

Мастера возрождения

стр. 8–9

ЦИФРА НОМЕРА

435 км

Такова общая протяжённость трамвайных путей столицы, а их история насчитывает 150 лет.

стр. 2

ЦИТАТА НОМЕРА

«Один из пассажиров сравнил сотрудника метро с Моисеем, который перешёл Красное море. На самом деле человек прошёл через турникет по Face Pay».

Мария Кафанова,
оператор чат-бота Московского транспорта

стр. 5

ВОПРОС НОМЕРА

Семейный спортфестиваль, где будут квест, зумба, настольный теннис, кикер, детский батут и ещё много активностей.

Где и когда?

стр. 16

На нашем предприятии работают 52 профессиональных реставратора. Большинство из них имеют высшее художественное и специальное образование, а также аттестацию Министерства культуры РФ.

Как от Москвы до Тамбова

С ЧЕГО НАЧИНАЛАСЬ ИСТОРИЯ ТРАМВАЙНОГО ПУТИ И КАК ОН РАЗВИВАЕТСЯ СЕГОДНЯ? ОБ ЭТОМ – К 150-ЛЕТИЮ ГОРОДСКОЙ НАЗЕМНОЙ РЕЛЬСОВОЙ МАГИСТРАЛИ.

7 июня 1872 года военное министерство проложило по центральным улицам столицы линию конно-железнодорожной – от Тверской заставы до Красной площади. С этого момента началась история московской конки, предшественницы электрического трамвая. Регулярное движение по первой линии конного трамвая запустили через месяц – 7 июля – в день открытия масштабной Политехнической выставки. Присутствовавший при этом Александр II остался доволен новым видом транспорта.

Таким образом, история трамвайного пути в Москве насчитывает ровно 150 лет. Это очень важная дата для коллег из Комплекса путевого хозяйства трамвайных линий Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры. После объединения наземного и подземного рельсового транспорта линии трамвая находятся в их ведении. Мы поинтересовались, что сегодня представляет собой городской трамвайный путь и какие ведутся работы по его совершенствованию.

Александр Баран,

заместитель начальника Службы пути и искусственных сооружений – начальник Комплекса путевого хозяйства трамвайных линий

«Сегодня мы используем новые технологии в ремонте трамвайного пути. Одна из масштабных задач – полностью заменить деревянные шпалы на более прочные железобетонные и композитные. Последние особенно перспективны. Они изготовлены из переработанного пластика и имеют много преимуществ. Такие шпалы устойчивее к повреждениям, не подвержены воздействию влаги и не проводят электрический ток. Применение современных конструкций и материалов позволяет снизить уровень шума, уменьшить вибрации при движении трамвая и сократить объём ремонта пути. Срок службы композитных шпал – более полувека, и их можно переработать и использовать снова. Это один из примеров выбора эффективных подходов в эксплуатации трамвайного пути.

Поздравляю коллег с юбилеем со дня появления в столице трамвайного пути. Вы причастны к истории развития наземного рельсового транспорта, вы его настоящее и будущее, а ваши ежедневные усилия делают поездки на московском трамвае более комфортными».



Служба пути ведёт масштабную работу по замене деревянных шпал на более современные железобетонные и композитные



В июне конка вновь проехала по улицам столицы на параде ретро-транспорта

150 ЛЕТ СПУСТЯ



435 км

составляет общая протяжённость трамвайного пути столицы, это как расстояние от Москвы до Тамбова, даже больше. Первая линия конки протянулась примерно на **5 км**.



260 человек

вмещает современный «Витязь-Москва». В конке хватало мест примерно на **20 пассажиров**.



Более 600 единиц подвижного состава

насчитывает сегодня трамвайный парк столицы. На первую конно-железную дорогу вышло **8 вагонов**.



С 2021 года

после передачи трамвайного пути метрополитену



было заменено

около **6 800** деревянных **шпал** на железобетонные и композитные, около **7,5 км рельсов**.



В планах на текущий год

замена более **10 км рельсов** и капитальный ремонт более **9 км пути**, смена более **14 000 шпал** и **20 стрелочных переводов**.

Путь трамвая становится надёжнее и комфортнее.

Экзамен по новым правилам

СКОРО ИТОГОВАЯ АТТЕСТАЦИЯ В СФЕРЕ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ БУДЕТ ПРОХОДИТЬ С УЧАСТИЕМ РАБОТОДАТЕЛЕЙ. В МЕТРО ЭТО РЕШЕНИЕ ОПРОБОВАЛИ УЖЕ СЕЙЧАС.

В 2021 году началось сотрудничество Колледжа железнодорожного и городского транспорта и Московского транспорта. Шаг навстречу друг другу стал попыткой преодолеть давно наметившийся разрыв между образовательными учреждениями и работодателями.

Несколько месяцев студенты Колледжа совмещали учёбу с работой в метрополитене. Они получили практические навыки, смогли заработать и влились в коллектив. На выпуске мы получили более 300 молодых специалистов разных профессий. Двум из них – слесарям по ремонту подвижного состава и электро-монтажерам по обслуживанию электрооборудования – метрополитен предложил интересный эксперимент. После итоговой аттестации в колледже выпускников пригласили пройти оценку знаний и навыков непосредственно у работодателя.

Молодые специалисты собрались на квалификационный экзамен в электродепо «Митино». В состав экс-



14 июня выпускники Колледжа железнодорожного и городского транспорта прошли аттестацию в электродепо «Митино». Это событие стало прецедентом в сфере образования



пертных комиссий вошли руководители профильных служб и депо метрополитена, представители Корпоративного университета Транспортного комплекса, колледжа и независимые эксперты транспортной отрасли. Для системы среднего профессионального образования проведённый экзамен стал своеобразной пробой пера, ведь именно так – по стандартам работодателей – со следующего года будет проходить государственная итоговая аттестация по всей стране. А ребята получили возможность подтвердить соответствие более высокому разряду, чем тот, который им присвоили в колледже.

«Наше сотрудничество продолжается, – комментирует дальнейшие шаги старший руководитель про-

екта Корпоративного университета Транспортного комплекса Андрей Краузе. – Завершена адаптация программ колледжа под требования Московского метрополитена, который сегодня является крупнейшим работодателем для выпускников в Москве, но уже сейчас в планах разработка абсолютно новых программ и образовательных стандартов, которых ещё нет в стране. А перед новым учебным годом планируем провести стажировку преподавательского состава на объектах метрополитена».

Удачный старт

ПОБЕДИТЕЛЕМ ПРОФКОНКУРСА «МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА» СТАЛ ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ АЛЕКСЕЙ ГЛАГОЛЕВ ИЗ ДЕПО ИМЕНИ И.В. РУСАКОВА.



Алексей Глаголев

«Меня всегда привлекал железнодорожный транспорт. Поэтому, узнав о наборе водителей трамвая чуть больше года назад, я не раздумывая пошёл на обучение. Я люблю свою новую профессию. И, конечно, очень рад победе», – делится радостью Алексей Глаголев.

Соревнования в этой профессии проходят ежегодно, начиная с 1973 года. В городской конкурс профессионального мастерства «Московские мастера» они были включены ровно 25 лет назад. В этот раз лучшие водители трамвая из пяти депо города соревновались в два этапа.

6 июня десять конкурсантов выполняли практические задания на специально оборудованной трассе в самом крупном в Москве Краснопресненском трамвайном депо. Они демонстрировали технику осуществления стрелочного перевода, соблюдения скоростного режима, остановки трамвая на стоп-линии.

9 июня в депо имени Н.Э. Баумана прошёл теоретический этап на проверку знаний ПДД, правил технической эксплуатации вагонов, должностной инструкции и других документов, регламентирующих работу водителя. По сумме баллов лидировали четверо, поэтому за победу пришлось побороться ещё, ответив на пять дополнительных вопросов. В итоге призёрами стали:

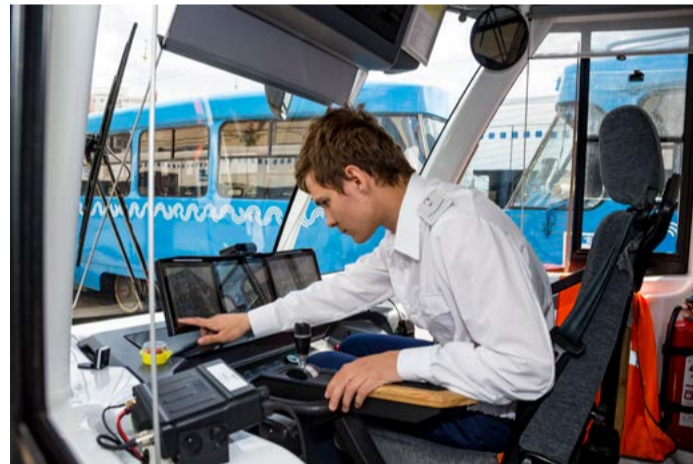
I МЕСТО – Алексей Глаголев, депо им. И.В. Русакова
II МЕСТО – Марина Байкова, депо им. П.Л. Апакова
III МЕСТО – Тимур Иванов, депо «Октябрьское»

Они получают награды в 300, 200 и 150 тысяч рублей соответственно местам от Правительства Москвы. Торжественная церемония запланирована на осень.

Занявших с четвёртого по шестое места поощрит предприятие:

IV МЕСТО – Алексей Панкин, депо им. И.В. Русакова
V МЕСТО – Алексей Доронин, депо им. Н.Э. Баумана
VI МЕСТО – Александр Барматов, депо «Октябрьское»

Конкурс проводят совместно Правительство Москвы, Московские объединённые профсоюзы и Московские объединения работодателей на основании решения трёхсторонней комиссии.



Тимур Иванов за пультом управления



Марина Байкова проверяет стрелочный перевод

Полина КОВАЛЕНКО

Погружение в профессию

СЛУЖБА ОХРАНЫ ТРУДА ЗАПУСТИЛА ТРЕНИНГИ ДЛЯ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ.



Занятия прошли на площадке электродепо «Северное»

Тренинги – интенсивная форма обучения, где в короткие сроки происходит передача необходимых практических навыков от тренера к аудитории. Отдел планирования и развития труда, следуя образовательным тенденциям, в мае 2022 года организовал тренинги для молодых специалистов по охране труда на базе электродепо «Северное». Их цель – развитие практических навыков при проведении проверок на производственных участках.

