонная линия **8-800-100-12-60**.

В зависимости от вопроса на звонки отвечают операторы линий: «Ребёнок в опасности», «Телефон доверия», «Остановим коррупцию», «Давление на бизнес», «Справочная информация».

Работа с обращениями граждан является одним из приоритетных направлений деятельности ведомства.



Следственный комитет в лице нового подразделения – Информационного центра, будет и дальше активно использовать современные технологии для обеспечения гражданам максимального доступа к правосудию.

Мы на связи 24/7! Обращайтесь – мы Вам поможем!

#ИЦ #ИнформационныйцентрСКР

#СледственныйКомитет #СКР

Потерянные профессии Московского метрополитена

ЧЕМ ЗАНИМАЛСЯ НАЧАЛЬНИК Поезда, что стало с должностью контролёра в метро и как теперь работают стрелочники.

ПРОВОДНИК И НАЧАЛЬНИК Поезда

Когда метрополитен только открылся, вместо привычного нам «Осторожно, двери закрываются» звучала команда «Готов!». Её подавал проводник хвостового вагона, затем дублировали дежурный по отправлению поездов (ДСП/по), находившийся в середине платформы, и начальник поезда. После машинист закрывал автоматические двери.

Проводники, которые во время движения поезда находились в хвостовой кабине, выходили на станции и следили за посадкой и посадкой пассажиров. Затем, как и начальники поезда, они заходили обратно в кабину. Вскоре стало понятно, что пассажиры прекрасно справляются с посадкой и посадкой, а дежурный может контролировать процесс один. Кроме того, проводников частенько просто забывали на платформе. В результате уже в 1936 году от данной профессии решили отказаться. После сокращения проводников порядок в целом сохранился, однако ДСП/по дублировал своё объявление «Готов!» подачей команды сигнальным диском, а должность начальника поезда плавно трансформировалась в профессию «помощник машиниста».

С внедрением новой системы безопасности движения поездов АЛС-АРС отпала необходимость в нахождении второго сотрудника в кабине. На данный момент только Филёвская линия не оборудована этой системой. И как только последняя линия Московского метрополитена будет оснащена АЛС-АРС, помощники машиниста также станут ушедшей в прошлое профессией. Вероятнее всего, сохранится лишь название должности, которое будет присваиваться студенту на определённом этапе обучения.

ДЕЖУРНЫЙ ПО ОТПРАВЛЕНИЮ Поездов

Специальность ДСП/по существует в метрополитене и в наши дни, но встречается не так часто, как раньше. Вплоть до середины 60-х годов сигнал диском о готовности поезда к отправлению подавался на всех станциях каждому поезду, но в результате развития техники и значительного улучшения освещённости станций постоянное дежурство ДСП/по было оставлено только на станциях с кривой платформой, а также на станциях, где необходима дополнительная проверка салонов из-за постановки поездов в отстой или передачи их в электродепо.

СТРЕЛОЧНИК

С момента открытия метрополитена существовали стрелочные приводы, автоматически переводящие стрелочный механизм. Однако опыт железных дорог говорил о том, что контрольные пункты необходимы. Наша система автоматики ещё не была проверена годами работы, а рисковать безопасностью движения было нельзя. Стрелочник следил за автоматическим переводом механизма, замыканием стрелок в нужном положении, прохождением поезда по стрелке, а между поездами осматривал стрелочный механизм на наличие неисправностей.

Со временем увеличилось количество поездов и сократились интервалы. Стрелочники перестали осматривать путь и механизм перевода стрелок, просто не успевали. Шли годы, система показывала свою надёжность. Последним аргументом о выводе сотрудников из тоннеля во время движения поездов стало внедрение новых, более совершенных систем централизации. Всё это привело к тому, что в середине 50-х годов функционал стрелочников изменился. Они стали работать исключительно в ночные окна, всё так же контролируя стрелочные переводы.



