**Метрополитен в прошлом и настоящем.**

**«80 лет Московскому метрополитену».**

 (сценарий открытого мероприятия для 5-12 классов)

**Ответственные:** Туктарова Е.Н., Скворцова Л.М.

**Дата проведения**: 18.05.15г.

**Место проведения**: интерактивный класс.

**Цель:** организация воспитательных и досуговых занятий с учащимися.

**Задачи:**

**-образовательные:** ознакомление учащихся с историей строительства Московского метрополитена, обогащение багажа знаний учащихся о прошлом, настоящем и будущем развитии метро в Москве;

**-развивающие:** развитие познавательного интереса и активности учащихся; развитие интереса к истории своей страны; совершенствование речевых навыков; развитие мышления, памяти, воображения.

**-воспитательные:** воспитание патриотизма, чувства гордости за свою страну.

**Форма проведения:** тематический вечер.

**Оборудование:**

* интерактивная доска, проектор;

**Ход мероприятия**

**Слайд 1. 80 лет Московскому метрополитену.**

**Слайд 2.**  С первого дня своей истории, начиная с 15 мая 1935 года, метро живет и развивается вместе с Москвой.

 Для каждого из нас, жителя или гостя первопрестольной, ритм жизни задает оживленная городская среда. В будничной спешке мы забываем, что Московский метрополитен – не только удобный и быстрый транспорт, но и настоящий символ столицы. Мы не задумываемся о том, как эта удивительная сложная система сочетает в себе достижения технологической эволюции, инженерной мысли, культуры и искусства.

 Юбилейная дата – отличный повод получше узнать московское метро, оживить связанные с ним приятные воспоминания, удивиться его неповторимости и красоте. **В 2015 году Московскому метрополитену исполняется 80 лет!**

**Слайд 3. Метрополитен -** скоростной пассажирский железнодорожный транспорт, линии которого полностью или частично проложены в туннелях. Метрополитен является основной системой общественного городского транспорта. Благодаря отсутствию пересечений на одном уровне поезда метрополитена могут ходить с повышенной скоростью. В центральной части города линии метро прокладываются под землей, а в других районах – также в открытых выемках, на поверхности или на эстакадах.

**Слайд 4. Откуда появилось слово «метрополитен»?**

 - Из Лондона. Дело в том, что первую в мире подземную городскую железную дорогу длиной 3,6 км построила там компания «Метрополитен» (от французского metropolitain, буквально - столичный, от греческого metrоpolis - главный город, столица).

**Слайд 5.** Лондонский метрополитен – самое старое и первое метро в мире. Первую линию Лондонского метрополитена открыли 10 января 1863 года. В лондонской подземке тогда ездили и нещадно дымили настоящие паровозы. Вагоны были открытые. На первой в мире линии метро в Лондоне было 7 станций, а поездка длилась всего 33 минуты. За первый день работы 6 локомотивов, отправляясь с интервалом в 15 минут, перевезли 30 тыс. пассажиров.

 Большие города начали перенимать лондонский опыт. Метро начали строиться в Нью-Йорке (1968г.), Бостоне (1897г.), Будапеште (1896г.), Париже (1900г.), Берлине (1902г.). Удобное и недорогое средство передвижения решительно ступило в человеческую жизнь.

 А вот эскалатор появился в метро только в 1911 году, и тоже в Лондоне. До этого для спуска под землю использовали лифты.

**Слайд 6. История строительства метрополитена в Москве.**

 История метрополитена неразрывно связана с историей города и его жителями. Идея построить метро в Москве появилась в 1901 году. В 1902 году русский инженер П.И. Балинский представил проект внеуличной железной дороги. Она должна была соединить Замоскворечье и Тверскую заставу (городские ворота, сейчас площадь Белорусского вокзала) с Городской думой. Для экономии средств планировал не глубокую постройку метро, а также эстакады над Красной и Страстной (сейчас Пушкинская) площадями.

 Однако проект не был осуществлен ввиду противодействия владельцев конок, электрических трамваев и духовенства, а также недостатка денег и опыта. Муниципальные советники не хотели привлекать иностранцев для строительства и Дума отклонила проект.

