МОЁ МЕТРО

февраль
№ 2 (118)
2021

Корпоративное издание Московского метрополитена

Праздничное настроение нам создали машинисты электродепо «Фили» Мария Яковлева и Денис Голобоков

ЦИФРА НОМЕРА

100%

«Спутник V» полностью защищает от среднего и тяжёлого течения COVID-19. Данные о клинических испытаниях первой российской вакцины опубликовал The Lancet. Эксперты авторитетного медицинского журнала признали наш препарат высокоэффективным и безопасным.

стр. 10

ЦИТАТА НОМЕРА

«Я даже и подумать не мог, что парень-кассир может вызвать столько удивления. Бывало, люди подходили к кассе и по привычке говорили: „Здравствуйте, девушка“».

Гафур Аблямитов, контролёр-кассир

стр. 5

ВОПРОС НОМЕРА

Какое имя дать Оздоровительному комплексу метрополитена? Есть идеи – участвуйте в конкурсе!

стр. 8

Дорогие читатели, если вам есть что рассказать или о чём спросить, пишите и звоните в редакцию:
dialog@mosmetro.ru, gazeta@mosmetro.ru, 8 (916) 650-57-59

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Уважаемые коллеги, **поздравляю вас с праздниками!**

Виктор Козловский,
начальник
Московского
метрополитена

Ежегодно 23 февраля мы отмечаем День защитника Отечества. Уже давно эта знаменательная дата превратилась в своеобразный «День мужчин». И это прекрасный повод поздравить дорогих нашему сердцу людей и пожелать им всего наилучшего в жизни. Всем нашим мужчинам – крепкого здоровья, счастья, достатка и благополучия! Добра, мира и ясного неба над головой вам и вашим близким!

Добрые, милые, нежные, самые красивые и самые любимые, наши дорогие женщины! Поздравляю вас с самым весенним праздником в году – Международным женским днём 8 Марта. Пусть всегда вам хватает времени и сил на любимую работу, интересный отдых, на увлечения и семью. И пусть всегда рядом с вами будет крепкое мужское плечо, которое будет для вас надёжной опорой в решении любых вопросов.

ПУЛЬС РАЗВИТИЯ

Новости февраля **в цифрах**

Приложение «Метро Москвы» – платиновый призёр премии AVA Digital Awards 2021

ПЕРВОЕ МЕСТО

СРЕДИ 2 500 ПРЕТЕНДЕНТОВ ЗАНЯЛО ПРИЛОЖЕНИЕ «МЕТРО МОСКВЫ»

Оно стало платиновым призёром премии AVA Digital Awards 2021, которую вручают в Далласе (США, Техас). Жюри высоко оценило удобство использования, клиентоориентированность, эффективность и дизайн нашего приложения и признало его лучшим в номинации «Приложение для госсектора». Столичный сервис встал в один ряд с крупнейшими компаниями-призёрами: Microsoft, AT&T Business, American Medical Association и другими.

В приложении зарегистрировано более 4 млн пользователей. В «Метро Москвы» можно управлять «Тройкой», удалённо покупать билеты, мониторить загрузку вагонов и многое другое. Сервис доступен для устройств на платформах iOS, Android и AppGallery.

БОЛЕЕ 300 МАРШРУТОВ

ПОДМОСКОВЬЯ ДОСТУПНЫ ПО «ТРОЙКЕ» НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ УНИФИКАЦИИ ПЛАТЁЖНОЙ СИСТЕМЫ

В Московской области появилась возможность оплачивать проезд транспортной картой «Тройка». На первом этапе интеграции «Тройку» принимают на более чем 300 городских маршрутах со стационарными валидаторами в 53 муниципалитетах области. В перспективе проезд на всём подмосковном транспорте можно будет оплачивать единой картой.

БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

СЭКОНОМИЛИ ПАССАЖИРЫ МЦД

Цифра рассчитана с момента пуска Московских центральных диаметров к февралю текущего года. Пресс-служба столичного департамента транспорта подсчитала, что, пользуясь МЦД, можно сократить до 75% трат на проезд. Пересесть на метро и Московское центральное кольцо с МЦД можно бесплатно в течение 90 минут, если оплачивать проезд по тарифу «Кошелёк» карты «Тройка». Движение по первым двум диаметрам открылось в ноябре 2019 года. Всего в Московском регионе их должны запустить пять. ММ

СТАТИСТИКА

Женская доля в метро

ИНТЕРЕСНО, СКОЛЬКО ЖЕНЩИН РАБОТАЛО В МОСКОВСКОМ МЕТРО В НАЧАЛЕ, КАКУЮ ЧАСТЬ ПЕРСОНАЛА ОНИ ПРЕДСТАВЛЯЮТ СЕГОДНЯ И ЧТО МЫ ВИДИМ В СРАВНЕНИИ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ?

В истории мосметро

	ВСЕГО РАБОТНИКОВ	ЖЕНЩИН
1935 год (Открытие Московского метрополитена)	3 189	30%
1965 год	БОЛЕЕ 16 000	53%
2021 год	БОЛЕЕ 62 000	35%

Данные на 01.02.2021

В мире

ДОЛЯ ЖЕНЩИН В КОМАНДЕ

Данные по городам мира за 2020 год. Источник: mos.ru

ИННОВАЦИИ

Цифровизация ЕДЦ в области охраны труда

В ЕДИНОМ ДИСПЕТЧЕРСКОМ ЦЕНТРЕ РАЗРАБОТАЛИ СЕРВИС ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ЗА БЕЗОПАСНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

В 2020 году начальник метрополитена поддержал инициативу Службы охраны труда по включению в концепцию развития ЕДЦ разработки Автоматизированного рабочего места специалиста по охране труда, функционал которого построен на действующей в метрополитене Системе управления охраной труда.

На данном этапе ресурс позволяет вести базу, содержащую сведения по всем направлениям охраны труда, включая инструктажи, обучение, обеспеченность средствами индивидуальной защиты, условия труда на каждом рабочем месте, формировать отчёты, уведомлять о мероприятиях в области охраны труда, для которых законодательством установлены чёткие сроки.

В будущем доступ к программе, помимо специалиста по охране труда, получат руководители подразделений ЕДЦ, для которых данная разработка станет виртуальным помощником при организации работы во вверенных подразделениях.

По результатам тестирования пилотного проекта уже сформирована новая версия интерфейса

Антон Ледащев, специалист 1 категории Отдела контроля за эксплуатацией ЕДЦ

Учитывая пожелания специалиста по охране труда, сотрудников АХО и начальника ЕДЦ, мы модернизировали пилотный проект. Новая версия ресурса, выпущенная в конце февраля, отличается более удобным интерфейсом, наличием функции автоматического формирования задач, а также возможностью определить, где и какие процессы работают недостаточно эффективно. Это, кстати, ещё одно веское преимущество программы перед бумажными журналами и даже Excel-таблицами.

Ирина Потапова, специалист по охране труда ЕДЦ

У меня был опыт работы с подобной программой в РЖД. Она была абсолютно стандартная, без учёта специфики предприятия. Мы же сейчас работаем над уникальным продуктом, который будет адаптирован не только под метрополитен, но и под особенности нашего подразделения. По регламенту мы продолжаем вести журналы, но всю оперативную деятельность я веду уже в программе. Автоматизация процессов позволяет гораздо меньше времени тратить на выполнение рутинных задач и отслеживание сроков. Теперь я могу уделять больше внимания решению глобальных вопросов – например, разработке концепции обучающего ресурса для новых сотрудников.

На основе сервиса, разработанного в Едином диспетчерском центре, в 2021 году будут созданы аналогичные программы для Центра метрологического обеспечения, Специальной автобазы и Отдела рабочего снабжения. Адаптацией под специфику подразделений и внедрением займутся специалисты Службы информационных технологий Дирекции информационно-технологических систем и систем связи. ММ

Служба охраны труда подвела итоги 2020 года. Наивысших показателей в работе по охране труда добились коллективы электродепо «Братеево», Дирекции информационно-технологических систем и систем связи, Отдела рабочего снабжения. 10 работников получили премию за личный вклад в работу по улучшению условий и охраны труда в метрополитене.

ФОТОФАКТ

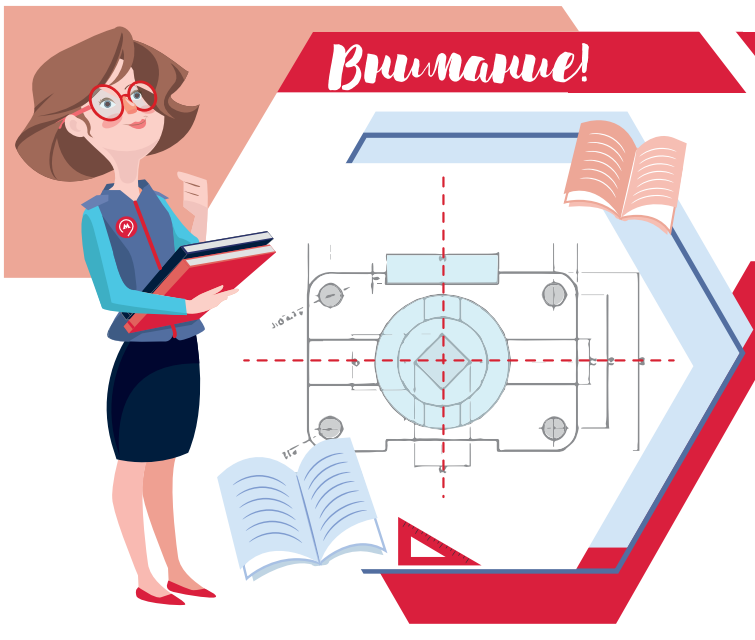
Где отдыхают женщины-машинисты

В ЭЛЕКТРОДЕПО «ФИЛИ» СОЗДАЛИ НОВЫЕ КОМНАТЫ ОТДЫХА ДЛЯ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД

Электродепо «Фили»: новое помещение для отдыха женщин-машинистов

Напомним, что недавно произошло историческое событие. В профессию машинистов электропоезда спустя десятилетия вернулся прекрасный пол. Девушки работают на Филёвской линии. К их выходу в электродепо «Фили» подготовили комфортное пространство, где они проводят время в часы ночной смены, когда метро закрывается для пассажиров на «техническое окно». Кроме комнат для сна для машинистов линии открыли помещение эмоциональной разгрузки и уютный уголок для приёма пищи. Комнаты отдыха мужских локомотивных бригад в депо также отремонтировали. ММ

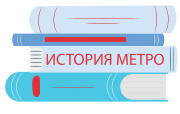
Комната эмоциональной разгрузки для машинистов



Внимание!