Будка стрелочника в рабочем состоянии

КОНТРОЛЁР

Ещё нетрудно найти того, кто помнит контролёров, работавших в метрополитене до 1961 года. В этот знаменательный год на всех станциях установили турникеты, или, правильнее сказать, Автоматические контрольные пункты (АКП). Само название говорит, что контроль оплаты стал автоматическим. До введения такой технологии перед спуском на платформу стояли контролёры, в задачу которых входило проверить приобретённые билеты и документы, предоставляющие льготный проезд.

После повсеместного введения АКП многие контролёры остались на работе, только теперь в их задачу входило помочь пассажирам в освоении новых технологий, пропуск льготных категорий пассажиров, в том числе детей. Эта профессия несколько раз трансформировалась, но существует по сей день. Сейчас это сотрудники Службы безопасности – инспекторы, которые дежурят в специальных будках у крайнего турникета.

Другая категория контролёров, также известная с 1935 по 1961 годы, перемещалась по вагонам метрополитена и проверяла наличие билетов у пассажиров. Введение данной должности было связано с дополнительными мерами по контролю оплаты проезда, так как в пиковое время трудно было проверить билеты у всех без создания пробки на входе. Но в 1961 году пассажиры стали проходить в метро через турникеты, просто опуская «пятак». Проездных документов у них в вагоне не было, проверять стало нечего. Большинство вагонных контролёров пополнило ряды других профессий метрополитена, просто пройдя переквалификацию внутри организации.



Дежурный у гребёнки эскалатора из Службы движения

ДЕЖУРНЫЙ У ГРЕБЁНКИ ЭСКАЛАТОРА

Удивительно, но с 1960-х годов в Московском метрополитене не было больше ушедших профессий, были лишь некоторые структурные изменения. Например, дежурный у гребёнки эскалатора (ДУЭ). В 40-х годах дежурные стояли и у нижней, и у верхней гребёнки, но практика показала, что с безопасностью пассажиров на эскалаторе прекрасно справляется один сотрудник, если ему помогают камеры видеонаблюдения. От второго дежурного решили отказаться.

Вплоть до 2017 года ДУЭ относились к Службе движения. Теперь их функции передали сотрудникам Эскалаторной службы.

За долгие 85 лет работы такое высокотехнологичное предприятие, как Московский метрополитен, «потеряло» менее 10 специальностей, не оставив при этом сотрудников без места. Каждый работник получал возможность сменить специальность на равную или, повысив квалификацию, пойти дальше в профессиональном развитии. В очередной раз это характеризует ГУП «Московский метрополитен» как предприятие надёжное не только для его пассажиров, но и работников.

Ольга НОВИКОВА,
начальник Центра профориентации
Транспортного комплекса

Легендарная «Аннушка»

В ЭТОМ ГОДУ ЛЕГЕНДАРНЫЙ ТРАМВАЙНЫЙ МАРШРУТ «А» ОТМЕЧАЕТ ОЧЕРЕДНОЙ ЮБИЛЕЙ – ВОТ УЖЕ 110 ЛЕТ ОН ВОПЛОЩАЕТ В СЕБЕ ЛУЧШИЕ ТРАДИЦИИ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА – НАДЁЖНОГО, ДОСТУПНОГО И ВСЕМИ ЛЮБИМОГО. ЛЕГЕНДАРНАЯ «АННУШКА» РАБОТАЛА В СТОЛИЦЕ В ВОЕННЫЕ ГОДЫ, В МИРНЫЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ И СЕГОДНЯ ОНА ОСТАЁТСЯ ЛЮБИМЫМ МАРШРУТОМ МОСКВИЧЕЙ, ПЕРСОНАЖЕМ ФИЛЬМОВ И КНИГ, ОДНИМ ИЗ ЯРКИХ СИМВОЛОВ МОСКВЫ.