**Слайд 7**. В 20-е годы Москва быстро росла. Но, несмотря на возросшее количество трамваев, увеличение автобусного парка, появление троллейбусов, наземный транспорт не был в состоянии решить проблему перевозок. В Москве, вернувшей себе статус столицы, вновь становится актуальна проблема строительства метрополитена и о ней стали думать на государственном уровне.

**Слайд 8.** В июле 1931 года, Пленум ЦК ВКП(б) рассмотрел критическую ситуацию с пассажирскими перевозками и принял решение: «Немедленно приступить к подготовительной работе по сооружению метро в Москве как главного средства, разрешающего проблему быстрых и дешёвых людских перевозок». Во исполнение этого указа 23 сентября 1931 года был организован **Мосметрострой**. Утвержден план строительства Московского метрополитена от Сокольников до "Парка Культуры" с ответвлением до Смоленской площади. (Отступление. Метрополитен первоначально носил имя Л. М. Кагановича. С 1955 года метрополитен носит имя В. И. Ленина).

**Слайд 9.** В конце ноября [1931](https://ru.wikipedia.org/wiki/1931_%D0%B3%D0%BE%D0%B4_%D0%B2_%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%B0) года во дворе дома № 13 по [Русаковской улице](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D1%83%D1%81%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D1%83%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0%22%20%5Co%20%22%D0%A0%D1%83%D1%81%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%20%D1%83%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0) около Сокольников первые лопаты Мосметростроя «вгрызлись» в землю. Радиально-кольцевая структура Московского метрополитена воспроизводит исторически сложившуюся планировку Москвы. Впоследствии линии метрополитена протянулись от центра города к его окраинам, обеспечивая пассажиров надежным и быстрым транспортом.

**Слайд 10. Каким был первый поезд?**

 15 октября 1934 года, **от станции "Комсомольская" до станции "Сокольники"**, началась обкатка одного пути - был пущен первый пробный поезд, состоящий из двух вагонов: №1 - моторного, красного цвета и №1001 - прицепного, песочного цвета. Первые поезда метро внутри были отделаны линкрустом - желтым фактурным картоном, который еще помнят взрослые пассажиры подземки – он сохранялся до недавнего времени в старых вагонах. Первый поезд, как музейный экспонат, сейчас находится в депо "Измайлово".

 Однако к намеченной дате открытия — [7 ноября](https://ru.wikipedia.org/wiki/7_%D0%BD%D0%BE%D1%8F%D0%B1%D1%80%D1%8F) [1934](https://ru.wikipedia.org/wiki/1934_%D0%B3%D0%BE%D0%B4_%D0%B2_%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%B0) года метрополитен не был введён в строй из-за отсутствия [эскалаторов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%82%D0%BE%D1%80). Мосметрострой за 200 тысяч золотых рублей заказал один единственный эскалатор для того, чтобы его разобрать, изучить конструкцию, и наладить их производство в СССР. Первые эскалаторы советского производства появились уже через год, в январе 1935 года.

**Слайд 11.** 4 февраля 1935 года - пробный поезд прошел по всей трассе **от «Сокольников» до «Парка Культуры»** и по ответвлению до «Смоленской площади». Первыми, конечно, подземку опробовали счастливые строители. Кстати, профессия метростроевца в те времена стала одной из самых престижных.

 19 февраля началось регулярное учебное движение по трассе. В период обкатки тысячи москвичей — передовиков производства, получили возможность проехать по первой линии лучшего в мире метрополитена. В подземку пускали не по билетам и жетонам, а по пригласительным билетам.

Первый участок метро включала 11,5 километров трассы, 13 новых станций и 14 первых поездов.

**Слайд 12.** **15 мая 1935 года, в 6.45 часов утра открыли двери для пассажиров все 13 станций первой линии метро.** Было начато движение поездов между станциями "Сокольники" и "Парк культуры", с ответвлением к Смоленской площади (станции "Коминтерн", "Арбатская" и "Смоленская"). Среднесуточные перевозки составили 177.000 пассажиров.