Идет набор новой группы женщин-машинистов

Приглашаются кандидаты из числа работниц метро. Во время обучения сохраняется средняя заработная плата. Вы можете присоединиться!



Что требуется?

- Крепкое здоровье, которое проверит медкомиссия
- Образование не ниже среднего
- Желание работать машинистом электропоезда

Заинтересовались?

Звоните:
8 (495) 622-02-01

Легендарная женщина в истории метро

Зинаида Троицкая

ЗИНАИДА ТРОИЦКАЯ – ПЕРВАЯ В НАШЕЙ СТРАНЕ ЖЕНЩИНА – МАШИНИСТ ПАРОВОЗА. ОНА БЫЛА НАЧАЛЬНИКОМ МОСКОВСКОЙ ОКРУЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, РАБОТАЛА РЕВИЗОРОМ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ. В 1944 ГОДУ БЫЛА НАЗНАЧЕНА ЗАМЕСТИТЕЛЕМ НАЧАЛЬНИКА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

Зинаида Троицкая –
первая в СССР женщина – машинист паровоза

Плакат «Женщина, на паровоз!»
(Ольга Дейнеко, 1939 год)

Зинаида Петровна Троицкая родилась 8 марта 1913 года в Москве. До революции её отец ремонтировал паровозы, в советское время работал перронным контролёром, мать работала табельщицей в депо Москва-Сортировочная. Детство Зинаиды прошло в депо, где она помогала отцу. В 15 лет, окончив школу, Зина по совету отца поступила в Школу ФЗУ на слесаря по ремонту паровозов. В 1930 году, окончив училище с отличием, стала работать слесарем, что до этого позволялось только мужчинам. Но её привлекала работа на паровозе. Ей с трудом удалось поступить на курсы помощников машиниста, но после их окончания на работу её долго не брали. Потом устроили на маневровый паровоз. Своим трудолюбием Зинаида Троицкая завоевала сердце пожилого машиниста, и он начал учить её вождению локомотива.

Трижды Троицкой отказывали в заявлении на сдачу экзамена на права машиниста. Но в итоге она добилась своего – деповское руководство оценило её старания и в 1935 году она стала первой в стране женщиной – машинистом паровоза.

В конце 30-х годов прошлого века Троицкая стала настоящим символом победившего советского феминизма. Её портрет был растиражирован на миллионах плакатов, тысячи советских девочек присылали ей восторженные письма: как стать такой же, как вы? А Троицкая в ответ только смущённо пожимала плечами: для этого надо родиться на железной дороге.

Но настоящая известность к ней пришла, когда она обратилась к работницам железнодорожного транспорта с призывом «Женщина, на паровоз!». На железных дорогах в то время резко выросли объёмы перевозок и остро ощущалась нехватка работников ведущих профессий. На призыв откликнулись железнодорожницы всей сети. В её родном депо на курсы машинистов и помощников записались жёны машинистов, работники технических отделов и бухгалтерии. Из них Зинаида Троицкая создала первую женскую локомотивную бригаду.

В 1938 году Зинаида Троицкая возглавила Московскую окружную железную дорогу и руководила ей в самые трудные годы войны. В 1943 году она стала ревизором Центрального управления паровозного хозяйства НКПС. Ещё через два года она заняла пост заместителя начальника Московского метрополитена, где её организаторские способности нашли новое применение: Зинаида Троицкая много занималась бытовыми нуждами работников, вела большую общественную работу. В 1967 году она стала инициатором создания музея Московского метрополитена. В метро она проработала 33 года до ухода в 1975 году на заслуженный отдых.

Заместитель начальника
Московского метрополитена
Зинаида Троицкая (1970-е годы)

Зинаида Троицкая была настоящим энтузиастом своего дела, любила работу, к поездам относилась, как к живым людям. Она смогла доказать, что любовь к труду, профессионализм, упорство помогают покорить небывалые и, казалось бы, недостижимые высоты. ММ

Легендарный мужчина в истории метро

Михаил Шполянский

ВЕЧЕРОМ 15 ОКТЯБРЯ 1934 ГОДА ПЕРВЫЙ ПОЕЗД МЕТРО, СОСТОЯЩИЙ ИЗ ОДНОЙ СЕКЦИИ ВАГОНОВ ТИПА «А», ВЫШЕЛ В СВОЙ САМЫЙ ПЕРВЫЙ РЕЙС. УПРАВЛЯЛ ЭТИМ ПОЕЗДОМ ВЫДАЮЩИЙСЯ ИНЖЕНЕР-ТРАНСПОРТНИК МИХАИЛ ШПОЛЯНСКИЙ.

Первый пробный рейс поезда
московского метро

Инженер
Михаил Шполянский

Михаил Наумович Шполянский родился 25 января 1907 года в Кировограде. После окончания средней школы он приехал в Москву и в 1924 году поступил в Государственный электромашиностроительный институт, учёбу в котором успешно завершил в 1930 году.

Карьера Шполянского началась с должности практиканта на заводе «Динамо», однако инженерный талант, трудолюбие и выдающиеся организаторские способности всего за два года сделали его активным деятелем транспортной сферы. В 1932–1933 годах он возглавлял работы по созданию принципиально нового для нашей страны вида электрического транспорта – троллейбуса. В 1933 году эти работы успешно завершились пуском первой троллейбусной линии в Москве. В середине 1930-х годов, когда в Москве развернулось строительство метро, Шполянскому было поручено разработать и изготовить на заводе «Динамо» электрооборудование для первых вагонов метро. Сроки разработки и изготовления по мировым меркам были просто фантастические – всего один год, а ответственность за качество работ – колоссальная.

Пробный рейс состоялся 15 октября 1934 года. Поезд под управлением Шполянского вышел из Северного депо и прошёл от «Комсомольской» до «Сокольников». Перед отправлением в рейс многие подходили к инженеру Шполянскому, советовали, как лучше вести поезд по мокрым после дождя путям, особенно на крутом спуске у въезда в тоннель. Как вспоминал сам Шполянский, советчиков он тогда не слушал – настолько был уверен в машине. Тем дождливым октябрьским вечером двухвагонный поезд совершил несколько рейсов. Во время первого скорость не превышала 25 км в час, а в третьем и последующих рейсах достигала 60 км в час. Первые пассажиры, среди которых начальник метростроя Павел Ротерт, его заместитель Егор Абакумов, строители, городские руководители Лазарь Каганович, Никита Хрущёв и Николай Булганин, поначалу опасались: а можно ли так быстро ездить под землёй? Но после поездки говорили однозначно: именно так быстро и должны ходить подземные экспрессы в нашем метро! «Действительность превзошла все наши ожидания», – говорили участники тех первых рейсов.

После успешного ввода в эксплуатацию первой очереди московского метро по приказу наркома путей сообщения Лазаря Кагановича инженер Шполянский в мае 1935 года переводится с завода «Динамо» на работу в Московский метрополитен, где он проработал в разных должностях, закладывая основы технического обслуживания и ремонта вагонов метро, создал единую для метрополитенов всех городов нашей страны основу технической эксплуатации этих видов подвижного состава.

С 1937 по 1949 год Михаил Шполянский трудится в разных должностях Управления троллейбусного транспорта и делает огромный вклад в создание крупнейшего в мире и эффективно функционирующего троллейбусного хозяйства, настолько большой, что его заслуги были по достоинству отмечены в 1947 году орденом Отечественной войны I степени. В связи с необходимостью проведения работ по модернизации парка подвижного состава московского трамвая в период с 1949 по 1951 год инженер Шполянский был переведён на работу в Управление московского трамвая, где он возглавил техническое руководство Службой подвижного состава.

В 1953 году Михаил Шполянский был назначен директором проектной конторы Мосэлектротранспроект, на основе которой в последующем был создан институт «МосгортрансНИИпроект» (сейчас – ГБУ «МосТрансПроект»), решающий комплексные проблемы развития городского пассажирского транспорта нашей столицы. На этом посту Михаил Шполянский проработал 22 года до своего ухода на пенсию в 1975 году.

Михаил Шполянский был инженером-транспортником поистине энциклопедического размаха, охватывающим в своей деятельности все стороны работы городского транспорта. 15 мая 2017 года, в день рождения Московского метрополитена, в электродепо «Северное» состоялось торжественное открытие мемориальной доски, которая увековечила память о выдающемся инженере Михаиле Наумовиче Шполянском. ММ

(НЕ)гендерные профессии

2020 ГОД СТАЛ ДЛЯ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПО-НАСТОЯЩЕМУ ЗНАКОВЫМ. В ФЕВРАЛЕ К ОБУЧЕНИЮ ПРИСТУПИЛА ПЕРВАЯ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 40 ЛЕТ ГРУППА ЖЕНЩИН-МАШИНИСТОВ, А В ИЮНЕ КОНТРОЛЁРОМ-КАССИРОМ СТАЛ МУЖЧИНА – ВПЕРВЫЕ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ МОСМЕТРО. СТАТИСТИКА НА НАЧАЛО 2021 ГОДА: 11 МУЖЧИН СРЕДИ КОНТРОЛЁРОВ-КАССИРОВ И 12 ЖЕНЩИН СРЕДИ МАШИНИСТОВ. РЕДАКЦИЯ ММ ПОГОВОРИЛА С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ОБЕИХ ПРОФЕССИЙ О РАБОТЕ, РЕАКЦИИ ПАССАЖИРОВ И РАЗДЕЛЕНИИ ПО ГЕНДЕРНОМУ ПРИЗНАКУ.

Гафур Аблямитов

КОНТРОЛЁР-КАССИР

ПОЧЕМУ МЕТРО

Я учусь на третьем курсе в Московском колледже транспорта при РУТ (МИИТ) на помощника машиниста и слесаря. Прошлым летом нам предложили устроиться в метро на время каникул. Я как раз искал подработку, поэтому сразу согласился. Другие парни из колледжа в основном шли в путейцы, но я выбрал должность контролёра-кассира. Когда время каникул подходило к концу, я понял, что без проблем смогу совмещать работу с учёбой, и решил остаться. Сейчас подрабатываю вечером с 18 до 22 на станции «Сухаревская», иногда на «Проспекте Мира».