А начиналось всё в первое десятилетие XX века, когда по улицам, где постукивала копытами конка, впервые прошёл электрический трамвай. В столичных архивах хранятся уникальные документы, связанные с историей московского трамвая. В них, в частности, говорится о том, что в июне 1911 года московские власти выкупили у Бельгийского акционерного общества московских конно-железных дорог уже существовавшие линии конки для устройства более прогрессивного вида транспорта – электрического трамвая. В декабре того же года открылось движение трамвая по линии «А». Этот маршрут стал первой кольцевой линией в Москве – трамвай шёл по Бульварному кольцу (второе название которого «Кольцо «А»»), вдоль Пречистенской, Кремлёвской и Москворецкой набережных, а также по Соймаоновскому и Устьинскому проездам.



«Аннушка» на Бульварном кольце (ноябрь 1917 года)

Звенящий и стучащий вагон воспет во многих литературных произведениях и воспоминаниях известных людей. Он символизирует эпоху, когда трамваев в столице было очень мало и маршруты обозначались не цифрами, а буквами. Вот как писал об «Аннушке» Константин Паустовский, в юности работавший кондуктором на московском трамвае: *«За открытыми окнами вагона линии «А» шумели листвою бульвары. Вагон медленно кружился по Москве – мимо усталого Гоголя, спокойного Пушкина, мимо Трубного рынка, где никогда не умолкал птичий свист, мимо кремлёвских башен, златоглавой громады храма Христа Спасителя и горбатых мостов через обмелевшую Москву-реку...»*

Вскоре вслед за маршрутом «А» появился трамвай «Б» («Букашка»), ездивший на всём протяжении Садового кольца и «В» («Верочка»), связывавший Таганку с районом сегодняшней Автозаводской. *«Мы предпочитали работать на «серебряной» линии «А». Эту линию москвичи называли ласково «Аннушкой». Линия «А» была нарядная, театральная и магазинная. По ней ходили только моторные вагоны, и пассажир был иной, чем на линии «Б», – интеллигентный и чиновный. Расплачивался такой пассажир обыкновенно «серебром» и бумажками», – вспоминал Константин Паустовский.*

Впервые маршрут «А» был незначительно изменён в 1931 году – его перенесли с Соймаоновского проезда и Пречистенской набережной на улицы Волхонка и Ленивка. В 1934 году маршрут на короткое время был разомкнут (проходил по

трассе Зацепская площадь – Кропоткинские ворота), но уже через год трассу восстановили. В 1936 году из-за демонтажа путей на Кремлёвской и Москворецкой набережных южная часть маршрута была перенесена на другой берег реки Москвы – на улицы Серафимовича, Болотную и Осипенко (сейчас – Садовническая). В это же время трамвайные пути были убраны с Яузского бульвара и Устьинского проезда, имевшего слишком большой наклон, и перенесены на Солянку, улицу Разина (сейчас – Варварка) и соседние переулки.

Некоторые ошибочно думают, что именно трамвай маршрута «А» в романе «Мастер и Маргарита» стал роковым для атеиста и председателя МАССОЛИТа Берлиоза. Однако роковая трамвайная линия с Ермолаевского на Бронную, где разливали постное масло и теряли головы, была придумана Михаилом Булгаковым – путей на Бронной улице никогда не существовало.

В 1937 году «Аннушка» перестала ходить по кольцу: рельсы на Болотной улице разобрали, и маршрут изменился – трамваи стали ходить от Зацепской площади до площади Кропоткинских ворот. В 1938 году маршрут вернулся на Устьинский проезд, но он по-прежнему обходил по параллельным улицам Яузский бульвар. До Зацепской площади трасса проходила по улицам Осипенко, Балчуг, Пятницкой и Новокузнецкой. В 1939 году от Кропоткинских ворот маршрут был продлён по Кропоткинской (сейчас – Пречистенка), Зубовской и Большой Пироговской улицам до Клинической площади (находилась на пересечении улиц Еланского, Плющихи и Погодинской и 2-го переулка Тружеников). В 1943 году маршрут на короткое время сокращался до Кропоткинской, но затем был восстановлен по прежней трассе, а в 1948 году продлён до конечной «Улица 10-летия Октября» по Малой Пироговской улице.