 В последующие годы строительство метро велось постоянно. До начала [Великой Отечественной войны](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%9E%D1%82%D0%B5%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D0%B0) были открыты ещё две линии. В марте [1938](https://ru.wikipedia.org/wiki/1938_%D0%B3%D0%BE%D0%B4_%D0%B2_%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%B0) года Арбатская линия была продлена до станции **«**[**Курская**](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%83%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%28%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%2C_%D0%90%D1%80%D0%B1%D0%B0%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D0%9F%D0%BE%D0%BA%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%8F%29)**»** (теперь этот участок относится к [Арбатско-Покровской линии](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D0%B1%D0%B0%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D0%9F%D0%BE%D0%BA%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%8F)). В сентябре 1938 года открылась [Горьковско-Замоскворецкая линия](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%86%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%8F) — от станции **«**[**Сокол**](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB_%28%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%29)**»** до станции **«**[**Площадь Свердлова**](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D0%B0%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%28%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE%2C_%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0%29)**»** (с 1990 года **«Театральная»**). В 1938 г. Московский метрополитен перевозил 719 тыс. чел. в день.

**Слайд 13. Военное время.**

Московскому метрополитену исполнилось только шесть лет, когда фашистская Германия напала на нашу страну. 22 июля 1941 года в Москве впервые прозвучала настоящая воздушная тревога: вражеская авиация совершила налет на советскую столицу. Имея опыт учебных тревог, работники метро успешно справились с задачей укрытия населения: на платформах станций разместились женщины и дети, инвалиды и престарелые, для них были расставлены лежаки и кровати-раскладушки. Были использованы также пути, на которых уложили деревянные щиты. Позаботились о питьевой воде и канализации. В вагонах, расставленных на станциях, были оборудованы медицинские пункты.

К осени 1941 года метрополитен переведен на особый режим. Во время бомбежек в метрополитене столицы находили приют до полумиллиона человек. При объявлении воздушной тревоги немедленно останавливалось движение поездов. В октябре и ноябре, когда гитлеровцы бомбили Москву особенно часто, люди могли приходить в метро на ночевку до пяти часов утра. Женщины с детьми размещались на ночлег в вагонах, остановленных у платформ. Остальные располагались на станциях и в тоннелях.

**Слайд 14.** На станциях были организованы  магазины, парикмахерские. На станции метро **"Курская"** работала библиотека.

**Исторические факты.** 16 октября 1941 года – уникальный день в истории Московского метро: это единственный день, когда оно не работало. Во время войны у правительства Москвы были планы взорвать метро, и 15 октября 1941 года Л.М.Каганович отдал приказ закрыть Московский метрополитен: его планировалось уничтожить, предварительно эвакуировав вагоны и оборудование. Утром 16 октября метрополитен впервые не был открыт. Но к вечеру приказ об уничтожении был отменен, и 17 октября метро заработало как обычно.

За время воздушных тревог в Московском метрополитене родилось 217 новых жителей столицы.

На некоторых станциях метро разместились военные и государственные учреждения. Например, на станции **"Кировская"** (с 1990 года **«Чистые пруды»**) находились отделы Генерального штаба Красной Армии. Поезда там не останавливались, перрон отгородили от путей высокой фанерной стеной.

**Слайд 15.** Станция **"Маяковская"** во время немецких авианалетов использовалась как бомбоубежище, а центральный зал станции, в то время – одной из самых глубоких и просторных, служил местом проведения торжественных собраний. 6 ноября 1941 года на «Маяковской» состоялось заседание Московского Совета депутатов трудящихся с московскими партийными и общественными организациями. В этот день здесь с докладом выступил Иосиф Сталин.

**Слайд 16. В годы войны не прекращалась работа по строительству метрополитена.**

 На удивление всему миру 1 января 1943 года вступила в эксплуатацию линия от станции **"Площадь Свердлова"** (ныне **"Театральная")** до станции **"Завод имени Сталина"** (ныне **"Автозаводская"**), протяженностью 6,2 км.

 18 января 1944 года открыт участок от станции **"Курская"** до станции **"Измайловский парк»** (сейчас **«Партизанская»**) со станциями **"Бауманская"**, **"Электрозаводская**" и **"Сталинская"** (сейчас **"Семеновская"**), протяженностью 7,1 км.

