

<http://www.gudok.ru/video/news/?ID=1288266>

Восемь часов под землёй 地下での 8 時間

Как проходит рабочий день машиниста Московского метро
モスクワメトロ操縦士の勤務形態



Эти люди не знают, что такое давка в метро.

この人たちは地下鉄の人混みというものを知らない。

Даже в час пик для них всегда есть место – самое почетное, в голове состава.

ラッシュ時でさえ彼らには常に席がある – 先頭車両の一等席。

В московской подземке трудятся 4500 машинистов.

モスクワ地下では 4,500 人の操縦士が勤務している。

Мы решили узнать, как работают те, кто каждый день с 6 утра до часа ночи в буквальном смысле разгоняет город.

我々は毎日朝 6 時から深夜 1 時まで文字通り町を加速させる人々がどのように働いているのか知ることにした。

Суть работы – открывать и закрывать двери, ускоряться и тормозить.
業務の要点－扉の開け閉め、加速とブレーキ。

Средняя скорость состава – 50 км в час, максимальная – 80.
列車の平均速度は時速 50 km、最高速度は－80 km。

Поворачивать поезду не нужно, он поворачивает сам за счет уклона путей.
方向転換は必要無く、線路の傾斜に沿って自分で曲がる。

Так что главное - следить за приборами и ситуацией вокруг.
重要なのは－計器と周囲の状況を観察すること。

Курсирует каждый водитель только по одной линии.
各操縦士は一つの路線を運転する。

Знает на ней каждый светофор и каждую разводную стрелку.
路線の各信号と各ポイント（転轍機）を知っている。

Тем не менее, машинисты свою работу скучной не считают.
だからといって、操縦士は自分の仕事をつまらないとは思っていない。

«Нет, она не монотонная.
「仕事は単調ではありません。

Здесь чередуются события, одно за другим, очень интересно.
ここでは出来事が入れ替わり立ち代わりに起きて、とても面白いです。

Смена проходит, скажем, быстро.»
交代になるのは、早いといってもいいでしょう」

Начинается рабочий день в медпункте.
勤務は医務室で始まる。

Здесь измеряют давление, пульс и содержание паров алкоголя.

ここで血圧、脈拍と酒気があるかどうかを計測される。

Проводят подробный опрос. Спрашивают не только о самочувствии.

細かい調査が行われる。体の具合について聞かれるだけではない。

Эмоциональное здоровье интересует фельдшеров не меньше, чем физическое.

准医師達は心理的な健康に、身体的な健康と同様に関心を寄せている。

«Были ли у него какие-то психо-травмирующие события в семье, на работе.

「家庭で、職場で彼に何か心理的トラブルがあったかどうか。

Вот это учитывается.

これを考慮しているのです。

Как он добирался до работы, мало ли, что у него случилось.»

職場までどのように来たか、その人の身に何か起きたのかもかもしれません。」

После опроса машинист подписывает инструктаж и лишь потом заступает на смену.

質問の後、操縦士は指示書にサインしその後交代に入る。

Длится рабочий день до 8 часов. Через каждые 2 часа – перерыв.

勤務は8時間続く。2時間おきに休憩。

А если смена выпадает на ночное время – несколько часов сна.

交代が深夜の時間帯になるときは数時間の仮眠がある。

Для этого обустроены специальные комнаты отдыха.

そのため専用の休憩室が備えられている。

«Кондиционеры есть вот, койки, шкафчики, удобные кресла.
エアコン、寝台、戸棚、便利なソファがあります。

Есть комната приёма пищи – мы её так называем.
食事部屋 – と私たちは呼んでいますが、そういう部屋もあります。

Но это в общем-то домашняя кухня. Она большая.
まあそれは家庭的なキッチンです。大きいですが。

Там собираются вечером машинисты попить чай.»
そこに夜操縦士たちがお茶を飲みに集まります。」

Тем не менее, лёгким труд этих людей не назовёшь.
とはいえ、この人々の勤務が楽だとは言えない。

Стресс, постоянный шум, переутомление, высокие нагрузки на зрение.
ストレス、絶え間ない騒音、過度の疲労、視力への大きな負担。

Именно поэтому в машинисты не принимают женщин.
特にそういった理由から、操縦士達に女性を配備していない。

А мужчинам всегда приходится поддерживать высокий профессиональный
уровень.
男性は常に高い専門的能力の維持が求められる。

Раз в месяц его проверяют в специальных учебных классах с помощью
современных тренажеров.
月に一度近代的シミュレーショントレーニングを用いた特別な教習クラスで試験がある。

«Сам тренажер состоит из 2-х частей: первая – имитирующая один к
одному кабину.

「トレーニング設備は2部で構成されています：1つは—操縦室を完全に再現した模倣。

Вторая – это техническая часть для машиниста-инструктора по техобучению, который может здесь простым нажатием, кликом мышки симитировать любую ситуацию, которая может произойти на линии.»

2つ目は—技術訓練の教官のための部で、ここで簡単なボタン操作、マウスをクリックして線路上で起こりうるシチュエーションを選びます。」

Конечно, такие аварийные игры – лишь имитация.

もちろん、このような事故想定ゲームは—イミテーションにすぎない。

В реальных условиях не достаточно только теоретических знаний и хорошей скорости реакции.

現実の状況ではセオリー通りの知識、良い反応速度だけでは足りない。

Самообладание и внимательность – вот главные качества машиниста.

自制力と注意力—これこそが操縦士の重要な資質である。