О РЕАКЦИИ ПАССАЖИРОВ

Я даже и подумать не мог, что парень-кассир может вызвать столько удивления. Бывало, люди подходили к кассе и по привычке говорили: «Здравствуйте, девушка». Потом, конечно, извинялись. Некоторые прямо спрашивали: «Как так? Это же женская профессия». Подобные вопросы меня не смущают, я к ним готов. Коллеги тоже проявляют интерес. Часто слышу от кассиров с других станций: «Наконец-то мы познакомились, столько слышали о тебе».

О РАБОТЕ

Когда я говорю, что работаю в метро, я испытываю гордость, ведь это один из важнейших объектов столицы. Кроме того, у нас отличный коллектив. Кассиры, старшие кассиры – все очень хорошо меня приняли. Конечно, бывают сложные моменты – всё-таки мы работаем с людьми, – но в целом я очень доволен. Есть даже постоянные пассажиры: мы узнаём друг друга, поздравляем с праздниками. Мне вообще кажется, что наша станция какая-то особенно добрая.

О ПРОФЕССИЯХ

Я не разделяю профессии на мужские и женские. Если человек имеет необходимые навыки, знания и амбиции, почему его нужно ограничивать? Женщины-машинисты – это круто. С 1 января запрещённых для женщин профессий осталось 100 вместо 456 – эта тенденция меня очень радует.

Ольга Буравлёва

МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

ПОЧЕМУ МЕТРО

Свою карьеру в метро я начала ещё на четвёртом курсе колледжа железнодорожного транспорта. Изначально пришла на практику, но в итоге мне предложили остаться. Пять лет я трудилась в должности электромеханика связи, а потом увидела объявление о наборе женщин-машинистов. Мне стало интересно попробовать себя в этой профессии.

О РЕАКЦИИ ПАССАЖИРОВ

Изумлённые глаза пассажиров – привычное дело. Некоторые подходят практически вплотную к кабине, чтобы меня разглядеть. Я уезжаю, а они всё стоят и смотрят вслед. Возможно, если бы на линию вышли сразу 100 или 200 женщин, была бы другая реакция. Нас всего 12, отсюда настолько сильный интерес. Про нас пишут и российские, и зарубежные СМИ. Да, это необычно, но я к такому вниманию отношусь спокойно. Язвительные комментарии о том, что надо помечать составы, которыми управляет женщина, и другие подобные я видела. Отвечу на это так: сколько людей, столько мнений. Коллеги, родные и друзья меня поддерживают.

О РАБОТЕ

Мы отработали на линии два месяца, а если учесть все стажировки, то уже гораздо больше. Это был долгий и тяжёлый путь, но он того стоил. Раньше профессия была запрещена для женщин исключительно из-за вредных условий. Сейчас мы управляем современными составами: никаких сумасшедших нагрузок нет, только большая ответственность за тысячи пассажиров.

О ПРОФЕССИЯХ

Считаю, что нужно судить не по гендеру, а по знаниям, навыкам. Да, в первую группу женщин-машинистов поступили 25 человек, а вышли на линию 12. Но нужно понимать, что и в мужских группах происходит то же самое. Программа действительно сложная – кто-то может её освоить, кто-то нет, и это никак не зависит от пола человека.

ЛИЦА МЕТРО

Когда метро – призвание, это достойно звания

ДВУМ НАШИМ КОЛЛЕГАМ НЕДАВНО ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ «ПОЧЁТНЫЙ РАБОТНИК ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ ГОРОДА МОСКВЫ»

АННА ЛАЗУТЕНКОВА-НЕКЛЮДОВА,
и.о. начальника станции «Стахановская», 10-я дистанции Службы движения

МАРИЯ ЩЕТИНИНА,
инженер электродепо «Владыкино»

ИЗ НАГРАДНОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Благодаря организаторским способностям и большому практическому опыту грамотно организует работу подчинённых, требуя внимательного отношения к пассажирам и точного исполнения обязанностей по обеспечению безопасности движения.

Может достойно и грамотно выйти из любой нештатной ситуации.

Является наставником молодёжи. За последние пять лет подготовила около десяти работников в должностях операторов и дежурных станционного поста централизации, дежурных по станции.

Постоянно повышает свой профессиональный уровень, стремится к получению дополнительных знаний.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

В метро я начала работать 18 с половиной лет назад дежурным по эскалатору на 8-й дистанции. Потом освоила профессию оператора при дежурном поста централизации. Помню, как привыкала к ночным сменам. После первой проспала свою станцию по пути домой. Чтобы освоиться в метрополитене, требуется время. Но потом ты не просто привыкаешь – ты прикипаешь к метро. Я работаю с 17 лет, в метро пришла в 22 года, заочно получила высшее образование в Московской международной академии. И в памяти исключительно здешний опыт! Я просто не мыслю себя вне метрополитена.

Своё, любимое, дело я нашла в профессии дежурного по станции. Много движения, много общения – это мне по душе. А давним желанием было поработать на только что открытой станции. Недавно это осуществилось. Радуюсь «новому дому» – просторному, оснащённому техникой. Даже название станции – «Стахановская» – по мне! Наша команда делает всё, чтобы станция соответствовала имени и была на высоте.

ИЗ НАГРАДНОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Подаёт пример ответственного отношения к выполнению служебного долга. Выполняет заданные объёмы перевозок пассажиров, обеспечивает безопасность движения поездов и эффективное использование технических средств.

В период режима повышенной готовности активно и грамотно оптимизировала работу локомотивных бригад.

Своевременно подготавливала проекты ответов на обращения граждан по вопросам эксплуатации подвижного состава, работы локомотивных бригад и должностных лиц.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Я пришла в метро в 18 лет уборщицей на «Дмитровскую». А через 10 лет исполняла обязанности начальника этой станции. До этого работала дежурным по приёму-отправлению поездов, по станции, поста централизации… Шаг за шагом метрополитен направлял меня, он стал моей судьбой. По целевому направлению я окончила академию транспорта, и меня пригласили на должность инженера по эксплуатации в электродепо «Владыкино». Первые полгода здесь были трудными до слёз. Совершенно другая специфика! Составляя графики сменности и движения, нужно продумать множество моментов, учесть интересы сотен человек, оперативно реагировать на меняющиеся вводные. Я сомневалась в себе, но поддержали коллеги, нашлись помощники и наставники. С ними, в частности с Наталией Борисовной Демидовой, мы продолжаем трудиться сообща. Сегодня я работаю в таком коллективе, что могу без преувеличения сказать: «Если есть место выше рая, то я его нашла. Трудности профессии, конечно, никуда не ушли, но все они преодолимы».

Награды нашим коллегам вручал лично Мэр Москвы Сергей Собянин 25 декабря 2020 года. В этот день Мария и Анна пересеклись на станции «Пушкинская» перед церемонией, которая проходила в Белом зале Правительства Москвы. Они сразу узнали друг друга: оказывается, одна из них проходила стажировку у другой, когда осваивала профессию дежурного по станции. Будучи в масках, по глазам узнали друг друга и обрадовались нежданной встрече.

КОНКУРС

Пожарная охрана: лучшие в профессии

ОПРЕДЕЛЕНЫ ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА СРЕДИ МАСТЕРОВ И ИНСТРУКТОРОВ ПО ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ПРОФИЛАКТИКЕ

Победители и призёры получили грамоты и денежное вознаграждение

С марта по декабрь 2020 года в Отделе пожарной охраны проходил конкурс профессионального мастерства. В соревнованиях принимали участие старшие инструкторы по противопожарной профилактике (сменные и дневные), инструкторы по противопожарной профилактике (сменные и дневные), мастера. Отборочный этап конкурса прошёл в пожарных командах в соответствии с месячными планами работы. В рамках второго этапа финалисты демонстрировали владение теоретическими и практическими навыками. ММ

СТАРШИЙ ИНСТРУКТОР (ДНЕВНОЙ)

I место – Вера Соболева
II место – Андрей Баранов
III место – Александр Медведев

СТАРШИЙ ИНСТРУКТОР (СМЕННЫЙ)

I место – Александр Кутылов
II место – Алексей Краснов
III место – Николай Шатов

ИНСТРУКТОР (ДНЕВНОЙ)

I место – Ирина Румянцева
II место – Павел Коленченко
III место – Александр Орлов

ИНСТРУКТОР (СМЕННЫЙ)

I место – Всеволод Тимченко
II место – Дмитрий Афонин
III место – Эдуард Бородин

МАСТЕР

I место – Борис Бритов
II место – Александр Вукин
III место – Юрий Ломакин

От благодарности до медали:
награды для работников транспорта и что за ними стоит

КАКИМИ ВНУТРЕННИМИ, ГОРОДСКИМИ, ОТРАСЛЕВЫМИ И ВЕДОМСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ ПООЩРЯЮТ ЗА МНОГОЛЕТНИЙ ТРУД И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ЗАСЛУГИ ТЕХ, КТО ТРУДИТСЯ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ, И КАКИЕ МАТЕРИАЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА СТОЯТ ЗА ВСЕМИ ГРАМОТАМИ, ПОЧЁТНЫМИ ЗВАНИЯМИ И ЗНАКАМИ ОТЛИЧИЯ? МЫ ПОПРОБОВАЛИ РАЗОБРАТЬСЯ В ЭТИХ ВОПРОСАХ.

Награды метрополитена

Занесение на Доску почёта Управления метрополитена

Единовременное поощрение 10 000 руб.

Благодарность начальника метрополитена

Единовременное поощрение 7 000 руб.

Почётная грамота Московского метрополитена

Единовременное поощрение 10 000 руб.

Нагрудный знак «Ветеран труда Московского метрополитена»

За стаж в метро 25 лет для мужчин и 20 – для женщин

Единовременное поощрение в размере минимального оклада рабочего-повременщика на метрополитене – сегодня это 16 000 руб.
Бывшим работникам – путевки в Оздоровительный комплекс метрополитена по льготной цене

Именные часы начальника Московского метрополитена

Нагрудный знак «За безаварийную работу» II степени

Единовременное поощрение 10 000 руб.