 На 7 станциях, построенных в военное время, имеются памятные таблички с надписью **«Сооружено в дни Отечественной войны»**.

**Слайд 17.** После войны началось строительство четвёртой очереди метрополитена — **Кольцевой линии** и глубокой части Арбатской линии от «Площади Революции» до «Киевской».

 **Слайд 18.** **Московский метрополитен – неотъемлемая часть архитектурного наследия столицы**.

 Московское метро без преувеличения самое красивое в мире. 44 из почти 190 станций подземки признаны объектами культурного наследия, то есть историческими памятниками.

 Для придания неповторимости, роскошности убранства метро в декоративно-художественном оформлении использованы самые разнообразные материалы – сталь и бронза, мрамор и гранит и даже фарфор, а также декоративная керамика и скульптуры, фрески и мозаика.

Павильоны Московского метро проектировались так, что напоминают ассиро-вавилонские и античные храмы (станция «Спортивная», «Чистые пруды», «Новослободская»), триумфальные арки («Семёновская», «Красносельская», «Белорусская»), ротонду в стиле классицизма («Краснопресненская»), раковину моллюска («Красные ворота») и парковую беседку («Кропоткинская»), т.е. каждая станция московского метро красива по своему…обратим внимание а некоторые из них:

**Слайд 19.** Станция «Сокольники» открыта 15 мая 1935 года. Именно с этой станции отправился первый в истории московского метро поезд с пассажирами. Конструкция станции — колонная трехпролетная мелкого заложения (глубина заложения — 9 метров). На станции два ряда по 23 колонны. В 1937 на Международной всемирной ярмарке в Париже проект станции удостоен Гран-при. За 80 лет, прошедших с момента открытия, станция практически не подвергалась переделкам и сохранила свой первоначальный архитектурный облик. Изменилось только освещение. При открытии на станции были установлены люстры-"шары" между колоннами. Сейчас же в межколонных промежутках расположены стандартные "голые" люминесцентные лампы без рассеивателей.

**Слайд 20.** Самой красивой станцией считают **«Маяковскую»**. Открыта в 1938 году в составе второй очереди Московского метрополитена. Идея "Маяковской" "свет - главный конструктивный элемент подземного пространства". "Маяковская" является первой в мире колонной станцией глубокого заложения. На "Маяковской" путевые тоннели и центральный зал объединены в одну большепролетную конструкцию. Впервые удалось создать столь впечатляющий свободой, высотой, светом и объемом подземный дворец.

**Слайд 21-22.** Станция **"Площадь Революции"** начала свою работу 13 марта 1938 года на участке "Александровский Сад" – "Курская". Своим названием станция обязана расположенной неподалёку одноимённой площади. Это трёхсводчатая станция глубокого заложения, глубина - 33,6 метра. В нишах каждой из арок, образуемых пилонами, можно увидеть скульптуры из бронзы, изображающие советских людей разнообразных профессий. Всего станцию украшают 76 фигур. Автором этих скульптур является известный российский скульптор Матвей Манизер. В 1941 году скульптуры со станции были эвакуированы в Среднюю Азию и были возвращены обратно в 1944 году. Во время эвакуации они пострадали, от них остались лишь разрозненные части. Однако за счёт того, что каждая скульптурная композиция повторялась четырежды, все скульптуры удалось полностью восстановить.

**Слайд 23.** Станция **"Новослободская"** была открыта 30 января 1952 года на участке **"Курская" – "Белорусская"**. Своим же названием станция обязана одноимённой улице, в начале которой она и располагается. "Новослободская" – это трёхсводчатая пилонная станция глубокого заложения, которое равно 40 метров. В торце главного станционного зала можно увидеть мозаичное панно под названием "Мир во всём мире". При проектировании станции «Новослободская» авторы хотели сделать что-то сказочное. И это у них получилось. Москвичи окрестили станцию «подземной сказкой» и «каменным цветком».