Через год были сняты пути на западной стороне Бульварного кольца, и трасса маршрута была перенесена на улицы Чехова (сейчас – Малая Дмитровка), 3-ю Тверскую-Ямскую, Большую Грузинскую, Красную Пресню и Шмитовский проезд. Маршрут «Зацепская площадь – Шмитовский проезд» существовал с небольшими изменениями до 1967 года. В 1955 году маршрут вернулся на Яузский бульвар, а в 1963 году был перенесён на новую прямую трассу от метро «Новокузнецкая» к Большому Устьинскому мосту через Садовнический проезд. В связи с закрытием линии по улицам Большой Грузинской и Загорёнова в 1967 году маршрут был резко сокращён до Трубной площади, таким образом, его северная часть вновь полностью проходила по Бульвар-

ному кольцу. До 1963 года на маршруте ходили деревянные довоенные вагоны, потом – вагоны МТВ-82, а с начала 1970-х годов чехословацкие «Татры».

В 1971 году в связи с демонтажом линии по Рождественскому и Сретенскому бульварам (по ним и до настоящего времени нет движения общественного транспорта из-за больших уклонов) маршрут был сокращён до станции метро «Кировская» (сейчас – «Чистые пруды»). В 1991 году с закрытием по просьбе Русской православной церкви кольца на Зацепской площади, проходившего вокруг церкви Фрола и Лавра, маршрут был отменён.

Второе рождение «Аннушки» пришлось на празднование 850-летия Москвы. В 1997 году маршрут, ставший настоящим символом города, был восстановлен – трамваи стали курсировать



«Аннушка» на ежегодном Параде трамваев (13 мая 2021 года)

от Калужской площади до «Чистых прудов». В 1998 году маршрут на год был сокращён до временного кольца, построенного возле станции метро «Новокузнецкая».

В 2013 году маршрут отменялся из-за ремонта линии внутри Садового кольца, но уже в конце года «Аннушку» запустили по временной трассе «Метро «Пролетарская» – метро «Чистые пруды». В начале 2014 года, после окончания ремонта линии по Дубининской улице, маршрут вернулся на свою трассу к Калужской площади, а стрелка у Павелецкого вокзала из центра в сторону Кожевнической улицы была разобрана.



Сегодня «Аннушка» курсирует от станции метро «Чистые пруды» до Новокопной площади, а на маршруте работают современные трамваи «Витязь-М».

Песенка о старом трамвае
(слова: Сергей Островой,
музыка: Сигизмунд Нац)

Жил да был трамвай на свете,
Он у Кировских ворот
Рано-рано на рассвете
Делал первый разворот.
Он по центру шёл когда-то,
В те далёкие года
У Никитских, у Арбата
Мы встречались с ним всегда.

Город, город – пёстрый глобус,
Жизнь трамвая нелегка:
И троллейбус, и автобус
Обгоняют старика.
Он теперь от центра дальше,
Невелик остаток дней,
Но скажу, друзья, без фальши –
Был он юностью моей.

Жил да был трамвай на свете,
Он у Кировских ворот
Рано-рано на рассвете
Делал первый разворот.
Пусть до пенсии полшага,
Но забыть тебя нельзя,
Старый друг наш, работага,
Мы навек с тобой друзья!

Песенку эту со мной запевай,
«Аннушкой», «Аннушкой» звали
трамвай...

Станция «Комсомольская»-кольцевая

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ С ФОТОГРАФИЯМИ ИЗ РАЗНЫХ ЭПОХ СУЩЕСТВОВАНИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРО И ИСТОРИЯМИ, СВЯЗАННЫМИ С ТЕМ, ЧТО ИЗОБРАЖЕНО НА ЭТИХ ФОТО.

Первой станцией метро у трёх вокзалов (Ленинградского, Ярославского и Казанского) стала открытая в 1935 году в составе первой очереди строительства метро станция «Комсомольская»-радиальная.