Нагрудный знак «За безаварийную работу» I степени

Единовременное поощрение 15 000 руб.
+ 15% ежегодно к размеру вознаграждения по итогам работы за год

Нагрудный знак «Почётный работник Московского метрополитена»

Единовременная премия в 0,5 должностного оклада/месячной тарифной ставки
Повышенная ежегодная выплата на транспортные расходы перед отпуском 12 000 руб.
+ 15% ежегодно к вознаграждению по итогам работы за год

Награды Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы

Благодарственное письмо заместителя Мэра Москвы, руководителя Департамента

Благодарность заместителя Мэра Москвы, руководителя Департамента

Единовременное поощрение 30 000 руб.

Почётная грамота Департамента

Единовременное поощрение 50 000 руб.

Городские награды

Благодарность Мэра Москвы

Единовременная премия 200 000 руб.

Почётная грамота Правительства Москвы

Единовременная премия 250 000 руб.

Почётные звания города Москвы по профессиям

Единовременная премия 250 000 руб.
+ 25% ежегодно к вознаграждению по итогам работы за год
+25% при уходе на пенсию впервые или прекращении трудового договора в связи с нетрудоспособностью

Знак отличия «За безупречную службу городу Москве»

Единовременная премия 300 000 руб.
+ 25% ежегодно к вознаграждению по итогам работы за год
+25% при уходе на пенсию впервые или прекращении трудового договора в связи с нетрудоспособностью

Знак отличия «За заслуги перед Москвой»

Единовременная премия 500 000 руб.
+ 25% ежегодно к вознаграждению по итогам работы за год
+25% при уходе на пенсию впервые или прекращении трудового договора в связи с нетрудоспособностью

Ведомственные награды

Благодарность Министра транспорта Российской Федерации

Единовременная премия 20 000 руб.

Нагрудный знак «Почётный работник горэлектротранспорта»

Повышенная ежегодная выплата на транспортные расходы перед отпуском 6 000 руб.
Единовременная премия в 0,3 должностного оклада/месячной тарифной ставки
+ 25% ежегодно к вознаграждению по итогам работы за год
+25% при уходе на пенсию впервые или прекращении трудового договора в связи с нетрудоспособностью

Нагрудный знак «Почётный работник транспорта России»

Единовременная премия в 0,3 должностного оклада/месячной тарифной ставки
+ 25% ежегодно к вознаграждению по итогам работы за год
+25% при уходе на пенсию впервые или прекращении трудового договора в связи с нетрудоспособностью
Право на присвоение звания «Ветеран труда» РФ

Медаль «За заслуги в развитии транспортного комплекса России»

Единовременная премия в 0,5 должностного оклада/месячной тарифной ставки

Знак отличия Министра транспорта РФ «За труд и пользу»

Единовременная премия в 0,5 должностного оклада/месячной тарифной ставки

Есть отличная новость!

Оздоровительный комплекс Московского метрополитена

открыт с 1 февраля

Отдыхаем с комфортом и скидками!

Где это?

Одинцовский г.о., пос. Лесной Городок, ул. Железнодорожная, 12

Всего в получасе езды на пригородном поезде от Киевского вокзала или на авто по Минскому шоссе. Вокруг – обширный лесопарк в 11 гектаров. Это место овеяно романтикой и легендами.

Приезжайте – вам всё расскажут и покажут.

Что новое?

Медицинские услуги

Оздоровительный комплекс готов подарить гостям здоровье и красоту. Здесь можно пройти восстановительное лечение на современном оборудовании. На выбор – пакетные программы или индивидуальные комплексы, подобранные врачом-физиотерапевтом Оздоровительного комплекса.

- Физиотерапия
- Бальнеология
- Массаж
- Кедровая сауна

Какие предложения?

Льготный тариф «Моё метро»

Работникам метро и членам их семей здесь предлагают скидки.

777 рублей с человека в сутки (будни)

- Размещение
- Трёхразовое питание
- На выбор: бассейн, солярий или бильярд

Зимой у гостей популярны лыжи, каток и горка – для этих развлечений бесплатно предоставят оборудование.

Посмотрите, как у нас отдыхают!

8 (495) 598-81-70 www.okmetro.ru @metro_okm

ВНИМАНИЕ!

КОНКУРС

на лучшее название Оздоровительного комплекса метрополитена

Коллеги, нашему красивому и уютному месту отдыха нужно придумать имя. Иногда мы называем его между собой Лесным городком, но это только наименование посёлка, где он расположен.
После слов Оздоровительный комплекс Московского метрополитена должно стоять уникальное, тёплое и звучное название.

Присылайте свои варианты на почту dialog@mosmetro.ru до 15 апреля.
Тема письма: «Предлагаю имя».

Призом победителю конкурса станут бесплатные выходные в Оздоровительном комплексе на семью (супруг(а) и дети) или на две персоны (отдых с любым из близких или друзей).

КАЛЕНДАРЬ

Активный год

РУКОВОДСТВО И ПРОФСОЮЗ МЕТРОПОЛИТЕНА АНОНСИРОВАЛИ **ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ** ПЛАН СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

ЗА АКТУАЛЬНЫМИ АНОНСАМИ СЛЕДИТЕ В ИНСТАГРАМЕ **@SPORT_MOSMETRO.**

ПО ВОПРОСАМ УЧАСТИЯ В СОРЕВНОВАНИЯХ ОБРАЩАЙТЕСЬ К ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ППО ИЛИ СПОРТИНСТРУКТОРУ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ. КОНТАКТЫ ВЫ ВСЕГДА МОЖЕТЕ УЗНАТЬ, ОТПРАВИВ ЗАПРОС НА **DIALOG@MOSMETRO.RU**

Профсоюзная зима

КОМАНДА МЕТРОПОЛИТЕНА ВЫИГРАЛА ТРИ КУБКА НА СПОРТИВНОМ ЗИМНЕМ ПРАЗДНИКЕ

В условиях пандемии командные лыжные забеги стали альтернативой массовой «Московской лыжне»

7 февраля в Олимпийском учебно-спортивном центре Московской федерации профсоюзов «Планерная» состоялся праздник «Профсоюзная зима», в котором приняли участие почти 1 000 спортсменов из 16 городских комитетов отраслевых профсоюзов, ФНПР и МФП. Мероприятие включало в себя пять дисциплин: мини-футбол, гиревой спорт, лыжные гонки, семейные старты, метание медбола. Сборная команда Московского метрополитена трижды стала призёром соревнований. **ММ**

Больше фотографий – по QR-коду

II место – гиревой спорт

II место – лыжные гонки в общекомандном зачёте среди женщин и мужчин

III место – мини-футбол

СПОРТ В ГОРОДЕ

Игры «Трудовых резервов»

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ЗАВОЕВАЛ 19 МЕДАЛЕЙ НА ВСЕРОССИЙСКОМ КОРПОРАТИВНОМ ПЕРВЕНСТВЕ

Московские зимние корпоративные игры проходили 13–14 февраля. Их организатором выступило легендарное Всероссийское физкультурно-спортивное общество «Трудовые резервы», объединяющее спортсменов-любителей со всей страны. В борьбу за титул лучшей команды вступили более 2 000 человек.

Московский метрополитен представили 80 спортсменов. В общую копилку они собрали 19 медалей, а наша команда по мини-футболу стала чемпионом. К слову, поболеть за неё пришли дети работников метро из «35-го отряда».

Были герои первенства. Например, Мария Мизгирева (ДИТС) стала призёром в четырёх видах, а капитан нашей футбольной сборной, вратарь Максим Чеклецов (электродепо «Планерное») был признан лучшим игроком турнира.

Спортсмены метро благодарят профсоюз предприятия за возможность играть и побеждать. **ММ**

Больше фотографий – по QR-коду

«Спутник V» против коронавируса и скептиков

РОССИЙСКУЮ ВАКЦИНУ ОЦЕНИЛИ МИРОВЫЕ ЭКСПЕРТЫ

Ведущее научное медицинское издание The Lancet опубликовало итоги третьей фазы клинических испытаний, которые засвидетельствовали, что препарат «Спутник V», разработанный исследовательским Центром имени Гамалеи, – высокоэффективный и самый безопасный. «Спутник V» показал эффективность, сравнимую с разработками Pfizer и Moderna, которые одобрены для вакцинации в Европе и США, причём его испытания велись только в течение 21 суток после введения первой дозы.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

91,6% – от 18 до 60 лет
91,8% – старше 60 лет

ИММУНИТЕТ

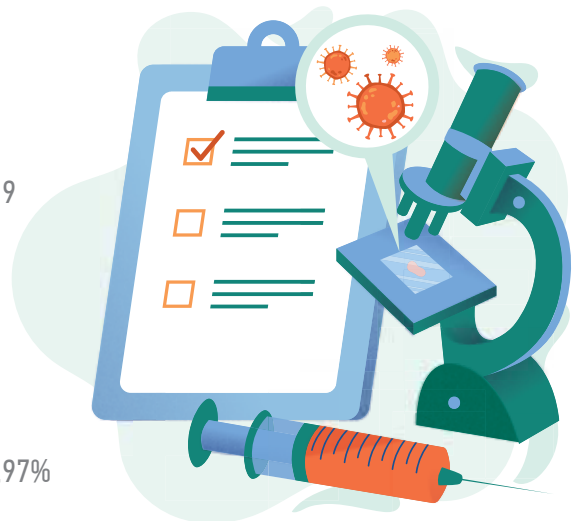
в 1,5 раза выше, чем после перенесённого COVID-19

ЗАЩИТА

100% против тяжёлого течения заболевания
100% против всех известных штаммов, включая «британский»

РИСК ПОБОЧНЫХ ЯВЛЕНИЙ

0,27%
Для сравнения: Pfizer-BioTech – 0,58%, Moderna – 0,97%



СТОИТ ЛИ МНЕ ДЕЛАТЬ ПРИВИВКУ?

ЭТОТ ВОПРОС, ПО СТАТИСТИКЕ, ЧАЩЕ ЗАДАЮТ СЕБЕ ЖЕНЩИНЫ. МЫ РАССПРОСИЛИ КОЛЛЕГ, СДЕЛАВШИХ ПРИВИВКУ, ЧТО ОНИ ДУМАЮТ О ВАКЦИНАЦИИ И ПОЧЕМУ СДЕЛАЛИ ВЫБОР В ЕЁ ПОЛЬЗУ.

Елена Сайкина,
заведующая здравпунктами,
медицинская сестра 2-го радиуса

Я вакцинировалась среди первых в ноябре-декабре в рамках проводимых пострегистрационных исследований. Предварительно много читала о «Спутнике V» и принципе его действия. Плюс в том, что это не «живая» вакцина – она содержит в себе не вирус, а только один его неопасный фрагмент с информацией о строении определённого белка, с которой нужно «познакомить» организм для иммунного ответа. Поэтому я вакцинировалась осознанно.