**Слайд 24.** Вся помпезность сталинского ампира выразилась в архитектуре станции **«Комсомольской»** Кольцевой линии. Тема оформления здесь — борьба русского народа за независимость. Потолок станции украшен восемью мозаичными панно из смальты и ценных камней. Шесть из них изображают Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьму Минина и Дмитрия Пожарского, Александра Суворова, Михаила Кутузова, советских солдат и офицеров у стен рейхстага. За все 70 лет, прошедших с момента открытия, станция практически не подвергалась переделкам и сохранила свой первоначальный архитектурный облик без изменений.

**Слайд 25-26.** Станция **«Новокузнецкая»** открыта в разгар войны, в 43-м году. Потолок зала украшает шесть панно ленинградского художника Владимира Фролова. Изготавливал он их, умирая от голода в осажденном городе. Это были последние его работы. Панно вывезли из блокадного города по Дороге жизни.

**Слайд 27.** С 1955 года в связи с постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР упор в развитии метрополитена был сделан на увеличение темпов строительства за счёт удешевления строительства станций. На каждую станцию стали выделять определённую сумму, и в неё необходимо было уложиться. От дорогих индивидуальных проектов каждой станций стали склоняться к более дешёвым типовым проектам. Это относится к станциям, построенным в 1960-80 года.

**Слайд 28.** В настоящее время в Москве строится около 120 км линий метро и постоянно вводятся новые станции. Последние годы – это возврат к истокам, это вновь «дворец для народа». Новейшие станции метро выполнены по индивидуальным проектам, где не скупятся на красоту. Они большие, чистые, сверкают камнями и металлами.

 Например,станция **«Выставочная»** была открыта совсем недавно, в 2005 году. Оформление здесь выполнено в популярном сегодня стиле хай-тек, с использованием стекла и стали. На втором «этаже» станции — фотогалерея.

Каждый день в среднем Московский метрополитен перевозит более 7 миллионов пассажиров, а в будние дни эта цифра - более 9 миллионов человек.

**Слайд 29. Интересные факты о метрополитене**

**Слайд 30.** **Какая из станций московского метро больше всего сменила названий?**

 - станция **«Александровский сад»**. Она носила названия: «Коминтерн», «Имени Коминтерна», «Улица Коминтерна» «Калининская», «Воздвиженка». Свое современное имя она получила благодаря названию расположенного у западной стены Кремля Александровского сада, к выходу к которому ведет переход станции.

**Слайд 31. Какая станция самая романтичная?**

 12 января 1959 года открылась самая протяженная станция московского метро - **"Воробьевы горы"**, до 1999 года носившая название "Ленинские горы". Станция сооружена по уникальному проекту - станционные пути и платформа расположены на нижнем ярусе метромоста, а на верхнем ярусе осуществляется автомобильное движение. "Воробьевы горы" стали любимым местом встреч влюбленных. Пары встречались в вестибюле, после чего поднимались по эскалаторам и шли гулять на самую вершину Воробьевых гор. **Слайд 32.** Здесь назначали свидания несколько поколений москвичей, однако в середине 80-х станция, которую спешно строили к Международному фестивалю молодежи и студентов, начала разрушаться, и ее закрыли на реконструкцию.

**Слайд 33**. В 2002 году "Воробьевы горы" открыли вновь, однако эскалаторы, ведущие на горы, так и не восстановили.

**Слайд 34. Какие палеонтологические загадки хранит метро?**

 Московский метрополитен хранит много загадок, некоторые из которых можно увидеть, вглядевшись в облицовку стен и колонн. Внимательные пассажиры могут разглядеть окаменевшие отпечатки живых существ, обитавших на Земле во времена динозавров. В мрамор замурованы аммониты, наутилусы, морские ежи, брюхоногие моллюски. Один из самых красивых экспонатов – крупная раковина наутилуса в красном мраморе на станции **«Добрынинская» (кольцевая)**. Возраст палеонтологических находок - сотни миллионов лет, в основном это юрский период мезозоя.