Теоретический модуль содержал восемь тем, касающихся требований охраны труда и трудового законодательства Российской Федерации. Полученные навыки и умения участники смогли применить в реальной ситуации во время прохождения практического модуля. Тренинги получили много положительных отзывов и теперь будут проводиться на регулярной основе.

День донора в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДУТ ЖЕЛАЮЩИХ СДАТЬ КРОВЬ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА ИЮЛЬ.

4 ИЮЛЯ	Калужское, ул. Профсоюзная, 59	8 (495) 622-27-58
5 ИЮЛЯ	Свиблово, ул. Кольская, 4	8 (495) 622-78-27
7 ИЮЛЯ	Фили, Багратионовский пр-д, 16	8 (495) 622-23-02
8 ИЮЛЯ	Измайлово, Измайловский пр-т, 45	8 (499) 787-21-67
12 ИЮЛЯ	Братеево, Бесединское шоссе, 17, с. 1	8 (499) 325-78-74

РЕШИЛИ СДАТЬ КРОВЬ?

- Согласуйте со своим руководителем дату.
- Позвоните в здравпункт (телефоны в таблице), чтобы уточнить условия процедуры и расписание – оно может корректироваться.
- Вам положены дополнительные выходные. Узнайте в отделе кадров, как их оформить.

Что предлагает МОЛОДЁЖЬ?

ДОРПРОФЖЕЛ МЕТРОПОЛИТЕНА ПРОВЁЛ ФОРУМ СРЕДИ РАБОТНИКОВ ДО 35 ЛЕТ И ОПРЕДЕЛИЛ ЛУЧШИЕ ПРОЕКТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ПРОГРАММЕ РОСПРОФЖЕЛА «ВРЕМЯ МОЛОДЫХ».

Два месяца молодёжные активисты изучали профсоюзную жизнь и готовили свои инновационные предложения. Работали в командах. 9 июня все встретились на форуме.

Сначала участники проверили свои знания о метро и профсоюзной работе в квизе. Затем представили визитные карточки команд. В завершении защищали проекты.

Коллеги предложили идеи, как улучшить коммуникацию между членами профсоюза, вовлечь больше молодежи в профсоюзную деятельность и привлечь работников к здоровому образу жизни.

Лидерами стали:

I МЕСТО – проект «ПроУчись» о внедрении новых образовательных программ при поддержке профсоюза. Наталья Орос, Михаил Кириллов (электродепо «Замоскворецкое») и Яна Романова (Служба сбора доходов).

II МЕСТО – проект цифрового рабочего места председателя Совета по работе с молодёжью. Дмитрий Николаев (электродепо «Владыкино»), Евгений Одинокоев (Проектно-конструкторское бюро) и Николай Казаков (Спецавтобаза).

III МЕСТО – проект о вовлечении студентов в профсоюзную жизнь предприятия. Владимир Фёдоров, Марина Корнюшкина, Кирилл Себин (Служба сигнализации, централизации и блокировки).

Победителям предстоит защищать свою идею на всероссийском этапе программы «Время молодых. Работники». Коллеги, желаем удачи в финале и надемся в будущем увидеть реализацию вашей идеи!



Авторы проекта «ПроУчись», который признан лучшим на форуме «Время молодых»

«Литературный рельс» проложили до Ленинки

В ЭТОМ ГОДУ НАШ ЕЖЕГОДНЫЙ ПОЭТИЧЕСКИЙ ФЕСТИВАЛЬ ВПЕРВЫЕ ПРОШЁЛ В РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ БИБЛИОТЕКЕ.

28 мая в конференц-зале знаменитой Ленинки в рамках Всероссийской ежегодной акции «Библионочь-2022» состоялся шестой поэтический фестиваль «Литературный рельс». Несколько десятков участников, обычных пассажиров и сотрудников Московского транспорта, а также дети работников метро из «35-го отряда», прочитали стихи известных поэтов и собственного сочинения, посвящённые транспорту, путешествиям и книгам. Каждый участник получил памятные награды, в том числе и фрагмент настоящего контактного рельса.

Фестиваль «Литературный рельс» – это не просто конкурс стихотворений, а особое мероприятие, объединяющее вместе увлечённых транспортом людей. Ведущей вечера выступила Юлия Романова, голос которой миллионы пассажиров каждый день слышат в Московском метрополитене. Мероприятие, проходящее в стенах самой легендарной библиотеки нашей страны, не ограничилось только чтением стихов: гостей фестиваля встречали реконструкторы в форменной одежде метрополитена 1930-х годов, а в завершении вечера Академический хор Московского метрополитена и участники проекта «Музыка в метро» исполнили песни о Москве и транспорте.



В Ленинке звучали стихи о транспорте, путешествиях и книгах

Безопасность VS ИННОВАЦИОННОСТЬ

О РАЗВИТИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ КОМПЕТЕНЦИЙ В КОЛОНКЕ «РУКОВОДИТЕЛЯМИ СТАНОВЯТСЯ».

Московский транспорт – один из самых безопасных и инновационных в мире. А какими тогда должны быть его сотрудники? Правильно: стабильными и креативными. Но вот незадача – эти две характеристики редко сочетаются в одном человеке на достаточном уровне. Можно даже сказать, что это две взаимоисключающие функции нашего мозга. Стабильность – это консерватизм, осторожность, надёжность, подстраховка и уверенность в завтрашнем дне. Креативность – открытость новому, непредсказуемость, риск, готовность к экспериментам.

Как же соответствовать нашему работодателю и помогать Московскому транспорту быть лучшим? Ответ прост – не выбирайте одно и не исключайте другое. Делайте правильный и своевременный выбор через развитие осознанности. Каждый раз объективно оценивайте, какое качество необходимо в конкретной ситуации.

Осознанность – непрерывное отслеживание текущих переживаний. Состояние, в котором мы фокусируемся на переживании настоящего момента, не вовлекаясь в мысли о событиях прошлого или будущего. Понимание своих эмоций и физического состояния, а также управление ими для формирования и достижения целей. Развитие осознанности начинается с вопросов, которые задаются себе в моменте. Например, в стрессовой ситуации.

- **ЧТО ПРОИСХОДИТ?**
Опишите конкретные факты: люди ходят, вам грубят, шум на улице и прочее.
- **КАКИЕ ЭМОЦИИ Я ИСПЫТЫВАЮ?**
Удивление, страх, раздражение...
- **ЧТО ИЛИ КТО КОНКРЕТНО ВЫЗЫВАЕТ У МЕНЯ ЭТИ ЭМОЦИИ?**
Ситуация, отказ, коллега, руководитель, громкий шум.
- **ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ ЭТО РЕАЛЬНОЙ ПРИЧИНОЙ МОИХ ЭМОЦИЙ?**
Или я устал, голоден, не выспался, дома неприятности. Или меня не устраивает то, чем я занимаюсь. Может, я недоволен своей жизнью в целом.
- **ДЛЯ ЧЕГО Я ИСПЫТЫВАЮ ЭТИ ЭМОЦИИ?**
Например, чтобы другие увидели, как мне тяжело, и помогли мне.
- **ЧТО Я МОГУ СДЕЛАТЬ ПРЯМО СЕЙЧАС, ЧТОБЫ ЭТИ НЕГАТИВНЫЕ ЭМОЦИИ НЕ МЕШАЛИ МНЕ НА ПУТИ К МОЕЙ ЦЕЛИ?**
Например, попросить о помощи или отпустить ситуацию.

Получается, что сначала мы заботимся о внутренней стабильности (и тут лучше поможет стрессоустойчивость), затем развиваем осознанность, которая помогает понять, что мы переживаем и как лучше реагировать, а уже после этого работаем над креативностью и инновационностью.



Корпоративный университет Транспортного комплекса позаботился об инструментах развития стратегических компетенций и разработал 60 уроков в формате чат-бота @SpiritMT_bot

Прохождение урока займёт меньше 10 минут в день, а компаньоном в развитии стратегических компетенций станет дух Московского транспорта Люми. Уроки ориентированы на новых сотрудников, но будут интересны всем. Контент разработан клиническим психологом специально для Московского транспорта, в основе лежат последние мировые научно доказанные методы.

Анастасия ИВАНОВА,
руководитель развития стратегических компетенций,
Корпоративный университет Транспортного комплекса

Зачем роботу человек?

ОНИ ВСЕГДА НА СВЯЗИ, НЕИЗМЕННО ВЕЖЛИВЫ И ИНФОРМИРОВАНЫ.
13 ИЮЛЯ БУДЕТ ОТМЕЧАТЬСЯ ДЕНЬ ОПЕРАТОРА КОЛ-ЦЕНТРА.
О НЕПРОСТОЙ ПРОФЕССИИ – ИЗ ПЕРВЫХ УСТ.

В метро немало специалистов отвечают на вопросы пассажиров. Это и наш Ситуационный центр, и операторы Центра подбора персонала и, конечно, команда чат-бота Московского транспорта Александры. Саша работает без перерывов на сон и обед. Её поддержка тоже круглосуточно на связи. Мы поговорили с Марией Кафановой и Анастасией Баженовой, специалистами чат-бота.

Зачем чат-боту оператор?

Маша: Ни один чат-бот не может распознать все запросы. Из-за неточных формулировок, слишком сложных вопросов и грамматических ошибок он может не найти правильного ответа. И тут подключаемся мы.

Для связи с оператором нужна какая-то особая фраза?

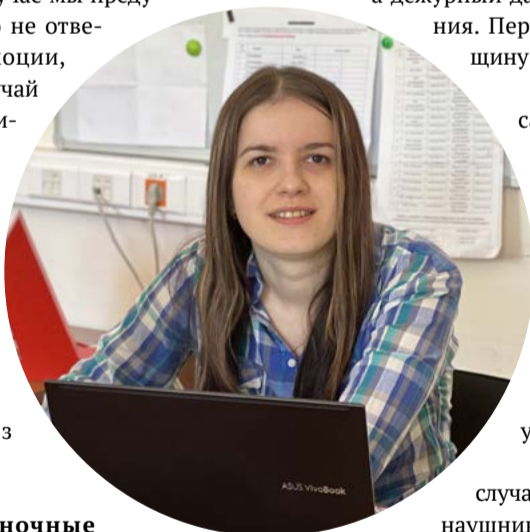
Настя: Достаточно написать в чате «Оператор». Но подойдёт также «Соедини с человеком», «Как связаться с живой душой?» и даже «Позови кожаного». Да, это реальные запросы пассажиров. Мы научили Сашу их понимать.