Кроме того, вместе со мной вакцину получил муж. Он сказал, что доверяет моему мнению. Тогда, осенью, вакцина была доступна ещё не всем, но метрополитен дал возможность привиться не только работникам, но и членам семей, за что огромное спасибо родному предприятию. Кстати, мои родители тоже думают о прививке.

Считаю, что вакцина уже показала себя в деле. В моём окружении есть те, кто заболел COVID-19, – подруга, сестра. И так получилось, что мы с мужем были в контакте и не заболели. К слову, подруга, уже имея симптомы, не сразу поверила, что это коронавирус. Сегодня уже мало кто считает пандемию мифом, практически все столкнулись с ней и с выбором: надеяться, что это тебя минует, или вакцинироваться. Я за второй вариант.

Елена Пискунова,
начальник Службы
охраны труда

Я вакцинировалась в январе-феврале. Оба этапа прошли отлично, без каких-либо побочных эффектов.

Почему решилась? Я всегда делаю профилактические прививки, включая ежегодную вакцинацию от гриппа. Коронавирус не стал исключением. Кроме того, мне, как руководителю, стоило показать пример своим работникам.

Думаю, что вакцина действует: каждый день езжу в метро в час пик по нагруженной Таганско-Краснопресненской линии, и всё в порядке. Есть более убедительный пример – мой заместитель. Она тоже вакцинировалась и «встретилась» с коронавирусом непосредственно – заболел сын. Но её защита сработала.

Тем, кто в раздумье, стоит ли делать прививку, советую хорошенько разобраться в своих страхах и измерить риски.

С чем именно связаны сомнения? Ведь иногда люди боятся надуманных отдалённых реакций на вакцину и забывают о сегодняшней реальной опасности от самого вируса. И уж если говорить о будущем, последствия от заболевания наверняка менее предсказуемы и более страшны, чем прививка.

Анастасия Козырева,
начальник отдела реализации социальных
программ Центра единого кадрового сервиса

С начала пандемии наш отдел работает в здравпунктах – помогаем организовать тестирование и прививочную кампанию. Конечно, я вакцинировалась, чтобы не подвергать риску себя и других.

Я веду активный образ жизни – это укрепляет иммунитет и позволяет бороться с сезонными заболеваниями. Однако пандемия – исключительный случай, и я решила вакцинироваться. К слову, в моём отделе работают инструкторы по физической культуре, и все они сделали такой же выбор.

Мы с коллегами привились в январе. Все здоровы, несмотря на активное общение, которое предполагает работа.

После вакцинации было любопытно проверить: сработала ли прививка? Есть специальный тест на антитела к S-белку. Я его сделала – иммунный ответ есть.

Тем, кто в сомнениях, советую прийти на медосмотр в здравпункты депо «Измайлово» или Эскалаторной службы, где проходит вакцинация. Здесь работают врачи-терапевты, которые на практике столкнулись с реальной опасностью и последствиями пандемии и, как никто другой, смогут ответить на все вопросы и помочь преодолеть страх перед вакцинацией.

К СВЕДЕНИЮ

В РОСПОТРЕБНАДЗОРЕ РАЗВЕНЧАЛИ ОДИН ИЗ МИФОВ О ВАКЦИНАЦИИ

«Вакцинация от коронавируса не повлияет на репродуктивную функцию», – заявил 22 января РИА Новости заместитель директора по научной работе ЦНИИ эпидемиологии Роспотребнадзора, член-корреспондент РАН Александр Горелов. «Но вместе с тем мы знаем, что шоковым органом, который выбирает коронавирус, может быть что угодно. У кого-то лёгкие, у кого-то мозг, у кого-то почки, у кого-то репродуктивные органы», – сказал Горелов в эфире телеканала «Доктор». Он добавил, что сегодня, согласно мировым рекомендациям, после перенесённой коронавирусной инфекции минимум три месяца нежелательно беременеть.

Ранее, 19 декабря, директор центра Гамалеи Александр Гинцбург заявил РИА Новости, что разработчики «Спутника V» проверяли его воздействие на репродуктивную функцию и препарат показал свою безвредность.

КАК ПРОХОДИТ ВАКЦИНАЦИЯ ОТ COVID-19

Запись на прививку

Отдел кадров вашего подразделения

Горячая линия Медицинской службы
8 (903) 288-58-82,
ежедневно с 8:00 до 20:00

Осмотр терапевта

Если нет противопоказаний

В один день

Вакцинация: этап 1

Пункты на ваш выбор:

Здравпункт электродепо «Измайлово»,
Измайловский проспект, д. 45,
метро «Измайловская»

Здравпункт Эскалаторной службы,
ул. Краснопрудная, д. 9А, стр. 1,
метро «Комсомольская»
или «Красносельская»

Через 21 день

Вакцинация: этап 2

И получение сертификата о прививке

Важно учесть!

Накануне второго этапа вы получите SMS-напоминание о том, что вас приглашают в поликлинику № 64 или 191. Но прийти нужно на тот же здравпункт метро, где вы делали первую прививку. Здесь работает медперсонал данной поликлиники.

На здравпункте Эскалаторной службы. **Специалист ДИТС Полина Мальковская** проходит второй этап вакцинации

Стартует набор в театр

ПРИГЛАШАЮТ ВСЕХ РАБОТНИКОВ МЕТРОПОЛИТЕНА

Самодеятельный театр «Метро» – новое сообщество Московского метрополитена. Он уже открыл двери для детей работников. Скоро начнутся занятия и со взрослой группой.

ЧЕМУ МОЖНО НАУЧИТЬСЯ?

- Культура и техника речи
- Сценическое движение
- Взаимодействие в группе
- Художественное слово
- Фантазия и образное мышление
- Чувство ритма и координация движений
- Снятие зажимов
- Этикет
- Исторические танцы и др.

ПЕДАГОГИ

Анна Бартини
Имеет дипломы по специальностям «режиссёр театра» и «диктор радио». В течение нескольких лет руководила самодеятельным театром.

Олег Шухат
Историк моды, исторический консультант и хореограф. Имеет опыт постановки бальных сцен в кино.

Двухчасовые занятия будут проходить раз в две недели по четвергам **с 17:30 до 19:30** в актовом зале управления на **проспекте Мира, 41, стр. 2**

ЗАПИСЬ В ГРУППУ:

8 (926) 124-00-33
Спешите!
Количество мест ограничено.

12
февраль
2 (118) 2021

Прагматичный изобретатель

В НАШЕЙ СТРАНЕ ЕГО МАЛО КТО ЗНАЕТ. А МЕЖДУ ТЕМ ДЖЕРОМ ЛЕМЕЛЬСОН ЯВЛЯЕТСЯ ЧУТЬ ЛИ НЕ РЕКОРДСМЕНОМ ПО КОЛИЧЕСТВУ ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ ПАТЕНТОВ – БОЛЕЕ ШЕСТИСОТ.

Александр Спарбер,
ведущий инженер
отдела научно-технического
развития Службы
профориентации, обучения
и развития персонала

Его превосходит, наверное, только великий Томас Эдисон, у которого было 1 093 патента на изобретения. Но Эдисон, хоть и был весьма прагматичным, изобретал ради технического прогресса. А герой нашего повествования, как говорил его адвокат, «не патентовал изобретения, а изобретал патенты». Но тем не менее Джером Лемельсон изобрёл массу действительно очень полезных вещей.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

Один из самых плодовитых изобретателей Америки родился 18 июля 1923 года. В Нью-Йорке, на Стэйтен-Айленд. Его отец был врачом-терапевтом. Видимо, поэтому первым изобретением мальчика Джерома стала ложка с подсветкой – помните, врачи, приходя домой к пациенту с простудой, просили ложку, чтобы прижать язык и легче заглянуть в горло? «Встаньте к свету», – говорил доктор. Вот Джером и придумал приделать к ложке подсветку. Чуть позже, уже будучи подростком, Лемельсон организовал целый «бизнес», изготовляя на продажу авиационные модели с моторчиками, работающими на сжатом воздухе.

Джером Лемельсон

НА СТРАНУ И НА СЕБЯ

Трудовой деятельностью Джером Лемельсон начал заниматься во время Второй мировой войны. Он тогда служил в инженерном подразделении ВВС США. Когда война закончилась, Джером пошёл учиться в Университет Нью-Йорка. Помимо учёбы, талантливый юноша стал участником проекта по разработке ракетных и реактивных двигателей. Окончив университет, Лемельсон продолжил работу в этом направлении, присоединившись к проекту Republic Aviation по созданию управляемых ракет. Однако вскоре уволился и некоторое время служил инженером по технике безопасности на металлургическом заводе. Причина столь резкой перемены нам неизвестна – ведь вроде бы работа по созданию ракет существенно интереснее. Однако к новой работе Джером относился вполне ответственно. Во всяком случае, он довольно быстро ушёл с новой должности как раз потому, что руководители относились к его рекомендациям не так серьёзно, как следовало.

С тех пор Лемельсон больше никогда не работал ни на страну, ни на чужого дядю – только на себя.

КАК ЭТО ИЗОБРЕТАЛОСЬ

Первое официальное изобретение Лемельсона было весьма простым – он усовершенствовал шапочку с пропеллером. Как известно, пропеллер вращается только при ветре или если владелец шапочки быстро двигается. Лемельсон же предложил приделать к головному убору трубочку, в которую можно дуть. Потом ради быстрой прибыли он усовершенствовал ещё несколько подобных игрушек. И оформил патенты.

Да, Лемельсон пытался извлечь прибыль из всего. Но изобретал он отнюдь не только трубочки для шапочек. Он всегда записывал все приходящие в голову мысли. После него осталось несколько тысяч записных книжек!