**Слайд 35.** А вот наутилусна станции метро **"Электрозаводская"**.

**Слайд 36. Какая станция исполняет желания?**

 О магической силе скульптур Матвея Манизера на станции **"Площадь Революции"** ходят легенды, многие из которых настолько прочно укоренились в сознании москвичей, что стали сродни приметам. Одной из самых популярных считается скульптура "Разведчик с собакой". Найти ее несложно – по золотистому отблеску носа собаки, расположившейся у ног пограничника. Что только не делают нерадивые студенты, чтобы сдать экзамен: трут дуло револьвера, нос и лапу собаки. Некоторые верят, что подобные манипуляции приносят прибыль и удачу в начинаниях.

**Слайд 37. Рекорды**

Самая глубокая станция — «Парк Победы» (84 м)

Подземная станция, расположенная ближе всех к поверхности земли — «Печатники» (5 м)

Самая длинная станция (по длине платформы) — «Воробьёвы горы» (282 м)

Самый длинный перегон — «Крылатское» — «Строгино» (6625 м)

Самый короткий перегон — «Выставочная» — «Международная» (500 м)

Самый длинный эскалатор — 126,8 м, высота подъёма 63,4 м («Парк Победы»)

Самый маленький (по объёму) вестибюль — южный выход станции «Аннино», открытый 15 июня 2012 года.

Самый долгий промежуток от начала строительства станции до её открытия — 39 лет (станция «Спартак»).

**Слайд 38. Именные поезда московского метрополитена.**

 В Московском метрополитене существует традиция создания именных поездов. Первый именной поезд в советском метрополитене появился в Москве в 1938 году. Поезд **«Иосиф Сталин»** шел первым составом по новой Горьковской линии. На головных вагонах был помещен портрет вождя, а под ним желтыми буквами было написано название поезда.

На данный момент (на май 2015г.) в эксплуатации находятся восемь таких составов:

**«Акварель»**, поезд-галерея с репродукциями картин был создан по инициативе Сергея Андрияки. Экпозиция в поезде меняется раз в год: творчество школы акварели Сергея Андрияки, акварельных шедевров Русского музея, музея изобразительных искусств имени А. С. Пушкина, Вятского музея им. братьев Васнецовых. Ходит по Арбатско-Покровской линии.

**Слайд 39.** **«**Второй эксклюзивный поезд называется **«Читающая Москва»**, оформленный цитатами и иллюстрациями из произведений классиков отечественной и зарубежной литературы. В разное время здесь можно было почитать отрывки из былины «Илья Муромец и Соловей Разбойник», романа «Война и мир», повести «Тимур и его команда». Узнать его просто. По надписи.  Работает сейчас на Каховской линии.

**Слайд 40.** Еще один литературный поезд — **«Поэзия в метро»** курсирует по Филёвской линии с 17 ноября 2010 года. Тут можно встретить стихи поэтов разных стран мира. Первая подборка была посвящена творчеству знаменитых чилийских поэтов. Где вы их еще почитаете по собственной воле, если не в метро.

**Слайд 41.** Другой состав посвящен ветеранам ВОВ, работавшим в метро и на метрострое в войну. Называется **«Народный ополченец»**. Почетное имя было присвоено поезду в честь 65-летия битвы под Москвой. Ходит по Замоскворецкой линии.

**Слайд 42.** Еще один памятник ВОВ — поезд **«Курская дуга»**. Оформлен в память об участии в Курской битве бронепоезда «Московский метрополитен», построенного на пожертвования работников метро.Ходит по Сокольнической линии. Жаль, что нельзя прокатиться на работу на самом бронепоезде, а он выглядел вот так.

**Слайд 43.** Другой поезд — **«Красная стрела — 75 лет»** — запущен в 2006 году, в честь 75-летия прославленного первого экспресса «Красная стрела», который стал символом сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом. Оформлен состав в цветовой гамме оригинала. Ходит по Сокольнической линии.

**Слайд 44.** **Ретропоезд «Сокольники»**. Стилизован под первый поезд Московского метрополитена, который состоял из вагонов типа А. Ходит по Сокольнической линии.

**Слайд 45.** Поезд **«70 лет Великой Победы»** запущен 22 апреля. Посвящён 70-летию победы в Великой Отечественной войне. Ходит по Серпуховско-Тимирязевской линии.