Северный наземный вестибюль станции «Комсомольская» (фото 1935 года). В конце 1940-х годов его разобрали, чтобы построить новый совмещённый вестибюль для двух станций

Сооружение Кольцевой линии в первоначальные планы Московского метрополитена не входило. Вместо неё планировали продолжить строительство диаметральных линий с пересадками в центре города. Но уже в 1934 году появился первый проект Кольцевой линии с 17 станциями – тогда планировалось проложить её под Садовым кольцом. По проекту 1938 года «кольцо» располагалось значительно дальше от центра, чем построили впоследствии. В 1941 году проект Кольцевой линии изменили – теперь её планировали построить ближе к центру. Наконец, в 1943 году было принято решение о внеочередном строительстве Кольцевой линии по нынешней трассе с целью разгрузки центрального пересадочного узла («Охотный Ряд» – «Площадь Свердлова» (сейчас – «Театральная») – «Площадь Революции»).



Интерьер несохранившегося северного вестибюля станции «Комсомольская» с фреской «Вперёд к новым победам» художника Александра Иванова (1935 год)

Вторая очередь Кольцевой линии открылась 30 января 1952 года. Теперь поезда, отправляющиеся от станции «Парк Культуры» в сторону «Курской», смогли продолжить свой путь дальше – до «Белорусской».

Триумф советского народа в Великой Отечественной войне стал ведущей темой архитектуры интерьеров «Комсомольской»-кольцевой. Величие этой патриотической темы отражено в грандиозном размахе пространственного построения подземного зала, в богатстве декоративного убранства, в яркости её цветового и светового решения. Один из авторов проекта, Алиса Заболотная, писала, что станция задумывалась как один из самых оживлённых транспортных узлов города и как своеобразные ворота Москвы – она должна была формировать первые впечатления о столице.

В основе убранства станции – мотивы «московского барокко», использованные ещё до революции архитектором Алексеем Щусевым при строительстве здания Казан-

ского вокзала, расположенного на Комсомольской площади, под которой проходит метро.

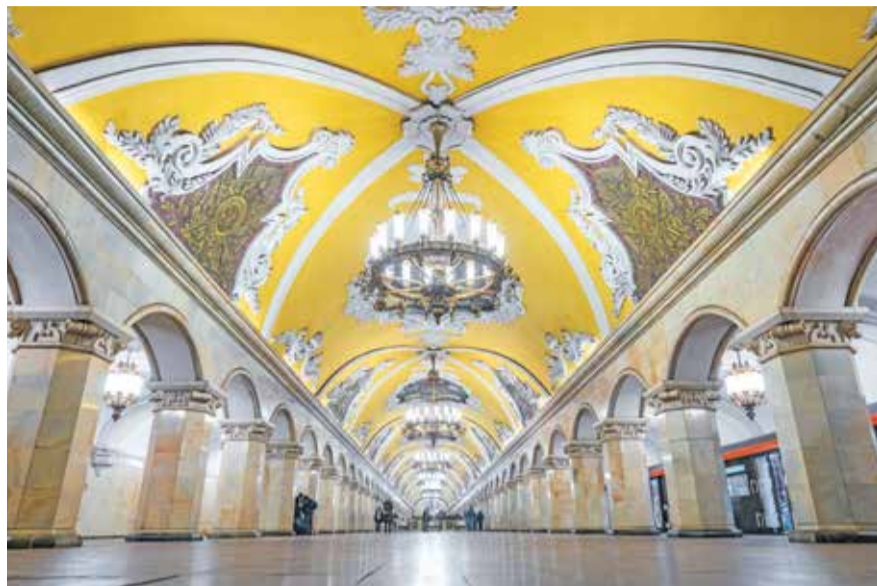
Про «Комсомольскую» часто говорят, что она олицетворяет собой апофеоз сталинского ампира. Вестибюль, расположенный между двумя вокзалами, напоминает ампириный храм: на плане он образует крест, есть и два шестиколонных портика, огромный шлемовидный – как у русского богатыря – купол с длинным шпилем и красной звездой (вместо креста) на макушке. Внутри – тоже купол, как в церкви, и люстры-паникадила. А вместо алтаря – вход в подземелье по эскалаторам. Лишь икон на стенах не хватает – их заменяет лепнина.