Анастасия Баженова

Как сохранять спокойствие, общаясь с пассажирами 12 часов подряд?

Маша: В чате мы всегда вежливые и спокойные, но за его пределами порой очень нелегко быть «на чиле». Ведь пишут всякое. Читать мат и оскорбления неприятно, но в этом случае мы предупреждаем, что имеем право не отвечать. Чтобы выплеснуть эмоции, можем покричать, а если случай забавный – посмеяться. Например, один пассажир выложил фотографию своего питомца и спросил: «Как вам мой хорёк?» Пассажиры вообще умеют удивлять. К примеру, недавно один из них сравнил сотрудника метро с Моисеем, который перешёл Красное море. На самом деле человек прошёл через турникет по Face Pay.



Мария Кафанова

Каково работать в ночные смены?

Настя: По ночам спокойнее. Но вопросы пассажиров не сильно отличаются от «дневных». Кто-то в три ночи хочет узнать о списании денег с карты недельной давности. Кому-то срочно нужна информация о некоей кнопке в вагоне, которую он накануне увидел и никак не может забыть. Для кого-то жизненно важно узнать расписание трамваев прямо сейчас.

Операторы поддерживают друг друга?

Маша: Да, всеми доступными способами! И на сложный вопрос помогут ответить (коллективный разум!), и накормят, и успокоят, и поспать на ночной смене отправят, если видят, что ты уже никакой.

Как работа влияет лично на вас?

Настя: Недавно в магазине женщина рассказывала подруге, что в метро было душно. Я чуть не

спросила номер вагона, чтобы передать информацию в профильную службу.

Маша: Если я сама звоню в какой-нибудь колл-центр, то разговариваю предельно вежливо и не срываюсь на операторе. Даже если мне вдруг отключили интернет, оплаченный на полгода вперёд. А ещё мы все здесь становимся немного фанатами метро и транспорта в целом.

Случалось, что пропадал интернет?

Настя: В одну из моих первых ночных смен проводилось обновление программы (в течение этих нескольких минут чат-бот не работает), и я запаниковала. А мой напарник только что прилёг подремать. Я в ужасе начала его будить. Он спросонья пробормотал, что сейчас-сейчас всё починит, только дайте ему ещё пару минут. К счастью, проблема быстро решилась – возможно, он починил программу мысленно!). А вообще в случае форс-мажора подключаем удалённо коллег, которые в это время не на смене, но готовы подстраховать из дома.

Есть примеры, когда операторы помогли человеку не просто информацией, но и делом?

Настя: Недавно женщина написала о голубе, который застрял в информационной витрине на станции. Мы позвонили на станцию – птицу достали, а дежурный даже записал нам видео спасения. Переживали всем отделом. Женщину успокоили и поблагодарили.

Маша: Однажды мне написала девушка, которая уронила зонт на пути. Я позвонила дежурной по станции – и она вскоре сообщила, что нашла вещь и готова отдать её хозяйке. Я могла бы просто предложить девушке отправить заявку на поиск утерянной вещи, но подумала, что так будет быстрее и удобнее для неё.

Настя: И у меня был похожий случай. Девушка уронила за сиденье наушник. Самостоятельно достать его не смогла, но запомнила номер вагона, расположение места и попросила помочь. Вообще-то, в наши обязанности это не входит, но мы связались со Службой подвижного состава – один из работников проверил вагон и нашёл потеряшку! Мы дали девушке номер его телефона, чтобы подъехала и забрала.

А однажды мне написал парень, который никак не мог перенести баланс с одной «Тройки» на другую. Я объяснила ему всё простыми словами: нажмите туда, потом подождите, потом нажмите сюда. Он долго меня благодарил.

Маша: Вообще, благодарность от пассажиров сильнее любого негатива в чате и очень мотивирует на работу.

Анастасия КАЧАЕВА и Ирина ДЕМИДОВА

Диск, орёл и колесо

КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ЭМБЛЕМА
СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ –
РЕШАЛИ САМИ РАБОТНИКИ.

Такую возможность талантливым коллегам предоставила Первичная профсоюзная организация подразделения. По итогам конкурса определились призёры. Но лучшие эскизы, конечно, предстоит доработать и адаптировать под основной логотип. Будем ждать!

I МЕСТО. Исламбек Абдулаев (5-я дистанция):

«В центре – диск, символ службы. Динамика движения – в виде орла,двигающего колесо по рельсу».



II МЕСТО. Дмитрий Савельев (5-я дистанция):

«Диск с чёрным кругом – символ готовности к движению. Зелёная полоса – символ безопасного движения по готовому маршруту. Свободные РЦ с плюсовым контролем стрелок – символ готовности к беспрепятственному движению по главным путям».



III МЕСТО. Надежда Кравченко (6-я дистанция):

«Я подчеркнула основные аспекты нашей службы».



От метрополитена

ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ДАТ ИЮНЯ – ДЕНЬ ЗАЩИТЫ ДЕТЕЙ. ПО ТАКОМУ СЛУЧАЮ
МЫ РЕШИЛИ ПОСМОТРЕТЬ – КАКИЕ БОНУСЫ ЕСТЬ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ
ДЛЯ ДЕТЕЙ И ИХ РОДИТЕЛЕЙ.

С ЛЮБОВЬЮ

ЕСЛИ У ВАС ПОЯВИЛСЯ РЕБЁНОК, ПОЛУЧИТЕ 16 000 РУБЛЕЙ

Такую выплату дают работникам одновременно на каждого появившегося в семье малыша. На неё могут рассчитывать не только те, кто родил, но и те, кто усыновил/удочерил ребёнка. Чтобы получить льготу, нужно написать заявление в отделе кадров, приложить копии свидетельства о рождении или усыновлении/удочерении.

ЕСЛИ ВЫ УХАЖИВАЕТЕ ЗА МАЛЫШОМ, РАССЧИТЫВАЙТЕ НА 5 000 РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ

Такую поддержку получает родитель во время отпуска по уходу за ребёнком от 1,5 до 3 лет. Пособие дают на каждого ребенка этого возраста. Выплаты завершатся с вашим выходом на работу, даже на условиях неполного времени. В те месяцы, когда ребёнку исполняется 1,5 или 3 года, когда вы выходите на работу или увольняетесь, сумму рассчитают пропорционально количеству календарных дней, за которые положена выплата. Для получения пособия нужно написать заявление в отделе кадров и приложить копии свидетельства о рождении или усыновлении/удочерении.

ЕСЛИ НАСТАЛО ЛЕТО, СОБИРАЙТЕ РЕБЁНКА В ДЕТСКИЙ ЛАГЕРЬ

Ежегодно метрополитен и профсоюз проводят детскую оздоровительную кампанию. В этом году путёвки получили более тысячи ребят. Их примут здравницы «Энергетик» в Подмоскowie и «Лучистый» в Крыму.

У каждого работника метро есть возможность направить ребёнка от 6 до 15 лет в детский лагерь. Следите за предложениями профсоюза и узнавайте информацию в первичных профсоюзных организациях ваших подразделений – контакты есть на сайте drpofmosmetro.ru. Может, в следующем сезоне ваши сын или дочь заходят в лагерь.

ЕСЛИ ЗАДУМАЛИСЬ О ПЕРСПЕКТИВАХ, ЗАПИШИТЕ РЕБЁНКА В «35-Й ОТРЯД»

Это уникальный образовательный проект – клуб личностного развития и профессиональной подготовки подростков. Его название связано с годом открытия метро. Здесь ребята развивают навыки коммуникации, лидерские, организаторские и другие важные качества – это во-первых. Во-вторых, они проходят профдиагностику и к 18 годам могут получить рабочую профессию и трудоустроиться в метрополитен, а в перспективе им открывается возможность целевого обучения в профильных вузах. И в-третьих, это место для общения и полезного досуга. Дети участвуют в мастер-классах, знакомятся с известными людьми, проводят совместные праздники, ходят на экскурсии и в походы.

Мы спросили отрядовцев: какие три события в клубе были самыми топовыми в этом году? Они назвали Широкою масленицу в Оздоровительном комплексе метрополитена с квестами и конкурсами, куда приглашали всех детей метрополитеновцев. Рассказали о поездках в парк «Патриот» и Милитари-парк – на интерактивные музейные площадки, где собрана военная техника, проводят тактические игры и реконструкции. И вспомнили встречи с молодыми работниками метро, которые рассказали про свою работу и пообщались с ребятами на равных. Они бы много ещё рассказали, не ограничь мы их числом три.

ВСТУПИТЬ В «35-Й ОТРЯД» МОЖЕТ РЕБЁНОК РАБОТНИКА МЕТРО, А ТАКЖЕ ВНУК, ПЛЕМЯННИК, СЕСТРА, БРАТ И Т.Д. ДЛЯ ЭТОГО НУЖНО ОТПРАВИТЬ ЗАЯВКУ НА 35-OTRYAD@MOSMETRO.RU С ПОМОЩЬЮ «ВСТУПИТЬ В ОТРЯД», ПОЗВОНИТЬ ПО НОМЕРУ 8 (495) 622-25-86 ИЛИ ОБРАТИТЬСЯ В ШТАБ НА СТАНЦИИ «ВЫСТАВОЧНАЯ», КАБ. 133. В КЛУБ ПРИНИМАЮТ ДЕТЕЙ 12–18 ЛЕТ.



Наши дети – всегда на коне. «35-й отряд» на экскурсии в первом конном полку полиции



Наши дети – в курсе инноваций. «35-й отряд» в Сколково

Ольга ПОСАДСКАЯ

Уличное искусство – легально

ПОДРОСТКАМ ОТДАЛИ ДВА ВАГОНА ПОД ГРАФФИТИ.