К примеру, именно Лемельсону мы обязаны появлением аудио- и видеоплееров. В 1955 году он с молодой женой вернулся с Багамских островов. Поскольку на Багамах ему в голову тоже пришли некоторые идеи, по дороге Джерри и Дороти заехали в Патентное ведомство. Утомившись от сидения в душной конторе, Дороти обмолвилась, что процесс рассмотрения идей не мешало бы автоматизировать. Буквально на следующий день Джером придумал систему видеозаписи для работы с большими массивами документов, позволявшую разместить на одной катушке около 250 тысяч страниц. Затем он придумал механизм, осуществляющий быструю и медленную перемотку плёнки в обоих направлениях, режим стоп-кадра для просмотра и копирования документа, технологию аудиозаписи на магнитную ленту и воспроизведения звука. Только через 15 лет, когда компания Sony начала выпускать видеомагнитофоны, Лемельсон принудил её руководителей заплатить ему за лицензию. А в 1974 году выгодно продал эту лицензию нескольким компаниям, производящим магнитофоны. В общем, Лемельсон славно потрудился в области обработки и хранения данных. В 1981 году компания IBM приобрела у него лицензии на 20 патентов из этой области.

Одним из самых успешных изобретений (вернее, идей) Лемельсона стала камера «машинного зрения», сканирующая изделия на заводском конвейере на наличие дефектов. Хотя, конечно, нам более близка другая его идея – мобильный телефон. Да-да! Один из адвокатов Лемельсона рассказывал, что как-то звонил ему по мобильному телефону, а в трубке начались помехи. «Черт возьми! – воскликнул Лемельсон. – Ведь эту штуку я изобрёл!» Кроме того, Джером изобрёл автоматизированный склад, промышленных роботов, говорящий термометр, усовершенствованный факс и пр.

КАК ЭТО ОФОРМЛЯЛОСЬ

Но озарения, как это часто бывает у гениев, здесь не играли никакой роли. Лемельсон просто выбирал некую конкретную область и начинал её изучать. Иногда сам, иногда нанимал специалиста, чтобы тот нашёл все существующие патенты. А затем пытался понять, как эта область будет развиваться, и изобретал что-то, что находилось где-то посередине проводившихся на тот момент исследований. Наверное, нет области, где бы он что-либо не запатентовал. Например, в микрохирургии у него есть патент на хирургический жгут с электронной системой контроля. И даже если его изобретение не внедрялось в производство (а так чаще всего и было), заявка выполняла роль пункта контроля на платной автодороге – каждый должен остановиться и заплатить, прежде чем ехать дальше.

Как говорил сам Лемельсон, «нужно максимально „расширить“ своё изобретение, чтобы его как следует защитить. И по возможности избегать точных терминов, например, написать не „транзистор“, а „управляемый электронный клапан“, и так далее». В конечном итоге Лемельсона признали законным автором около 150 технологий, которые принесли более $100 млн.

Наряду с разработками он занимался и общественной деятельностью, в том числе программами правовой поддержки независимых изобретателей и доступного образования для представителей национальных меньшинств.

Умер Лемельсон в 1997 году от рака печени, но и тяжелобольной продолжал трудиться – конструировал разнообразное медицинское оборудование. А перед смертью передал $500 тыс. в распоряжение Массачусетского технологического института. С той поры там ежегодно вручается премия за лучшее изобретение. Кроме того, осталась созданная Лемельсоном в 1993 году компания Lemelson Foundation, которая и после смерти изобретателя судится по поводу его патентов примерно с 400 компаниями. Такой вот, если хотите, парадокс. ММ

Как у них?

Самые яркие события в жизни метрополитенов мира

Перевела и подготовила Анна Суханова,
ведущий специалист отдела научно-технического развития Службы профориентации, обучения и развития персонала

«УМНЫЕ» ТУРНИКЕТЫ БУЭНОС-АЙРЕСА

В Аргентине продолжается активная борьба с коронавирусом: госкомпания Trenes Argentinos – оператор общественного ж/д транспорта Большого Буэнос-Айреса – оборудовала 350 турникетов в метро и на пригородном сообщении устройствами контроля доступа на станции. Они измеряют температуру пассажира, распознают наличие правильно надетой маски и проверяют цифровые спецпропуска на право проезда в часы пик.

Устройства напрямую связаны с базой спецпропусков, которые выдаются исключительно работникам служб жизнеобеспечения. Пассажир должен предъявить устройству QR-код пропуска, затем отойти на полметра, чтобы оно измерило его температуру и проверило наличие маски. Если система распознает хоть одно нарушение, то немедленно оповестит об этом пассажира громким звуковым сигналом, а платёжный терминал на турникете просто не примет оплату. Для людей с нарушениями слуха устройство снабжено дисплеем-планшетом, на котором наглядно дублируется весь алгоритм и результаты проверки.

Разработанная компанией Indra система контроля оснащена инфракрасным температурным сенсором и термографической камерой. Она создаёт изображения, позволяющие определить перегретые или переохлаждённые места объекта. Система способна улавливать колебания температуры до 0,3 °С и за секунды автоматически выбирать самый высокий показатель. Также в системе присутствует интеллектуальный алгоритм распознавания лиц, который способен не только установить личность пассажира, но и отличить фото и видео изображения от реального человека – такая технология позволяет полностью исключить обман со стороны пассажиров.

Власти Большого Буэнос-Айреса надеются, что подобные меры не только улучшат неблагоприятную эпидемиологическую обстановку: в будущем данную систему предполагается использовать и в других местах массового скопления людей для снижения уровня преступности и повышения уровня безопасности аэропортов, вокзалов, больниц, школ, крупных магазинов и бизнес-центров.

Испанская компания Indra – международный лидер в области производства и интеграции системных решений и оборудования для транспортной отрасли, в частности для бронирования, защиты от подделок и продажи билетов и транспортных карт, включая технологии, основанные на e-ticketing (электронные билеты).

Принцип работы устройств контроля

Источники: indracompany.com, railwaygazette.com

СКОРОСТНАЯ ЛИНИЯ МЕТРО МАЛАЙЗИЯ–СИНГАПУР: НАКОНЕЦ-ТО СВЕРШИЛОСЬ?

Нет, амбициозным, гигантских масштабов планам Малайзии и Сингапура по строительству 350-километровой линии сверхскоростного метро Куала-Лумпур – Сингапур так и не суждено сбыться: в январе власти двух стран объявили об отказе от реализации проекта. Он оказался слишком дорогим, особенно для Малайзии, а разразившаяся пандемия COVID-19 спутала все карты ещё больше.

Однако проблема перегруженного автомобильного сообщения между двумя странами осталась. И решение нашлось: в декабре 2020 года власти Сингапура и Малайзии заключили контракт на строительство скоростной трансграничной линии лёгкого метро между малазийским городом Джохор-Бару и Сингапуром (англ. сокр. – RTS Link).

Торжественная церемония закладки линии состоялась 21 января этого года. Как заявил во время церемонии министр транспорта Сингапура, хоть «линия RTS Link является совсем короткой – протяжённость 4 км», зато «её экономические и социальные выгоды весьма значительны» для обеих стран, а затраты на строительство в разы меньше прошлого глобального проекта. На линии будет всего две станции: в Сингапуре – «Woodlands North», в Малайзии – «Bukit Chagar». Стоимость контракта составила почти $700 млн (ок. 53 млрд руб.), а генеральным подрядчиком станет японская компания Penta-Ocean Construction, специализирующаяся на проектировании и сооружении объектов морской инфраструктуры.

Это не первый сингапурский контракт Penta-Ocean Construction: в настоящее время она как раз заканчивает строительство станций «Bright Hill» и «Orchard» подземной метролинии «Томсон – Восточное побережье». Согласно новому контракту, компания построит часть тоннелей RTS Link, станцию «RTS Link Woodlands North», подземные переходы на одноимённую станцию Сингапурского метрополитена, а также помещения таможенной, иммиграционной и карантинной служб на стороне Сингапура. К слову, властями обеих стран было решено, что данные службы будут располагаться как на сингапурской, так и малазийской станциях, чтобы пассажиры могли пройти все необходимые процедуры досмотра и регистрации только в пунктах отправления. Станция будет трёхэтажной, глубиной 28 метров.

Представитель генподрядчика заявил, что данный контракт – крупномасштабный проект, он станет одним из самых технически и технологически сложных в истории Penta-Ocean Construction, особенно в части взрывных работ и работ по выемке камня и грунта. Залежи гранита в месте возведения потребуют применения особо мощных буровых машин, а близость жилых объектов и линии метрополитена ещё больше усложнит процесс строительства.

29 января был подписан второй контракт – на возведение 25-метрового ж/д моста для RTS Link через пролив Джохор. Контракт стоимостью $135 млн (ок. 10 млрд руб.) выиграла китайская госкорпорация China Communications Construction Co – мировой лидер (по количеству контрактов) в области строительства объектов транспортной инфраструктуры. Корпорация ответственна не только за возведение сингапурской части метромоста, но и за строительство тоннелей, которые соединят линию лёгкого метро с метрополитеном.

Строительство планируется начать во втором квартале 2021 года, а запустить линию в эксплуатацию – в 2026 году. **ММ**

Проект метромоста через пролив Джохор

Источники: railwaygazette.com, penta-ocean.co.jp, cccltd.cn

РЕКОМЕНДУЕМ

«Схемы московского метро»

РЕДАКЦИЯ ММ ПОЗНАКОМИЛАСЬ С РЕДКИМ ИЗДАНИЕМ. РАССКАЗЫВАЕМ, В ЧЁМ ЕГО УНИКАЛЬНОСТЬ.

Вышедшая в конце прошлого года книга «Схемы московского метро» уникальна по многим параметрам. Во-первых, на русском языке ещё никогда не выходило издание, посвящённое истории московского транспорта и метрополитена, повествующее об этом через призму схем и карт. Во-вторых, ещё никогда не издавалась подобная книга с яркими иллюстрациями и подробным анализом каждой представленной в нём схемы. И, наконец, пожалуй, именно такой формат книги-альбома с краткими историческими справками лаконично и в то же время ёмко отражает, как в зеркале, не только всю историю московского метро, но и новейшую историю нашего города и страны.

Уникальный иллюстрированный альбом «Схемы московского метро» был создан авторским коллективом, состоящим из членов Общества коллекционеров «Наше метро» и сотрудников Народного музея Московского метрополитена. Издание включает в себя около 500 различных схем, многие из которых публикуются впервые. Кроме привычных вагонных и пассажирских схем метрополитена, в альбоме собраны схемы, размещённые на рекламной и сувенирной продукции, пазлах и футболках, а также схемы метро с необычным дизайном.