**Слайд 46. Метро в наши дни** – одна из главных транспортных систем любого крупного города, а **Карта-схема** метро – главный проводник по метрополитену, который приходит на помощь как людям малознакомым со станциями и линиями метро, так и тем, кто ежедневно выбирает метро в качестве средства передвижения. Для тех, кто торопится на учебу, на работу, на важную встречу, с помощью Карты-схемы метро всегда есть возможность выбрать оптимальный маршрут, подсчитать время, которое будет затрачено на поездку, свести к минимуму пересадки.

 Московский метрополитен надежно связывает центр города с промышленными и спальными районами. На сегодняшний день доля Московского метрополитена в перевозке пассажиров среди предприятий городского пассажирского транспорта столицы составляет 57%.

Средняя дальность одной поездки в метро составляет около 13 км. На сегодня система состоит из **12 линий** общей протяжённостью 327,5 км в двухпутном исчислении.

 **В московском метро 196 станций, 44 из которых признаны объектами культурного наследия.**

**Слайд 47.** До 2020 года по планам правительства Москвы будут построены ещё 78 станций, а протяжённость подземки возрастёт более, чем на 160 км.

**Слайд 48. Московский метрополитен в культуре.**

**Музыка.** Московскому метрополитену посвящены многие песни .Остановим ваше внимание на мелодии, звучащей каждый раз при попытке пройти без билета через турникеты (зайцем), - это полонез «Прощание с родиной» польского композитора Михаила Огинского, известного в народе как «полонез Огинского».

**Слайд 49. Фильмы.**

 Действие многих фильмов, происходит на станциях Московского метрополитена. А фильм «Добровольцы» — 1958 года режиссёра Юрия Егорова Ю., посвящен поколению строителей первой очереди Московского метрополитена.

**Слайд 50.** «Я шагаю по Москве». Заключительная сцена знаменитого фильма «Я шагаю по Москве» происходит на станции «Университет» **(ВИДЕО)**.

**Слайд 51.** «Москва слезам не верит» (эпизод, где героиня Ирины Муравьевой едет в метро снимается на станции «Охотный ряд») **ВИДЕО**.

**Слайд 52. Почему станции объявляют мужским и женским голосом?**

 В 30-40-е годы прошлого века системы радиовещания в вагонах еще не было. Пассажиры ориентировались только по схемам. Впервые состав, оборудованный системой радиовещания, был пущен 12 декабря 1951 года по участку «Сокол» - «Площадь Свердлова». Тогда названия станций объявлял по микрофону машинист. И только с 1972 года в вагонах метро зазвучали голоса профессиональных дикторов, которые заранее были записаны на магнитную пленку. Сегодня в поездах автоинформаторы "говорят" мужскими и женскими голосами.

 Дикторы чередуются в метро не случайно - мужским голосом объявляются станции при движении к центру города, а женским - при движении от центра. На Кольцевой линии во время движения по часовой стрелке звучит мужской голос, во время движения против часовой - женский. Сделано это было специально для удобства ориентирования слепых и слабовидящих пассажиров.

 **«Звёзды»** нашей эстрад, кино и театра на метро не ездят, но они там говорят, точнее, объявляют станции. В год своего 80-летия московская подземка снова запустила уже знакомую горожанам акцию. С 1-го мая и до конца месяца все информационные сообщения для пассажиров будут звучать голосами знаменитостей: актёров и телеведущих, певцов и журналистов. В озвучке примут участие Михаил Ефремов, Наталья Крачковская, Светлана Немоляева, певица Кристина Орбакайте, историк моды и телеведущий Александр Васильев и многие другие. Например, на *Таганско-Краснопресненской* линии озвучивают станции Александр Розенбаум и Светлана Немоляева; для *Кольцевой* линии запись сделали Никита Михалков и Кристина Орбакайте.

**Слайд 53. Музей Московского метрополитена.**

В Московском метрополитене существует собственный музей, открытый в ноябре 1967 года. Он  расположенный в южном вестибюле станции «Спортивная» (Хамовнический вал, дом 36) на втором и третьем этажах.

.