Ребят, ранее замеченных в красочном увлечении, собрали 1 июня в электродепо «Митино». Две команды по шесть человек под руководством приглашённого московского художника примерно за полтора часа преобразили два «номерных» вагона, подлежащие утилизации.

Несмотря на то, что большинство детей не были друг с другом знакомы ранее, каждый чётко выполнял часть общего задания, не отклоняясь от эскиза. Поздравление «С днём защиты детей!», залитое ярким солнцем, и колоритный персонаж-метрополитеновец – с такими позитивными картинками ассоциируется

у детей метро. Тем не менее главная цель мероприятия – профилактика вандализма на транспорте.

Подобная акция прошла в столице впервые по инициативе Общественного совета при УВД на Московском метрополитене и Управления транспортной полиции по ЦФО при содействии старшего руководителя проекта «Профилактика транспортной безопасности» мосметро Виталия Мусиенко.

Эксперт объяснил юным художникам, что рисунок в метро или электричке считается порчей имущества и очень строго наказывается законом. Но в городе есть легальные площадки для стрит-арта. А если участвовать в городских фестивалях граффитов, можно превратить хобби в высокооплачиваемую профессию.



Таким видят дети работника метро



Большую площадь «номерного» расписали за полтора часа

Ребята объяснили, почему им нравится граффити. Например, 13-летняя Ксения дома любит рисовать натюрморты, но работать баллончиком на огромной поверхности ей нравится гораздо больше. А 11-летнего Семёна научил граффити старший брат Иван. Свой авторский стиль парни оттачивают в обычных альбомах – рисуют скетчи, объёмные буквы, но мечтают о большой «сцене» и следят за творчеством популярных граффитистов.

Конечно, в День защиты детей победила дружба. Все участники получили в подарок наборы для творчества и добрые напутствия взрослых на летние каникулы.

Полина КОВАЛЕНКО

Мечты сбываются

В ЦЕНТРЕ ПРОФОРИЕНТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ОТМЕТИЛИ ДЕНЬ ЗАЩИТЫ ДЕТЕЙ.

В этом году традиционный праздник устроили для детей и родителей, чтобы связь поколений была ещё прочнее. Поэтическая сценка «Мама» как раз была посвящена теме не всегда простых отношений в семье и вызвала у зрителей глубокие душевные эмоции.

Из сюжета в реальную жизнь гостей вернул психолог Центра. Ребята прослушали интересную лекцию на тему выбора будущей профессии и прошли личностный проективный тест с рисунками. А лейтмотивом праздника стали современные хиты, исполненные на электронной балалайке участником проекта «Музыка в метро».

И снова сцена! Тему подземки продолжили в мини-спектакле с говорящим названием «Мечты сбываются». Постановку в четырёх действиях представили актёры Самодеятельного театра метро и Клуба «35-й отряд».

В завершение гости попробовали силы на тренажёрах машиниста и получили сладкие подарки.



Анимированную декорацию смонтировали из детских рисунков

Н
а
ш
и
м

Д
е
т
я
м

ТОП-5 книг о метро для детей

КО ДНЮ ЗАЩИТЫ ДЕТЕЙ МЫ ПРИСМОТРЕЛИ, ЧЕМ ПОПОЛНИТЬ ИХ КНИЖНЫЕ ПОЛКИ.

АЛЕКСАНДРА ЛИТВИНА,
АЛЕКСАНДРА ЛИТВИНОВА

МЕТРО НА ЗЕМЛЕ И ПОД ЗЕМЛЁЙ. ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В КАРТИНКАХ



ISBN 978-5-905474-64-4
Пешком в историю, 2016
6+

Кто придумал первые колесницы, как строили московское метро и зачем трамваю трубка с песком? Ответы на эти и многие другие вопросы можно найти в этой красочной книге с иллюстрациями замечательного художника Ани Десницкой. Мы побываем на вокзале и в санитарном поезде, отправимся в путешествие по туннелю под проливом Ла-Манш, спустимся на станции московского, петербургского и лондонского метро. А ещё в этой книге есть увлекательные задания: викторина по истории транспорта, игра-ходилка по московскому метро, раскраски и дорисовки, а также игровой разворот «найди отличия» с видами старой и современной Москвы.

НАТАЛИЯ И ВАСИЛИЙ
ВОЛКОВЫ

МЕТРО. ПОДЗЕМНЫЙ ГОРОД



ISBN 978-5-906788-37-5
Настя и Никита, 2016
6+

Эта книга расскажет о том, как устроен удивительный подземный мир – огромный, сложный и очень интересный. Как проектировалось и строилось метро, что такое «пльвун» и «проходческий щит», как под землю попадает свежий воздух и где ночуют поезда? Эта книга – уникальное путешествие по самым красивым станциям, по знаменитым метрополитенам больших городов, путешествие сквозь землю и сквозь время.

БАРБАРА РИД

МЫШОНОК ИЗ МЕТРО



ISBN 978-5-907031-88-3
Хоббикета, 2018
0+

Это трогательная сказка о мышонке-мечтателе по имени Ниб, иллюстрированная шедеврами пластилиновой живописи. Именно эта книга Барбары Рид была отмечена сразу несколькими наградами, в ней она выступила и как автор забавной и в то же время глубокой истории, и как художник – на каждой иллюстрации с ювелирным мастерством проработаны даже мельчайшие детали композиции.

РОБЕРТО РОНКИ,
АНДРЕА КАВАЛЛИНИ,
ФЕДЕРИКО БРУСКО

ДЖЕРОНИМО СТИЛТОН. ПРИЗРАК В МЕТРО



ISBN 978-5-389166-22-6
Азбука, 2020
0+

Мышонок Джеронимо Стилтон не ищет приключений – они находят его сами. И вот уже будничная поездка на метро оборачивается приключением, достойным Индианы Джонса! Главного героя и его неугомонных родственников ждут древние катакомбы, жуткий Кот-Призрак, опасные соперники и не менее опасные современные технологии...

МАРИЯ АГАПОВА

МЕТРОЛЬЦЫ. СКАЗОЧНАЯ ПОВЕСТЬ



ISBN 978-5-907312-71-5
Фома, 2020
6+

Метрольцы – маленькие человечки, добрый и трудолюбивый народец, обитающий в тёмных лабиринтах метро. Ночью они выходят с фонариками и убирают, чистят, ремонтируют станции, пути и вагоны. Но делают это так, чтобы никто из людей их не видел. В основе сказочного повествования – две тесно связанные истории. Одна – о метрольском малыше Юньке, убежавшем в город и пережившем там множество приключений. Вторая – про любопытного мальчика Костю, который обнаружил подземный город и натворил там немало бед. Но прежде всего эта книга – о доброте, доверии, взаимовыручке и верности слову.



Мастера возрождения

ЗДЕСЬ ПАХНЕТ СОСНОВОЙ СТРУЖКОЙ, СВАРКОЙ И ГЛИНОЙ. О ТОНКОСТЯХ РЕМЕСЛА РАССКАЗАЛИ РЕСТАВРАТОРЫ.

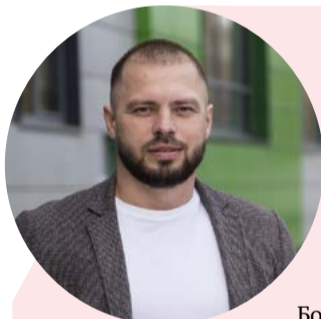
В

Г
О
С
Т
И
К

Игорь Ленёв чистит пятачковое бра на «Смоленской»

Восmetro с конца 2017 года постепенно формировалась Группа по работе с объектами культурного наследия Службы пассажирских обустройств Дирекции инфраструктуры (СПО ДИ). Поначалу реставраторы размещались в маленьких мастерских в электродепо «Северное», где возрождали экспонаты для Музея метро. Кроме этого, на 3-й подстанции на Большой Никитской помогали подрядной организации восстанавливать горельефы Антона Лавинского и ночами приходили работать на станции. Тогда в штате было 11 специалистов.

«Честно говоря, наш профессиональный потенциал оценили не сразу. Высокое мастерство моих коллег замечали после каждой выполненной ими работы. Например, в рамках эксплуатации ребята отчистили от известкового налёта мраморные



Сергей Решетнёв
начальник Группы по работе с объектами культурного наследия СПО

Сегодня у нас в штате 52 человека. Большинство из них имеют высшее художественное и специальное реставрационное образование, а также аттестацию Министерства культуры РФ. До работы в метрополитене наши мастера участвовали в реставрации таких объектов, как Кремль, Большой театр, Манеж, старинные церкви и усадьбы.

Одна наша сотрудница проходила повышение квалификации в Италии. Но лучшей реставрационной школой в мире всё равно считается советская и как её преемница – российская.

колонны на станции «Комсомольская» Кольцевой линии, керамическую облицовку стен на станции «Парк культуры», – рассказывает начальник 9-й Дистанции СПО ДИ Сергей Решетнёв. – Наш звёздный час настал в сентябре 2020 года. Вовсю шла реконструкция станции «Смоленская» Арбатско-

Покровской линии. Там не было ремонта 50 лет, и мы много помогли подрядной организации. В итоге все работы выполнили качественно и в срок.

«Вообще, есть определённая периодичность работ, утверждённая Департаментом культурного наследия, – объясняет прораб памятников камен-

ного зодчества, декоративных штукатурок и лепных изделий Игорь Данилов. – Простой ремонт производится в первые 5–7 лет, капремонт – раз в 15, и каждые 25–30 лет нужна полноценная реставрация».

Особым событием, где мастера мосmetro продемонстрировали свои неординарные умения, стала в буквальном смысле блестящая реставрация скульптурной группы «Советская Белоруссия»: частично заменили разрушившийся каркас, соединили все фрагменты, воссоздали утраченные элементы, докомпоновали сколы и трещины, покрыли золотой краской и нанесли патину.

С 2021 года реставраторам выделили просторные мастерские в административном корпусе электродепо «Лихоборы».

МЕТАЛЛ

Четверо художников-реставраторов работают здесь с чёрными и цветными металлами. По наблюдениям их прораба Игоря Ленёва, каждый металл имеет свой характер, к каждому нужен свой подход: «Особенно приятны латунь и бронза. А вот алюминий – вредный, капризный и ломкий. Вообще, металл очень многое прощает, это податливый материал. Не променяю его ни на какой другой».