Повествование начинается со времён появления конки в середине XIX века и продолжается рассказом о первых трамваях, автобусах и троллейбусах. Несмотря на то что альбом называется «Схемы московского метро», многие транспортные схемы, представленные в нём, появились ещё до того, как Московский метрополитен начал строиться – это первые схемы московского трамвая и городской железной дороги, а также эскизы многочисленных проектов строительства метрополитена в Москве. Кроме этого в книге рассказана история появления и эволюции схемы самой первой подземной транспортной системы в мире – лондонского метро.

Лифлет со схемой первой очереди московского метро, наложенной на карту города. На схеме указано время проезда между станциями. На обороте схемы – правила пользования метрополитеном и информация о наземном транспорте и объектах, расположенных около станций метро («Трансжелдориздат», 1935 год)

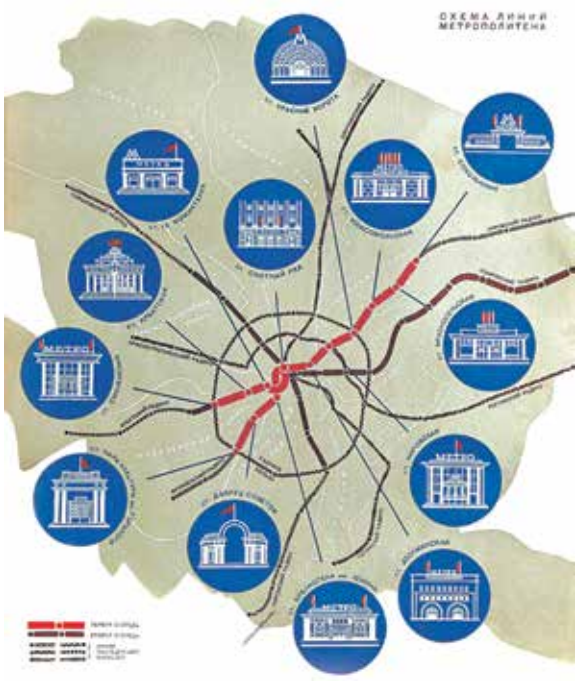


Схема перспективного развития метрополитена (журнал «СССР на стройке», 1935 год)

Схема московского метро на керамическом зайце («Метрореклама», г. Туров, начало 2000-х годов)

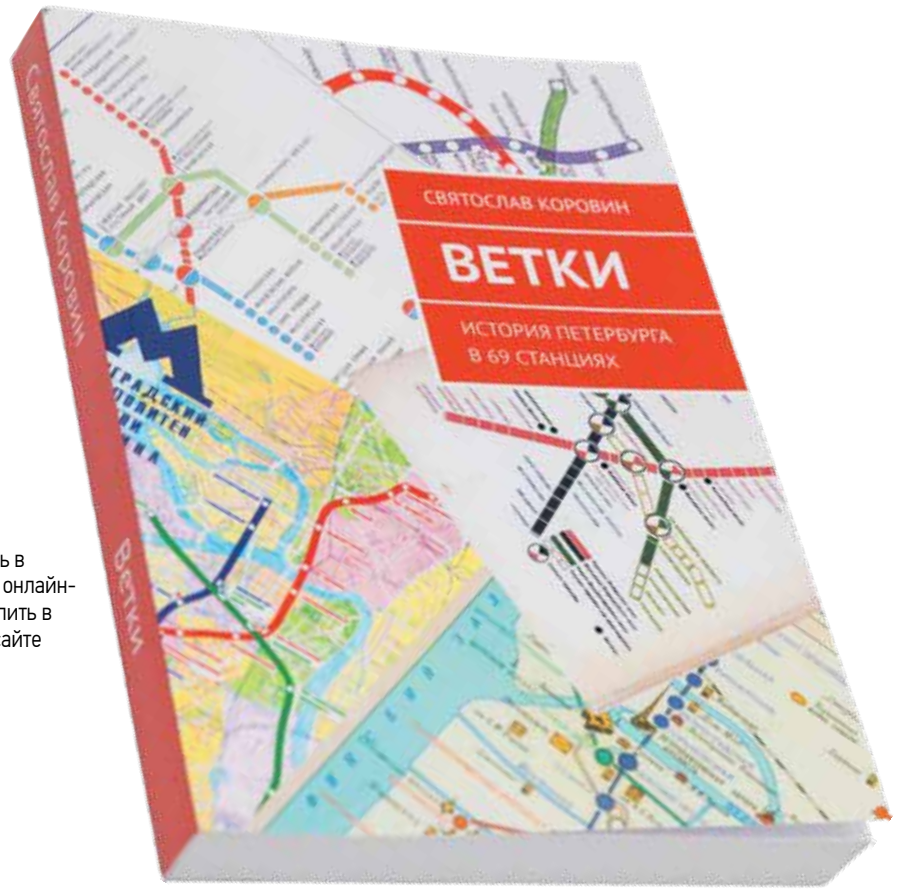
Первая вагонная схема Московского метрополитена. Второй тираж. 1954–1955 годы

Из этой книги вы узнаете о том, что первые пассажирские схемы московского метро в виде буклетов и лифлетов появились в продаже сразу же после начала пассажирской эксплуатации московского метро в мае 1935 года. Поймёте, что схемы метрополитена, пережившие множество изменений, отражали не только взаимное расположение линий, но и особенности моды и дизайна, присущие различным периодам истории нашей страны. Прочитаете о том, что первые схемы в вагонах Московского метрополитена появились только в середине 1950-х годов, перед проведением Международного фестиваля молодёжи и студентов. И о том, какая серьёзная работа по стандартизации графической информации, в том числе схемы метро, была проведена в рамках подготовки к проведению в Москве Олимпиады-80.

Первое издание альбома «Схемы московского метро» было выпущено ограниченным тиражом и уже заняло своё достойное место на книжных полках многих коллекционеров и любителей транспорта. В ближайшее время планируется выпуск дополнительного тиража с уточнениями и дополнениями. Следите за информацией в нашей газете! ММ

КНИЖНАЯ ПОЛКА

Ветки
История Петербурга в 69 станциях



Необычная книга петербургского журналиста, поэта и музыканта Святослава Коровина, в которой каждая глава посвящена одной станции Петербургского метрополитена. Сюжет – это жизнь человека, обрамлённая историей города, историей культуры «нулевых», журналистскими наблюдениями и просто интересными штуками. Здесь нет пафоса цветастых путеводителей, здесь нет обилия дат и имён архитекторов, здесь есть автор, который видел, слышал и трогал этот город и хочет вам рассказать о нём так, как не рассказывал ещё никто. Эта книга вроде бы и не о метрополитене Санкт-Петербурга, но станции его – как яркие вспышки отдельных моментов, собирающиеся в большую яркую мозаику жизни главного героя. ММ

Книгу можно скачать в электронном виде в онлайн-библиотеках или купить в бумажном виде на сайте издательства.

Святослав Коровин
Ridero, 2019
ISBN 978-5-4493-8906-0

ЛИТЕРАТУРНЫЕ ДАТЫ

Три писателя-юбиляра февраля

ЧТО БЫ ПРОЧЕСТЬ? ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ ЭТОТ ВОПРОС ВОЗНИКАЕТ У КАЖДОГО. ПОДСКАЗКОЙ В ВЫБОРЕ МОЖЕТ ПОСЛУЖИТЬ КРУГЛАЯ ДАТА СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АВТОРА.

БОРИС ЗАЙЦЕВ
Родился
10 февраля
1881 года

Цитаты из Бориса Зайцева

Во внешнем всегда правят и будут править одни, во внутреннем всегда побеждать другие.

Миф лучше чувствует душу события, чем чиновник исторической науки.

Чудо – победа сверх алгебры, сверх геометрии над алгеброй и геометрией школы. Вхождение чудесного в будни наши не говорит о том, что законы будней ложны. Они лишь не единственны.

«Неинтересная история» – так назвал он свою первую повесть. Прочитавший её Чехов заинтересовался автором и «благословил» начало литературной карьеры.

Бориса Зайцева, одного из самых ярких писателей русского зарубежья, часто называют неореалистом. Сам он определял своё творчество как «импрессионизм в литературе», поэзию в прозе.

Он уехал из России вскоре после Гражданской войны. Эмигрантское время стало самым плодотворным в жизни автора. Он создал около 30 книг, среди которых наиболее известны повесть «Преподобный Сергий Радонежский», беллетризованные биографии Тургенева, Жуковского, Чехова, автобиографическая тетралогия «Путешествие Глеба».

Страдания, которые принесла революция, помогли литератору, по его собственному признанию, «открыть для себя неизвестную прежде землю – Россию Святой Руси». А нам самое время открыть произведения талантливого русского писателя Бориса Зайцева.

НИКОЛАЙ ЛЕСКОВ
Родился
16 февраля
1831 года

Великий русский писатель с несчастной литературной судьбой: цензура не пускала его произведения за критику существующих порядков, а «прогрессивные» издания не жаловали за «реакционность». Правые не любили его за сатиру на чиновников, левые – на нигилистов. Первым не нравились его выпады против церковной бюрократии, вторым – его христианская вера.

Цитаты из Николая Лескова

По обдуманным поступкам не узнаешь, каков человек, его выдают поступки необдуманные.

Подполз еще ближе: гляжу, крестятся и водку пьют, – ну, значит, русские!..

– Да вы читали ли хоть один роман отроду?
– Четыре читал.
– Удивительно; а больше уж не читаете?
– Нет; всё одно во всех повторяется.
– Как же одно во всех?
– А так, влюбился да женился; влюбился да застрелился; скучно уж очень.
– А страдания?
– Страдания всё от безделья.

Что удивляет у Лескова – это разнообразие стилей. Некоторые произведения читаешь как триллеры, другие наполнены юмором, третьи схожи с житием.

Его по праву считают знатоком национального характера и самым русским писателем. Многие знают Лескова, прежде всего, как создателя образов русских праведников по включённым в школьную программу сказу о Левше и повести «Очарованный странник».

Может, стоит перечесть Лескова, чтобы лучше разобраться в себе самих? Начать можно с чего-нибудь не самого хрестоматийного. Например, с романа «Соборяне».