Проект станции «Комсомольская»-кольцевая (архитектор Алексей Щусев, 1949 год)

Потолок станции «Комсомольская» украшен мозаичными панно художника Павла Корина. Они являются визуализацией речи Сталина, произнесенной им 7 ноября 1941 года во время парада на Красной площади перед войсками, уходившими на защиту Москвы: «Война, которую вы ведёте, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков – Александра Невского, Димитрия Донского, Кузьмы Минина, Димитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!..»

Сейчас свод центрального зала украшают восемь панно, выполненные в технике античной смальтовой мозаики: шесть из них изображают русских полководцев и богатырей, а ещё два («Триумф Победы» и «Выступление Ленина перед красногвардейцами, отправляющимися на фронт») заменяют убранные в 1963 году, после окончательного развенчания культа личности, панно «Парад Победы» и «Вручение гвардейского знамени», на которых был изображён Сталин.



Центральный зал станции «Комсомольская»-кольцевая

Не менее выразителен и подземный зал. Даже не верится, что это станция глубокого заложения, так много в её архитектуре простора, широты, ощущения полёта. Кажется, что за протяжённым рядом из 34 колонн, образующих аркады на каждой платформе, скрывается открытое, бесконечное пространство. А сами колонны уходят вдаль, образуя далекую перспективу. Огромный свод станции вызывает аналогии с Казанским вокзалом, подчеркивая единство архитектурного ансамбля, его комплексность и гармоничность. Роскошные люстры, освещающие подземный вестибюль, панно, выполненные в технике античной смальтовой мозаики, заставляют поверить в то, что находишься не в метро, а в храме.

Построенная в честь победы в Великой Отечественной войне, «Комсомольская»-кольцевая стала храмом-памятником, подобно тому, как когда-то храм Христа Спасителя озаменовал собой триумфальное завершение Отечественной войны 1812 года. Правда, храм строили более 40 лет, а станцию соорудили

всего за четыре года. Архитектор Константин Тон успел увидеть своё детище во всей красе, а Алексей Щусев – нет. Всех почестей за этот проект архитектор, умерший 24 мая 1949 года, удостоился уже после смерти – Сталинской премии 1-й степени и Гран-при на Международной выставке в Брюсселе 1958 года.

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Дорогие читатели, а знаете ли вы, что название «Комсомольская» – абсолютный чемпион среди названий станций метро? Сможете перечислить метрополитены, в которых были открыты станции с таким же названием? Присылайте свои ответы до 10 декабря на почту gazeta@mosmetro.ru. Обязательно укажите свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также должность и название подразделения, в котором работаете. Среди всех, кто пришлёт правильный ответ, мы разыграем приз.

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ...

...какую «специализацию» придумал для станции «Сокол» Дмитрий Глуховский в своём романе «Метро 2033»?

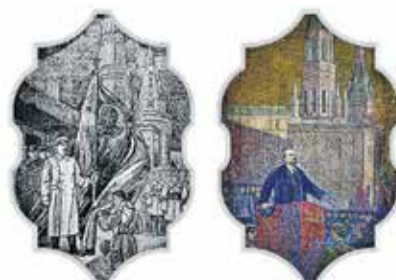
ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

В романе Дмитрия Глуховского «Метро 2033» станции «Динамо», «Аэропорт» и «Сокол» – «житница» постапокалиптического метрополитена, крупнейшие животноводческие центры, снабжающие свининой большинство станций Большого Метро. На «Соколе» также налажено производство жестяных банок, спирта, целебной плесени и чудо-семян, растущих в тоннелях...