В эту мастерскую планируют закупить уникальный прибор лазерной очистки, который удаляет коррозию, не затрагивая сам материал. Наличие такого станка позволит экономить абразивные материалы, время и повысить качество.

При проведении работ обычно с каждого металлического предмета берут



Реставраторы по металлу Матвей Левуш, Михаил Редин и Игорь Ленёв обновляют путевые указатели и декоративные панно станции «Таганская»-радиальная



Игорь Жуков подбирает шпон для двери

пробу – будь то крепление бра, вентиляционная решётка или декоративное панно – состав сплава проверяют в специальной лаборатории. Дело в том, что композиции металлов 1935 года очень отличаются от современных. А вот технология и методы самого процесса реставрации сохранились с 70-х годов. Например, алюминиевые бра на «Смоленской» вручную отмывали мыльным раствором.

Игорь Ленков признаётся, что в его коллективе – только настоящие фанаты своего дела.

ДЕРЕВО

«Сейчас мы подклеим, и всё будет нормально...» Опытный мастер Игорь Жуков по миллиметрам подгоняет текстуру на кусочке шпона, наносит на него тончайший слой клея и комментирует: «Это водонерастворимый Kleiberit 303, сейчас на нём практически все реставраторы и мебельщики работают». Через паузу добавляет: «Вообще, школа наборного дерева в мире практически утрачена. А в России, наоборот, возрождается благодаря энтузиастам». На рабочем верстаке мастера – огромная дверь. Сосновый каркас обложен фанерой. Места утрат внешнего слоя мастер заново шпонирует. Так изношенные деревянные двери на многих станциях метро становятся как новые.

КАМЕНЬ, ГЛИНА, ПЛАСТИЛИН

В мастерской каменного зодчества и лепных декоративных изделий чуть просторнее, чем в предыдущих. Здесь даже есть кран-балка для подъёма крупных объектов реставрации под потолок. «А вот печи для обжига у нас



Худсовет: Игорь Данилов, Сергей Решетнёв, Валентин Сколышев, Роман Севринов оценивают гипсовое литьё



Отреставрированная скульптурная группа «Советская Белоруссия»

пока нет, – сетует прораб реставраторов декоративных предметов и художественных изделий, специалист по позолоте и мозаике Валентин Сколышев. – Когда она появится, мы сможем восстанавливать утраченные детали и фрагменты керамических и фаянсовых облицовок.

А реставратор памятников каменного зодчества Павел Федотов взялся воссоздать лишь по нескольким архивным газетным фотографиям утраченное произведение автора Антона Лавинского (1894–1968). С 1939 года до начала 50-х его бетонные «Метростроевцы» стояли между входом и выходом наземного вестибюля станции метро «Дзержинская» («Лубянка»). Инициативу Павла поддержало руководство службы.

Проект – детальный макет из пластилина и соответствующая документация – будет представлен худсовету Департамента культурного наследия Москвы для согласования. А утверждённый макет станет основой для воссоздания скульптуры в оригинальную величину. Эта работа словно иллюстрирует всю суть профессии реставратора – сохранять предметы искусства в их первоначальном облике, без неуважительного упрощения или украшения, работать с любовью. В разработке и оформлении проекта Павлу помогают коллеги-реставраторы Игорь Повеликин и Михаил Матвеев.

Игорь – выпускник Суздальского художественно-реставрационного училища. Это одно из лучших профильных учебных заведений в стране. Кроме того, он, как и Михаил, окончил Российскую академию живописи, ваяния и зодчества Ильи Глазунова.

В мастерских витают ароматы ремёсел и вдохновение. Даже не хочется отсюда уходить. Скоро у наших мастеров прибавится работы. Службой заказчика создана программа реставрации, в которую входят 22 станции – объекты культурного наследия. На основании этой программы Проектно-конструкторское бюро метрополитена выполнит корректировку и разработку проектно-сметной документации, которая, в свою очередь, будет согласована с Департаментом культурного наследия Москвы. И только после этого реставрационные работы начнут в полном объёме. Первая в очереди на возрождение в следующем году – станция «Площадь Революции».

Полина КОВАЛЕНКО



Реставратор памятников каменного зодчества Павел Федотов планирует вернуть столице «Метростроевцев»

Топ профессий и другая статистика



КАКИЕ ПРОФЕССИИ В МЕТРО ВОСТРЕБОВАНЫ БОЛЬШЕ ВСЕГО?
КАК ВЫГЛЯДИТ СОБИРАТЕЛЬНЫЙ ОБРАЗ НАШЕГО РАБОТНИКА?
НА ЭТИ И ДРУГИЕ ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ СТАТИСТИКА,
ДЕНЬ КОТОРОЙ В РОССИИ ОТМЕЧАЮТ В ИЮНЕ.



СРАЗУ ПРЕДУПРЕДИМ, ЧТО ПРИВОДИМ ОКРУГЛЁННЫЕ ЦИФРЫ. ВЕДЬ ТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО МОЖЕТ МЕНЯТЬСЯ ПРЯМО СЕЙЧАС – МЕТРО ПОСТОЯННО РАСТЁТ!

ВСЁ КОРПОРАТИВ



67 000
ЧИСЛЕННОСТЬ
ПЕРСОНАЛА МЕТРО



БОЛЕЕ ЧЕМ
В 2 РАЗА
выросло наше «население»
с начала XXI века



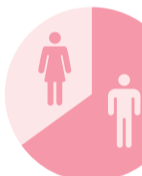
7 000 ВАКАНСИЙ
ОТКРЫТЫ СЕГОДНЯ –
с учётом планируемых пусков
новых объектов и станций



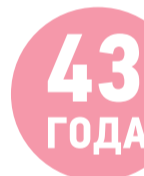
10 000
РАБОЧИХ МЕСТ
добавится к 2025 году
благодаря расширению
и развитию метро

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ПОРТРЕТ

КАК ВЫГЛЯДИТ СОБИРАТЕЛЬНЫЙ ОБРАЗ НАШЕГО РАБОТНИКА? СПРОСИМ СТАТИСТИКУ.



Это скорее **мужчина**,
хотя количество женщин
растёт. **Гендерное
соотношение –
65 к 35%**



Он в самом расцвете
сил. **Средний возраст**
нашего персонала –
43 года



У него среднее
или начальное
профессиональное
образование (**43%**)
или диплом вуза (**35%**)



Он не новичок в метро.
Примерно 1/3 наших
работников имеют
стаж от 1 до 5 лет,
1/5 – от 5 до 10

ТОП-5 ПРОФЕССИЙ

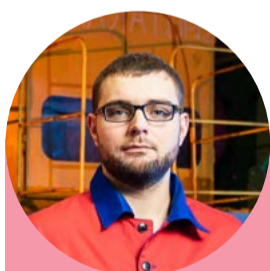
30% ВСЕГО ШТАТА МЕТРО ПРИХОДИТСЯ НА ЭТИ ДОЛЖНОСТИ



**МАШИНИСТ
ЭЛЕКТРОПОЕЗДА**



**ИНСПЕКТОР
ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ**



**СЛЕСАРЬ-
ЭЛЕКТРИК**



МОНТЁР ПУТИ



**ВОДИТЕЛЬ
ТРАМВАЯ**

КАРЬЕРНЫЙ РОСТ



Лучшие работники метро должны
ясно видеть свои перспективы.
В этом помогает **система кадрового
резерва**. Претендентов на замещение
вышестоящих должностей выбирают,
оценивают и готовят заранее.



3 200 ЧЕЛОВЕК
включены в кадровый резерв



97% РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ
НАЗНАЧЕНИЙ
на вышестоящие должности

Ольга ПОСАДСКАЯ

Лучшие на паркете

РУКОВОДИТЕЛИ БАСКЕТБОЛЬНОГО И ВОЛЕЙБОЛЬНОГО КЛУБОВ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА –
О СВОИХ КОМАНДАХ И ИТОГАХ ВЕСЕННЕЙ ЛИГИ «ТРУДОВЫЕ РЕЗЕРВЫ».



ЮЛИЯ ФИНАЕВА

ГЛАВНЫЙ СПЕЦИАЛИСТ, АППАРАТ СЛУЖБЫ
БЕЗОПАСНОСТИ

Мастер спорта международного класса по баскетболу. Трёхкратный бронзовый призёр российской Суперлиги, чемпион мира и чемпион Европы в составе сборной команды России, играла в сильнейших студенческих лигах США, Франции и Германии.



Сборная мосметро по баскетболу

Начав работать в Службе безопасности Московского метрополитена в 2018 году, узнала о баскетбольной команде, которая принимает участие в Спартакиаде ММ, но так как нет женской команды, стала играть с ребятами. Так началась моя спортивная история в ММ. После прошлогоднего чемпионата, в котором Служба безопасности стала чемпионом, мне предложили стать руководителем мужского баскетбольного клуба мосметро. Это общественная должность, но при этом очень ответственная. Признаюсь, предложение было для меня неожиданным, всё-таки это скорее мужская роль, но я согласилась.

СОСТАВ КОМАНДЫ

Заблуждением было то, что раз я стала руководителем клуба, то в сборную попадёт вся команда Службы безопасности. Конечно, это не так. Ещё во время внутреннего чемпионата, не зная, что мне предстоит собрать сборную, я из спортивного интереса отмечала достойных ребят. Сейчас в составе всего четыре человека из Службы безопасности, остальные – из разных подразделений ММ. Всего 15 человек. При этом не каждого из тех, кто мне понравился как игрок, я взяла в команду. Мне важна атмосфера в коллективе, а не звёздный состав. Не прогадала ни с кем.

ИТОГИ СЕЗОНА И ПЛАНЫ

Как и многие матчи, мы выиграли финал с большим перевесом в очках. Но это золото далось не так легко, как кажется на первый взгляд. У нас был сильный соперник – единственная команда, которой мы уступили в регулярном чемпионате. Победа была для нас делом принципа. Чемпионат был длительный, и, конечно, непросто удержать эмоциональный фон команды на протяжении всех игр. Где-то чуть устали, где-то не полетело, чуть в защите провалились – с достойным противником ты моментально можешь уйти в минус.