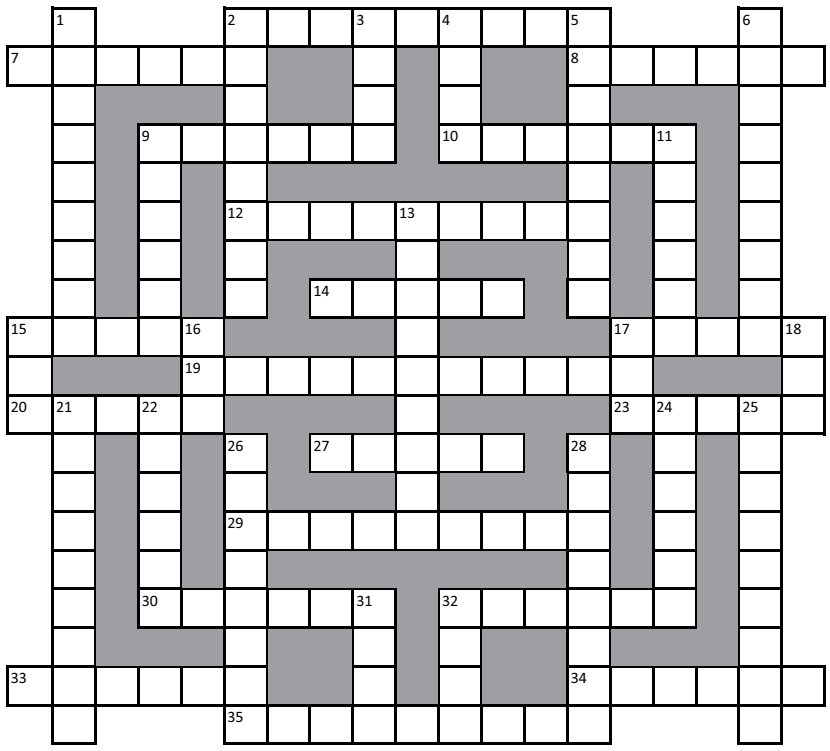
ВИЛЬГЕЛЬМ ГРИММ
Родился
24 февраля
1786 года

Знаменитый сказочник и его старший брат Якоб должны были стать юристами, как отец. Но их увлёк мир литературы. Они занялись сбором немецких волшебных историй, и первый же сборник изданных ими сказок имел огромный успех. Братья связали жизнь с немецкой словесностью, стали знаменитыми лингвистами, исследователями народной культуры и, в частности, создателями словаря немецкого языка.

А Вильгельму увлечение филологией помогло и в личной жизни. По соседству с братьями жил аптекарь Вильд с женой и детьми. Фрау Вильд знала много историй и рассказывала их любопытным гостям. Иногда к ним присоединялись её дочери. А спустя годы одна из них стала женой Вильгельма.

Если зимним вечером вы откроете сборник сказок братьев Гримм, чтобы почитать в семейном кругу, будьте аккуратны. Хотя… переводы для современных детей давно адаптированы и лишены того самобытного колорита, который юным умам, вероятно, ещё не полезен. Но главное – мудрость народных историй – остаётся неизменным. ММ

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

2. Человек, любящий правду, истину и справедливость
7. Вид структурного подразделения в Московском метрополитене
8. Причал для Ноева Ковчега
9. Полукруглая выступающая часть здания
10. Многолетнее растение с твёрдым стволом
12. Способность тела сопротивляться образованию деформации
14. 71,12 см
15. ТЧ-2
17. Вертикально установленное бревно
19. Станция, название которой на путевой стене написано с заглавной буквы
20. Подвижной состав для лёгкого метро
23. Специалист по приготовлению пищи
27. Железнодорожная стометровка
29. Организация, занимающаяся работами по договорам
30. Караульщик, поставленный для охраны
32. Состояние атмосферы в данном месте, в данное время
33. Разборная конструкция из лёгких мачт и натягиваемого на них брезента
34. Участок железнодорожного пути в пределах его закругления
35. Лесная ягода с усами

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. ТЧ-14
2. Человек, совершающий поездку в транспорте
3. «Поднимай вверх!» на языке строителей
4. Приём пищи в середине дня
5. Выпуклое скульптурное изображение на плоской поверхности
6. Спортивная игра с мячом и корзиной
9. 163-я станция московского метро
11. Время от момента отправления поезда с начальной станции до отправления его с этой же станции в следующий рейс
13. Станция, на путевой стене которой изображена другая станция московского метро
15. Твёрдая или полутвёрдая масса, получаемая путём специальной обработки молока
16. Узкая полоса света, исходящая от светящегося предмета
17. Совмещённая тягово-понизительная подстанция
18. Режущий инструмент для проделывания отверстий в твёрдых материалах
21. Станция МЦК на юго-востоке Москвы
22. 6 цифр на конверте
24. Формальное предложение о сделке
25. Станция с наземным вестибюлем в виде звезды
26. Локомотив, приводимый в движение двигателем внутреннего сгорания
28. Бумажный шаблон портного
31. Металлический стержень из автоматического прибора для регулирования движения поездов
32. Проекция трассы железнодорожного пути на горизонтальную плоскость

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА
По горизонтали: 4. Арабеска. 10. Кутузов. 11. Спартак. 12. Вентиль. 13. Талисман. 14. Гагарин. 15. Пособие. 17. Осадок. 21. Козловский. 22. Хокку. 23. Налог. 25. Напряжение. 28. Дарвин. 30. Перрон. 31. Авария. 33. Варвара. 37. Архимед. 38. Блокпост. 39. Орехово. 40. Баллада. 41. Формула. 42. Апельсин.
По вертикали: 1. Бумеранг. 2. Бухта. 3. Коллапс. 4. Азот. 5. Бибирево. 6. Аренда. 7. Справка. 8. Арбат. 9. Каникулы. 16. Секунда. 18. Дейнека. 19. Архив. 20. Ангар. 24. Нагорная. 26. Живопись. 27. Водевиль. 29. Надежда. 30. Патриот. 32. Работа. 34. Ватман. 35. Битлз. 36. Схема.

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Станция «Ленинские горы» («Воробьёвы горы»)

Мы продолжаем знакомить наших читателей с фотографиями из разных эпох существования московского метро и историями, связанными с тем, что изображено на этих фото.

Станция «Ленинские горы» (фото Михаила Озёрского, март 1963 года)

Выставка «Barbie. Ты можешь быть кем захочешь» на станции «Воробьёвы горы» (январь 2021 года)

Станция, открывшаяся для пассажиров 12 января 1959 года, стала первой в нашей стране станцией метро, расположенной на мосту над рекой. Южный вестибюль станции находится на правом (высоком) берегу Москвы-реки, а северный – на левом (низком).

Станция сооружена по уникальному проекту: станционные пути и платформа расположены на нижнем ярусе метромоста, а на верхнем ярусе осуществляется автомобильное движение. Лужнецкий метромост был сооружён в 1958 году, его длина с эстакадами составляет 1 179 метров, а полная длина – 2 030 метров. Несоблюдение норм строительства метромоста привело к частичному разрушению несущих конструкций, и 20 октября 1983 года станция «Ленинские горы» была закрыта для пассажиров. С 1986 года движение поездов осуществлялось по обходным мостам, возведённым на самостоятельных опорах по обе стороны моста. Пока станция «Ленинские горы» была закрыта, её название 12 мая 1999 года сменилось на «Воробьёвы горы», следуя за переименованием окружающей местности.

Реконструкция станции, продолжавшаяся 19 лет, завершилась 14 декабря 2002 года. Станция была фактически построена заново, при этом интерьер её был осовременен. По сравнению со старой конструкцией новые колонны стали значительно толще, а места прохождения арочных конструкций через станционный зал теперь закрыты стеновыми конструкциями, облицованными мрамором. На главные арки моста теперь опирается только платформенная часть станции, ставшая после реконструкции на три метра шире, а под каждый путь сооружены новые опоры.

Станция «Воробьёвы горы» является самой протяжённой в московском метро – сейчас её длина вместе с подходными коридорами составляет 284 метра. В ноябре 2010 года на платформе станции было открыто выставочное пространство – 10 стеклянных витрин с подсветкой, в которых размещаются различные предметные экспозиции. **ММ**

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Дорогие читатели, среди архитекторов, принимавших участие в проектировании станции «Ленинские горы», был молодой специалист, впоследствии ставший идейным вдохновителем проекта, который сегодня считается одним из символов Москвы. Если вы знаете, о ком идёт речь и что это за проект, то до **1 марта** пришлите вашу версию на почту **gazeta@mosmetro.ru.** Не забудьте указать свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также вашу должность и название подразделения, в котором вы работаете. Среди всех, кто пришлёт нам правильный ответ, мы разыграем приз – уникальную книгу, посвящённую Московскому метрополитену.

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ

Какой памятник русской гражданской архитектуры XVII века был разрушен при расширении Садового кольца, а его имя осталось увековеченным в названии станции метро?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

Это здание было построено на окраине Москвы в 1695 году. Первоначально в нём размещался стрелецкий полк под предводительством полковника Лаврентия Сухарева. До наших дней это необычного вида сооружение, похожее на гигантский корабль с высоченной мачтой, к сожалению, не сохранилось – в 1934 году его разобрали по кирпичику. Между тем, долгое время оно считалось одним из самых таинственных, самых мистических и самых высоких зданий старой Москвы... Конечно же, речь идёт о Сухаревской (Сухаревой) башне.

Все наши читатели абсолютно правильно ответили на этот вопрос, поэтому судьбу приза решил жребий.

В этот раз книгу, посвящённую истории Московского метрополитена, получает Сергей Перфильев, инженер-технолог производственно-технического отдела электродепо «Планерное». Поздравляем победителя!

Сухаревская башня. Вид с улицы Сретенка в сторону 1-й Мещанской улицы (сейчас – проспект Мира). Фото Брэнсона Деку, начало 1930-х годов

газета МОЁ МЕТРО
февраль
2 (118) 2021

Газета «Моё метро», февраль 2021, № 2 (118).
Редакционная коллегия:
Виктор Козловский (председатель), Павел Ковалёв, Евгений Тетерин.
Главный редактор: Елена Карпенко.

Над выпуском работали:
Ольга Посадская, Пётр Новиков, Алина Колесникова, Алёна Ковалёва.
Фото: Алексей Леонов, Дмитрий Позечко.
Оригинал-макет: ООО «ОСТ ПАК НТ».

Отпечатано в филиале ОАО «ПФОП» «Волоколамская типография».
143600, МО, г. Волоколамск, ул. Парковая, д. 9.
Тираж 25 000 экз. Номер заказа 0362-21.
Контакты: dialog@mosmetro.ru, gazeta@mosmetro.ru,
8 (916) 650-57-59, 8 (916) 163-47-45.