Среди наших читателей нашлось много любителей отечественной фантастики, которые прислали в редакцию письма с правильным ответом. В этот раз наш приз – уникальная книга, посвящённая истории московского метро, досталась Андрею Гусеву, инженеру Производственно-технического отдела электродепо «Митино». Поздравляем победителя и желаем всем удачи в нашем новом конкурсе!

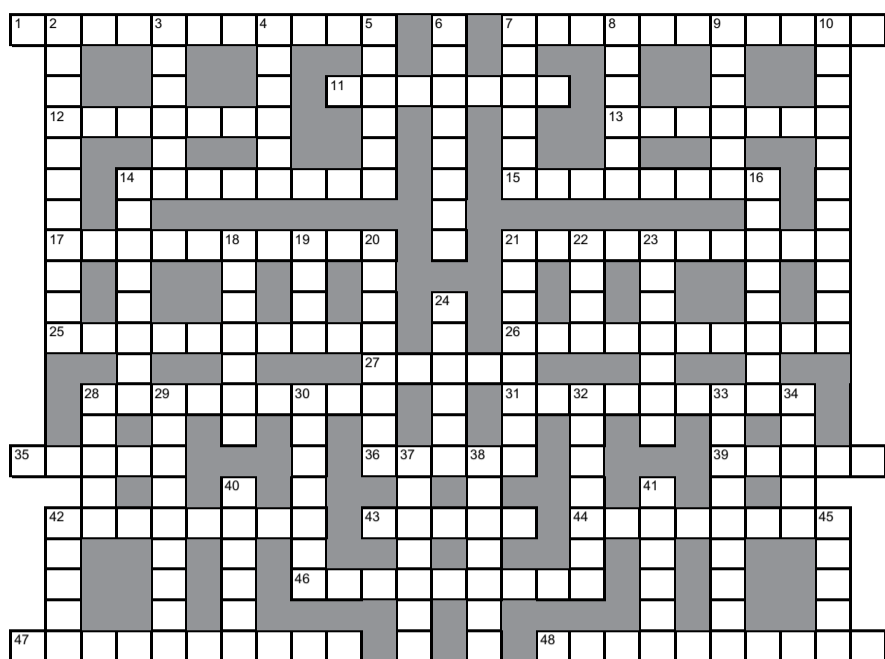


Проект наземного вестибюля станции «Комсомольская»-кольцевая (архитектор Алексей Щусев, 1949 год)



Мозаика с парадом 7 ноября 1941 года была заменена изображением с выступлением Ленина на Красной площади перед Красной армией в годы гражданской войны

КРОССВОРД



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА

По горизонтали: 1. Логотип. 6. Беляево. 8. Ямантау. 9. Пьеса. 11. Обувь. 13. Окуджава. 14. Империя. 15. Даль. 16. Анды. 17. Микрометр. 21. Удочка. 22. Деньги. 24. Кадр. 25. Нрав. 26. Тараканов. 27. Автобаза. 29. Свиблово. 31. Остров. 34. Турист. 35. Коток. 36. Яковлев. 37. Албания. 38. Дено. 39. Амперметр. 40. Ежов.

По вертикали: 2. Ольховая. 3. Пятнашки. 4. Байкал. 5. Штатив. 6. Будапешт. 7. Вивальди. 10. Скульптура. 12. Бригантина. 18. Кукурузник. 19. Ежедневник. 20. Бауманская. 23. Маяковская. 28. Терехово. 30. Отрадное. 32. Втулка. 33. Статор. 34. Тамбур.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Станция метро, названная в честь башни, которой там больше нет
7. Станция метро – виртуальная библиотека
11. Преображенская и Революции
12. Работник с многолетним стажем
13. Геометрическая сущность пружины
14. Бывшая «Ленино»
15. Станция с самыми большими буквами в названии на путевой стене
17. Наставник машинистов
21. Станции с самым длинным переходом между кольцевой и радиальной
25. Процесс принудительной остановки движущегося объекта
26. Устройство для усиления потока воздуха
27. Автомобильные гонки на точность графика движения
28. «Рекомендации к действию» для потомков
31. Весь мир
35. Грузовое несамоходное судно
36. Марка чешских трамваев
39. Бессмертный колдун, чахнувший над золотом
42. Шуточный рассказ о том, чего не может быть
43. Оттиск прямоугольной печати
44. Бумажка или ленточка в книге на нужной странице
46. Одноимённые станции, не соединённые переходом
47. Станция, названная в честь лётчика, Героя Советского Союза
48. Старший клирик прихода или монастыря