Так как команда сформирована не так давно, главной задачей было, конечно, сыграть, присмотреться друг к другу. Как показала финальная игра, у нас всё получилось. Этими красавцами я искренне горжусь! Поблагодарила их в первую очередь за то, что стойко «выдержали» девчонку в команде (смеётся). Хочу также отметить нашего второго тренера – аккумуляторщика электродепо «Сокол» Александра Дольникова. Хотя на самом деле он такой же тренер, как и я. Его вклад в эту победу безоговорочен.

Ребята уже спрашивают, когда вернёмся к тренировкам, но я думаю, что нам всем нужно выдохнуть, соскучиться друг по другу и баскетболу. Кроме того, нужно подумать над концепцией развития клуба. Есть мысли о необходимости дубля и женской команды. Но собрать команду – не самое сложное. Хочу отметить, что Команда – это в первую очередь единомышленники! Здесь, извините, единоличникам не место. Это большой вклад сил и энергии. Должна быть команда не только игроков, тренеров, но и организаторов, которые также любят баскетбол.



СВЯТОСЛАВ ПОЗДНЯКОВ

ИНСПЕКТОР ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ,
ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИМ И
ОРГАНИЗАЦИОННЫМ ВОПРОСАМ, СЛУЖБА
ПАССАЖИРСКИХ ОБУСТРОЙСТВ

В прошлом кандидат в мастера спорта. Чемпион Московской области, призёр зональных соревнований чемпионата России среди юношей. Чемпион Москвы среди сузов. Чемпион Северо-Восточного административного округа, призёр первенства Москвы среди вузов.

Я работаю в метро с 2013 года. За это время выигрывал внутренний чемпионат по волейболу семь или восемь раз – сначала с командой электродепо «Варшавское», затем с коллегами из Службы пассажирских обустройств.

В прошлом году со стороны руководства появилась заинтересованность в развитии команды для участия во внешних соревнованиях. А после присоединения трамвайной инфраструктуры у нас появилась возможность регулярно тренироваться в физкультурно-оздоровительном комплексе на территории депо им. Баумана. Это, конечно, сказалось на результатах. В первых же соревнованиях, где мы выступали в статусе клуба, мы взяли золото регулярного чемпионата и серебро Кубка.

СОСТАВ КОМАНДЫ

Как руководитель клуба я занимаюсь организационными вопросами: собрать команду, оповестить. Пока в сборной 15 человек. В основном это выходцы из спор-

тивных школ, но есть и самоучки, которые посвятили волейболу много лет. Есть парень, который раньше играл в Высшей лиге.

Команду собирали на основе спартакиады среди работников метро: сразу было видно игроков, чей уровень сильно отличался от так называемого дворового волейбола. Через знакомых дополнительно узнавал о волейболистах из разных подразделений. Мы готовы расширять состав, ограничений по количеству игроков пока нет. Во-первых, конкуренция всегда идёт на пользу команде. Во-вторых, у нас должна быть достойная замена тем, кто в силу возраста или обстоятельств заканчивает играть. Но нужно понимать, что тренировки исключительно для сборной, то есть для сильнейших игроков. В метро работает 67 000 человек, каждого мы, конечно, не можем взять.

ИТОГИ СЕЗОНА И ПЛАНЫ

В Весенней лиге «Трудовые резервы» мы выступали в третьей группе и заняли первое место в регулярном чемпионате. Признаюсь, лишь с парой команд играть было интересно. За весь сезон мы не проиграли ни одного матча и даже ни одной партии.

Летом многие волейболисты предпочитают песок и свежий воздух, поэтому мы планируем приостановить совместные тренировки в ФОКе. В августе сыграем чемпионат метрополитена, а после попробуем снова заявиться в одну из корпоративных лиг.

- КАК ВЫСТУПИЛА НАША ФУТБОЛЬНАЯ СБОРНАЯ НА ВЕСЕННЕМ ТОВАРИЩЕСКОМ ТУРНИРЕ СРЕДИ КОМАНД ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА?
- КТО ВЫИГРАЛ ЧЕМПИОНАТ МЕТРОПОЛИТЕНА ПО КИБЕРСПОРТУ В ДИСЦИПЛИНЕ CS:GO?
- КАКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ПОКАЗАЛИ КОЛЛЕГИ В ОНЛАЙН-МАРАФОНЕ?

ЧИТАЙТЕ В TELEGRAM-КАНАЛЕ @SPORT_MOSMETRO



Сборная мосметро по волейболу

Алина КОЛЕСНИКОВА

12

ИЮНЬ
6 (134) 2022И
С
Т
О
Р
И
Я

В

Л
И
Ц
А
Х

Михаил Марковский

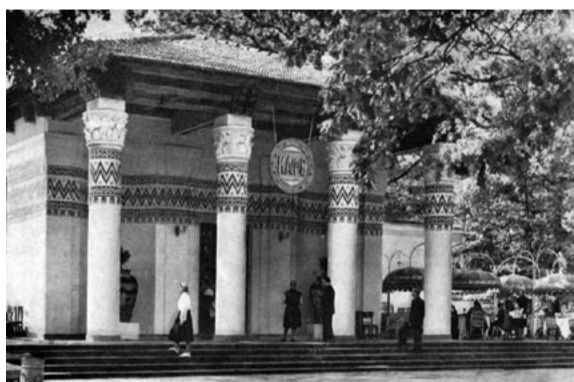
Архитектор

Михаил Марковский

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 95 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ СОВЕТСКОГО АРХИТЕКТОРА, АВТОРА СЕМИ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА, ПРОЕКТИРОВЩИКА ТРАНСПОРТНЫХ ТОННЕЛЕЙ, ЗДАНИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ ИНСТИТУТОВ, САНАТОРИЕВ И ПАМЯТНИКОВ. ОН БЫЛ ТАЛАНТЛИВ ВО ВСЁМ: В АРХИТЕКТУРЕ, РИСУНКЕ И ГРАФИКЕ, ЖИВОПИСИ.

Михаил Фёдорович Марковский родился 26 июня 1927 года в Москве, на Плющихе, в семье учительницы русской словесности и инженера транспорта. До войны он учился в художественной школе, а в победном 1945 году поступил в Московский архитектурный институт, окончил его в 1951 году. У Михаила Марковского были несколько учителей-архитекторов. Каждый из них передал своему талантливому ученику то, что считал самым важным: пространственное мышление, понимание классической архитектуры, любовь к итальянскому Ренессансу, логику образно-тектонической структуры сооружения.

Михаил Марковский работал много и интересно. Ещё будучи студентом, он вместе с однокурсниками Львом Лиле и Владимиром Литвиновым спроектировал кафе «Дубки» на ВДНХ.

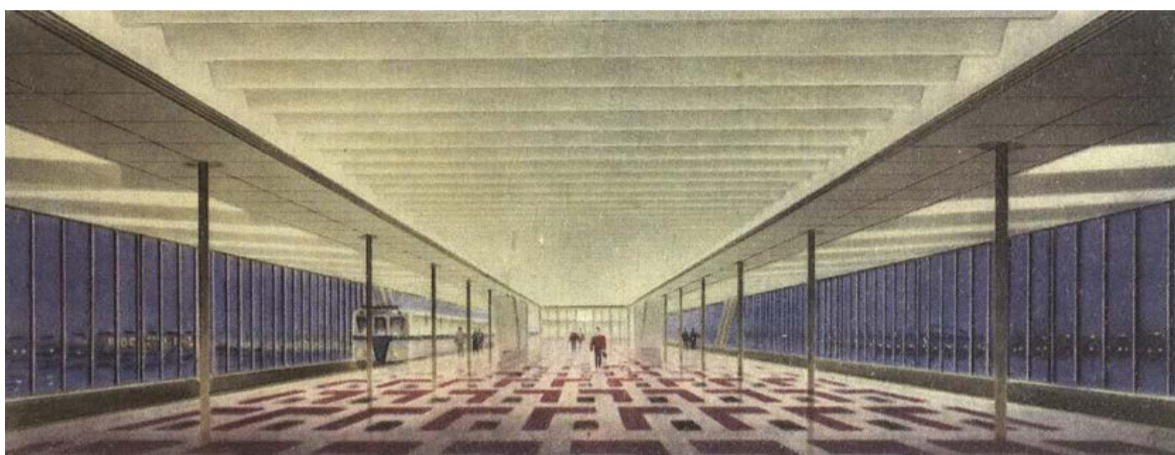


Кафе «Дубки» на ВДНХ, 1954 год

В 1952 году с ними и Волемиром Добраковским выиграл конкурс на проект станции «Киевская» Арбатско-Покровской линии. Почти пятнадцать лет Михаил Марковский проработал в институтах «Метрогипротранс» и «Мосгипротранс» под руководством Алексея Душкина. В 1959–1964 годах Марковский вместе с коллегами совершенствовал типовой проект станции метрополитена мелкого заложения (так называемые «сороконожки»).

Всего он подарил Москве семь станций метро, среди которых «Ленинские горы» (сейчас – «Воробьёвы горы») и «Университет» (1959), «Первомайская» (1961), «Новые Черёмушки» (1962), «Водный стадион» (1964), восточный зал станции «Площадь Ногина» (сейчас – «Китай-город», 1971). Кроме этого, Михаил Марковский участвовал во многих конкурсах и очень часто выигрывал. Он предлагал свои проекты «Пушкинской» и «Горьковской», а в 1992 году его проект станции «Поклонная гора» получил первое место. В метро тогда была возможность проявить себя, и эта тема захватила его.

Много лет с Михаилом Марковским в институте «Метрогипротранс» работала заслуженный архитектор России Нина Алёшина. Она вспоминает, как любила наблюдать за работой троих соавторов – Марковского, Лиле и Литвинова: «Пристроившись где-то в уголке, я слушала их рассуждения по поводу создания фрагментов или деталей проекта и вспоминала высказывание Ивана Жолтовского: проект должен быть разработан вплоть до дверной ручки. Все, даже мелкие детали



Проект станции «Ленинские горы» (сейчас – «Воробьёвы горы»)

у них осмысливались в соответствии с логикой целого сооружения. Есть люди, после встречи и общения с которыми ощущаешь внутреннее обогащение. К таким людям относился Михаил Марковский».

Михаил Марковский проектировал крупные транспортные тоннели (в том числе под площадью Маяковского, улицей Чайковского и Октябрьской площадью), вокзалы и другие транспортные сооружения, занимался проектированием монорельсовой дороги из Москвы в аэропорт «Внуково» (проект не был осуществлён), санатория «Заря» в Сочи (1956–1958).

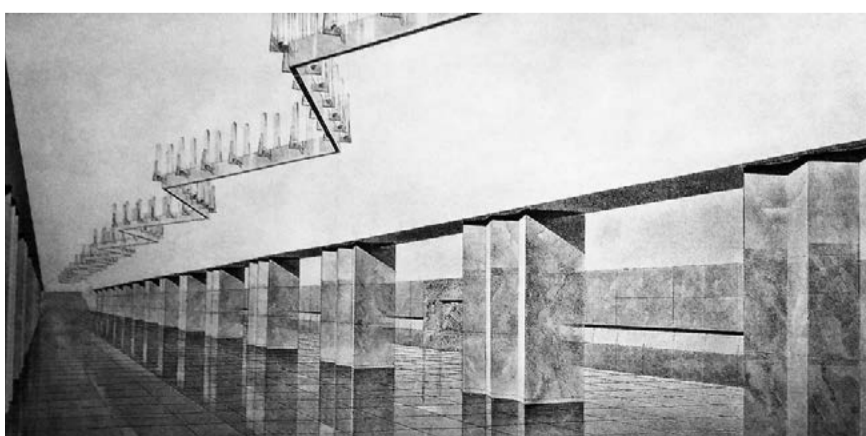
В 1965 году возглавил архитектурную мастерскую в ГипроНИИ АН СССР, которой руководил до смерти. Создал проекты комплексов зданий Института космических исследований Академии наук СССР (1965–1975), Библиотеки по естественным наукам, научно-исследова-



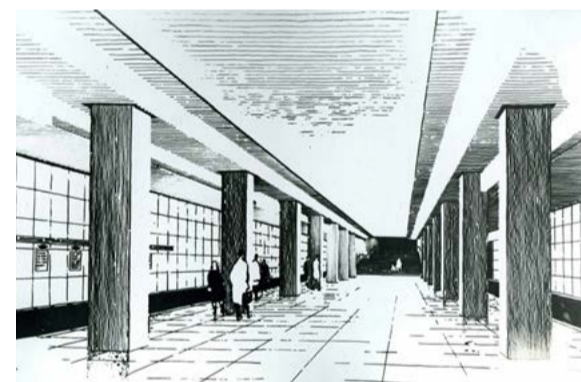
Проект станции «Киевская» Арбатско-Покровской линии

тельских институтов комплексной автоматизации, органической химии. Последним осуществлённым проектом стала гостиница-пансионат «Узкое» РАН (совместно с архитекторами Юрием Платоновым и Сергеем Бурицким).

Вместе со скульптором Никитой Лавинским (сыном Владимира Маяковского, родившимся в семье знаменитого художника Антона Лавинского) Михаил Марковский реализовал памятники Ивану Сусанину в Костроме (1959–1967), Владимиру Маяковскому в Чистяково (1961–1962), Александру Попову в Рязани (1963), Илье Ульянову в Астрахани (1970), Василию Кузнецову в Москве (1975–1986). С 1970 года преподавал в Московском архитектурном институте.



Проект восточного зала кроссплатформенной станции «Площадь Ногина» (сейчас – «Китай-город»). В «Гармошках» зашифрованы фамилии Лиле, Марковского и Литвинова – ЛМЛ, а световод-молнию архитектор Александр Стрелков забрал себе на «Баррикадную»

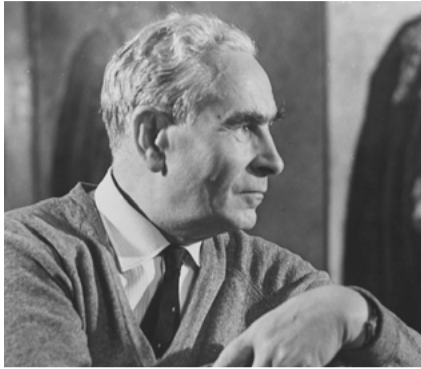


Проект типовой колонной станции мелкого заложения (в народе их нарекут «сороконожками»)



Санаторий «Заря» в Сочи, конец 1950-х годов

Художник Павел Корин

И
С
Т
О
Р
И
Я
В
Л
И
Ц
А
Х

Павел Корин

Российский и советский живописец, монументалист, мастер портрета, реставратор и педагог, лауреат Сталинской премии второй степени (1952) и Ленинской премии (1963) Павел Дмитриевич Корин родился 25 июня (7 июля) 1892 года в Палехе в семье потомственных иконописцев. Красота русской сельской природы, своеобразная атмосфера иконописной мастерской окружали его с детства, накладывая свой отпечаток на формирование художественного вкуса.

Окончив сельскую иконописную школу, Павел становится иконописцем. Однако вскоре решает продолжить образование у художников-живописцев. В Москве настоящим учителем, помощником и другом на всю жизнь для него стал знаменитый русский художник Михаил Нестеров, по рекомендации которого в 1912 году Корин поступает в Училище живописи, ваяния и зодчества.



Эскиз к картине «Реквием» («Русь уходящая»)

Павел Корин жил в собственном времени. Пока его юные коллеги устремлялись в будущее, он писал картины о прошлом православной Руси, рискуя показаться неблагонадежным, собирал и реставрировал иконы. Какие только повороты не происходили в его жизни и творчестве: довелось ему побывать и рисовальщиком в анатомическом театре, и попозировать художнику Терпсихорову для картины «Первый лозунг». Он расписывал собор Марфо-Мариинской обители, для Дворца Советов готовил фриз «Марш в будущее», эскиз монумента

130 ЛЕТ НАЗАД РОДИЛСЯ ВЫДАЮЩИЙСЯ ХУДОЖНИК, ПО ЭСКИЗАМ КОТОРОГО В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ВЫПОЛНЕНЫ ПОТОЛОЧНЫЕ МОЗАИЧНЫЕ ПАННО НА СТАНЦИИ «КОМСОМОЛЬСКАЯ»-КОЛЬЦЕВАЯ, ВИТРАЖИ НА «НОВОСЛОБОДСКОЙ», МОЗАИКИ В НАЗЕМНОМ ВЕСТИБЮЛЕ СТАНЦИИ «СМОЛЕНСКАЯ» И МОЗАИКА «РАБОЧИЙ И КОЛХОЗНИЦА» В ТОРЦЕ «ПАВЕЛЕЦКОЙ»-КОЛЬЦЕВОЙ.

Победы в Великой Отечественной войне, реставрировал «Сикстинскую Мадонну» Рафаэля, во Владимирском соборе Киева восстанавливал росписи, сделанные Виктором Васнецовым и Михаилом Нестеровым. Центральным, но так и не выполненным полотном Павла Корина, замысел которого возник ещё в 1925 году – во время похорон Патриарха Тихона в Донском монастыре, является «Реквием» («Русь уходящая»), для которой были выполнены 29 подготовительных портретов, однако предназначенный для картины холст так и остался нетронутым.

Станция «Комсомольская»-кольцевая была открыта в 1952 году. Её главным архитектором стал великий зодчий Алексей Щусев. Станция задумывалась как своеобразные ворота в Москву – она должна была формировать первые впечатления о столице. Отсюда такой размах и пафос интерьеров.



Орден Победы над порталом эскалаторного тоннеля на станции «Смоленская»

Для станции было выполнено восемь мозаичных плафонов, расположенных в хронологическом порядке. На мозаиках изображены Александр Невский, Дмитрий Донской, Кузьма Минин и Дмитрий Пожарский, Александр Суворов, Михаил Кутузов, Владимир Ленин, взятие Рейхстага и Триумф Победы.

Два панно, расположенных ближе к лестнице («Выступление Ленина перед красногвардейцами, отправляющимися на фронт» и «Триумф Победы») раньше назывались «Вручение гвардейского знамени» и «Парад Победы». На



Мозаика с парадом 7 ноября 1941 года на станции «Комсомольская» была заменена изображением с выступлением Ленина на Красной площади перед Красной армией в годы Гражданской войны



первой мозаике Сталин передавал солдату знамя, а за спиной вождя стояли его сподвижники – Молотов, Каганович и Берия. Партийная верхушка также была изображена на трибуне Мавзолея на «Параде Победы». В 1963 году Корина пригласили «исправить» эти мозаики. Он убрал политиков и изобразил солдат, бросающих поверженные знамена со свастикой к ногам фигуры Родины-матери. Она держит в вытянутых вверх руках серп и молот, увитые лавром (символом Победы), и пальмовую ветвь (символ Мира). Но не только эти мозаики «Комсомольской»-кольцевой раньше выглядели иначе. На «Взятии Рейхстага» изменено знамя – в медальоне вместо двойного профиля Ленина и Сталина набран заново один профиль Ленина. В мозаике с Кутузовым заставили изменить флаг – убрать двуглавого орла.

На «Новослободской» архитектор Алексей Душкин сначала хотел украсить пилоны объёмными фигурными стеклянными витражами. Даже собирался пригласить для работы над ними Веру Мухину – автора скульптурной группы «Рабочий и колхозница». Но позже отказался от этой идеи и обратился к Павлу Корину. В итоге станцию украсили 32 витража. Это был первый для художника опыт работы с «живописью цветными стёклами». Изначально он хотел делать в медальонах исключительно орнаментальные композиции. Но в итоге пришлось добавить витражи об уважаемых советских профессиях, хоть они и выпадают из общего стиля станции. На них изображены архитектор, географ, художник, энергетик, музыкант и агроном. Главной темой станции стала мирная жизнь и созидание – восстановление и поддержание быта после войны. Эту же тему поддерживает и мозаика в торце центрального зала станции. На ней изображена пятиконечная звезда, серп и молот, ветви с плодами и колосья – символы труда и плодородия, а также голуби – символ

мира. На переднем плане – женщина с ребенком. Кстати, на первоначальных эскизах её образ напоминал Сикстинскую Мадонну.