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Станция, название которой на путевой стене написано с заглавной буквы
3. Летательный аппарат с реактивным двигателем
4. Металл, используемый для чеканки швов в чугунных тубингах
5. Плод, подтолкнувший Ньютона к открытию
6. Работа, совершенная в единицу времени
7. Половина диаметра
8. Скоростной поезд «Москва – Санкт-Петербург»
9. Автор книги «Метро московское»
10. Портативное вычислительное устройство
14. Резервуар для хранения и перевозки жидкости
16. «Письмо» без конверта
18. Специально оборудованное укрытие от средств поражения
19. Кресло монарха
20. Помощник-консультант руководителя
21. Введение в организм вакцины для предупреждения болезни
22. Писатель, автор фразы: «Всякому великому делу предшествует большая мечта»
23. Никуда не спешащее южноамериканское млекопитающее
24. Стержень – фиксатор болта или вала
28. Станция МЦК
29. Станция метро, украшенная медальонами с изображениями архитектурных сооружений различных религий
30. Поощрение за особые заслуги
32. Самый большой материк Земли
33. Первичный разовый документ по учёту товарно-материальных ценностей
34. Возница на почтовых лошадях
37. Театральный перерыв
38. Занятие, специальность, профессия
40. Изобретатель стрелочного телеграфа
41. Особенности иностранного произношения
42. Умение, исходящее из опыта
45. Работа на корабле, выполняемая одновременно всем личным составом

СООБЩЕСТВА

Пять сказок от «Метро»

ОСЕНЬЮ НАШ КОРПОРАТИВНЫЙ ТЕАТР ОТПРАЗДНОВАЛ ГОДОВЩИНУ. СОБЫТИЕ ОТМЕТИЛИ 22 ОКТЯБРЯ ПРЕМЬЕРОЙ СПЕКТАКЛЯ.

Од назад в Московском метрополитене открылся самодельный театр «Метро» – театально-танцевальная студия для работников и их детей из клуба «35-й отряд». В этом начинании сплелись новизна и история.

«В довоенные годы невиданный размах приобрело вовлечение людей в занятия искусством, спортом и всевозможный творческий досуг. Самодельные театры, как и многие другие развивающие кружки, в те годы открывали на многих предприятиях. Мы решили возобновить эту чудесную традицию, – рассказывает художественный руководитель театра, участник Клуба исторической реконструкции Анна Бартини. – Самодельный театр помогает раскрыть свой творческий потенциал, почувствовать себя уверенно перед публикой. И конечно, он объединяет коллег».

Год был непростым, но наши артисты успели вырасти в новом деле. Они прошли много актёрских тренингов, отточили пластику на танцевальных классах, узнали немало нового об этикете и балльных традициях, выпустили видеопоздравления в стихах к праздникам, записали две аудиосказки и поставили интерактивный спектакль.

Показ прошёл в Центре профориентации Транспортного комплекса. Зритель увидел пять сказок Евгения Кле-



На сцене самодельный театр «Метро»

ева в исполнении наших коллег и юных актёров студии. Их поддержал талантливый дуэт из проекта «Музыка в метро» – Александра Лойко и Сергей Чикунов. После выступления зрителей ждала занимательная викторина с призами.

Репетиции студии обычно проходят по вторникам в 17:45 в актовом зале на проспекте Мира, в Центре профориентации на станции «Выставочная» или онлайн. Если вы заинтересовались – звоните Анне: 8 (926) 124-00-33 и уточняйте детали.