Последней реализованной работой художника в московском метро стало мозаичное панно в вестибюле станции «Смоленская» Арбатско-Покровской линии. Все, кому довелось работать с Кориним, отмечают, с какой смелостью он нарушал каноны живописной и монументальной технологии. Например, в оформлении купола вестибюля он применил свой инновационный подход: парящий под потолком торжественный венок выполнен в необычной для того времени технике. Его основа написана по мокрой штукатурке, а затем автор собственноручно прописал венок приготовленной яичной темперой – краской, традиционно используемой в иконописи. Работа над фризом «Смоленской» Павел Корин смешал смальту с флорентийской мозаикой. На орден Победы он ещё добавил кусочки стекла, которые своим сиянием так напоминают драгоценные камни.

«Арбатская» была открыта вместе со «Смоленской» – 5 апреля 1953 года, через месяц после смерти Сталина. Корину заказали мозаики для свода центрального зала «Арбатской». Художник продолжил создавать композиции на тему «Становление Руси». Он изобразил портреты Юрия Долгорукого, Ивана III, Дмитрия Донского, Александра Невского, Иосифа Сталина и других. Всего было запланировано 25 панно. В 1961 году, после XXII съезда КПСС, художника попросили переработать некоторые эскизы для «Арбатской» – видимо, ещё теплилась надежда на их реализацию! Но задумки не были воплощены. Как позднее писал Павел Корин: «...общими усилиями эти эскизы были провалены».



Проект станции «Комсомольская»-кольцевая

Пётр НОВИКОВ

«Мечтаю о фрезерном станке»

ДЕРЕВЯННОЕ ЗОДЧЕСТВО В ИСПОЛНЕНИИ МАРИИ КОРСАКОВОЙ, ДЕЖУРНОГО ПОСТА ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ СТАНЦИИ «ПРАЖСКАЯ».

«Я всегда любила народное творчество. Мимо резных домов спокойно пройти не могла. С появлением дачи стала сама заниматься деревом, ведь гораздо интереснее сделать самой, чем купить», – рассказывает Мария об истоках своего хобби. Для дизайнера наличника, номерка на ворота, мебели ей не нужны чужие идеи. Дежурный поста централизации до того, как устроиться в Московский метрополитен в 2001 году, была художником, иллюстрировала книги. При этом работу в метро Мария тоже считает творческой: «Не могу объяснить, но это так. Ситуации всегда разные, надо продумывать всё наперёд».



Терраса, наличники и герб – дело рук нашей коллеги



Игрушки из серии «Накорми питомца»



Мария Корсакова за работой над резными дверцами

Чтобы освоить новое для себя ремесло, наша коллега из Службы движения не стала записываться на курсы или мастер-классы, а просто взяла доски, лобзик, стамески и начала пробовать. «Были и неудачи, что-то переделывала, – признаётся Мария. – Мне же надо всё и сразу. Взялась изначально за сложные формы, но потом всё-таки решила сделать что-то попроще. Со временем перешла от однослойных наличников к многослойным. Предпочтений в породах древесины нет – что в руки попадёт, из того и делаю».

Помимо деталей оформления есть и глобальный проект – крытая веранда дачного домика. Мария сама сделала чертёж, рассчитала все размеры и реализовала

задуманное. Помощь ей понадобилась, только чтобы выставить стойки. «Когда я впервые зашла на свою веранду, не могла даже поверить, что все это соорудила своими руками. Уверена, мне и дом построить под силу».

Практически всю мебель на даче Мария тоже изготовила самостоятельно. В планах – дверцы со стёклами на стеллаж, резное крыльцо и сундуки. Коллега признаётся, что её любимые магазины – строительные, а в списке самых желаемых вещей не туфли и платья, а фрезерный станок с числовым программным обеспечением. Потрясающе, когда у человека есть не только любимая работа, но и созидательное хобби. Мария, респект!

— Самолёты, танки, корабли —

СЕРГЕЙ НИГМЕДЗЯНОВ ВЫБРАЛ ДЛЯ СЕБЯ ОДНО ИЗ САМЫХ СКРУПУЛЁЗНЫХ ХОББИ – СТЕНДОВЫЙ МОДЕЛИЗМ.



Так выглядит домашняя мастерская Сергея

Старший инспектор Службы безопасности собирает уменьшенные копии моделей современной авиа- и бронетехники, а также техники времён Второй мировой войны. Главная цель Сергея – воспроизвести модель максимально приближенно к оригиналу. Выбор техники обусловлен чаще всего её значением в истории.

Интерес к моделизму появился у парня ещё в детстве: «Всё начиналось с коллекции бумажных самолётиков, а сейчас я устроил мини-музей у себя дома прямо на полках. Это занятие тренирует усидчивость, мелкую моторику рук и терпение. Когда я в деле, то погружаюсь в свой маленький мир и морально отдыхаю. На изготовление и окрашивание одной модели уходит от недели до нескольких месяцев. Это зависит от сложности и настроения».

Сейчас в коллекции Сергея около 100 макетов бронетехники и авиации. А в планах собрать всю самолетную линейку опытно-конструкторского бюро Сухого.



Модель БТР-80 с радиостанцией Р-166

Алина КОЛЕСНИКОВА,
Евгения ТОМИЛИНА

Станция «Павелецкая»

Замоскворецкой линии

ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ ВАС
С ИСТОРИЧЕСКИМИ СНИМКАМИ
И РАССКАЗЫВАТЬ О ТОМ, ЧТО НА НИХ
ИЗОБРАЖЕНО.

Проект Замоскворецкого радиуса с трассировкой через Павелецкий вокзал появился в 1934 году. Сооружение участка с тремя станциями – «Новокузнецкая», «Донбасская» («Павелецкая») и «Завод им. Сталина» («Автозаводская») – началось в 1938 году. В 1941-м строительство остановили, при этом все перегонные тоннели были уже пройдены.

Конкурс на архитектурный проект станции «Донбасская» выиграли братья Виктор и Александр Веснины. Название станции диктовалось близостью вокзала, с которого в Донецк уходили поезда. Архитекторы решили превратить станцию в «Музей Донбасса», для чего и заказали мозаики художнику Александру Дейнеке и мозаичисту Владимиру Фролову – тем самым, которые создали мозаичные шедевры для «Маяковской» Алексея Душкина. Братья Веснины, с присущей им творческой дерзостью, решили превзойти знаменитого архитектора – их проект станции глубокого заложения был очень похож на душкинский, но идея состояла в том, чтобы сделать лучше, построить «идеальную станцию».

Мозаики для «Донбасской» изображали небо – идея «окон в потолке» импонировала Весниным. Дейнека разработал программу мозаичного ансамбля. «В основном среднем проходе станции по всей протяжённости... были запроектированы 14 восьмигранников... Тема мозаик – железнодорожная магистраль Москва–Донбасс. Проходя по станции от края и до края, вы как бы пролетали сотни километров, отделяющие Москву от сердца южной промышленности – Донбасса», – писал Александр Дейнека в своих мемуарах.

Уже в начале 1942 года работы по сооружению Замоскворецкого радиуса возобновились. Но для станции глубокого заложения такого типа нужны были особые металлоконструкции, которые «застряли» на временно оккупированной территории в Днепрепетровске. Поэтому 1 января 1943 года участок до «Завода им. Сталина» открылся, но без «Донбасской».

Пропущенную станцию решили построить быстро и самым простым способом – без центрального зала с пилонным участком перед эскалаторами. Новый проект архитекторы Иван Князев и Алексей Душкин выполнили за несколько дней. Однако мозаикам в таком варианте места не нашлось. «Донбасская» превратилась в «Павелецкую» и была открыта на действующем участке 20 ноября 1943 года.

В 1948 году началась реконструкция станции из пилонной двухсводчатой в колонную трёхсводчатую. Она продолжалась более десяти лет. Сначала перестроили участок в три колонных секции у северного выхода. Его открыли в 1953 году вместе с эскалаторным наклоном в объединённый вестибюль с «Павелецкой»-кольцевой. После этого перестройка осуществлялась между



Станцию «Павелецкая» украшали барельефы на военную тематику и изящные лавочки

Станция «Павелецкая» сегодня

северным выходом и центром станции, этот участок открылся в 1955 году вместе с одним спуском в новый переход на станцию Кольцевой линии. Последний участок, от центра станции до сохранившегося и сегодня пилонного участка, был открыт в 1959 году. Реконструкцию пилонного участка возле южного выхода решили не производить по причине необходимости закрытия на период реконструкции напряжённого выхода со станции к Павелецкому вокзалу.

Изначально вестибюль станции «Павелецкая» представлял собой отдельно стоящий павильон в форме куба вблизи здания Павелецкого вокзала. Вход и выход размещались в высоких полукруглых арках, снабжённых декоративными ажурными воротами. Снаружи фасад был облицован красным гранитом. Внутри павильон имел полукруглую стену с маленькими подковообразными окошками. Свод вестибюля был украшен плафоном с панно Василия Бердиченко на тему славы русского оружия. Стена за эскалатором украшена мраморной мозаикой по эскизам Бердиченко на тему «Фанфарный салют народу и его вождю И.В. Сталину». После разоблачения культа личности Сталина его профиль убрали, а сюжет мозаики стал трактоваться как «Фанфаристы, возвещающие Победу».

В результате реконструкции Павелецкого вокзала, проведённой в начале 1980-х годов, вестибюль был частично разобран и его фасад встроен в здание Павелецкого вокзала.



Южный наземный вестибюль станции «Павелецкая» (1982)



Проект станции «Павелецкая» («Донбасская») братьев Весниных с изображением мозаик по эскизам Александра Дейнеки



ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Какие ещё станции московского метро были открыты на действующих участках так же, как и станция «Павелецкая»-радиальная? Присылайте ваши ответы **до 10 июля на почту gazeta@mosmetro.ru**. Обязательно укажите контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также должность и название подразделения, в котором работаете. Среди всех, кто пришлёт правильный ответ, мы разыграем приз.

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ:

В каких фильмах режиссёра Георгия Данелии встречаются сцены, действие которых происходит в метро?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

Отец знаменитого режиссёра Николай Дмитриевич Данелия был главным инженером Метростроя и руководил строительством станций «Павелецкая»-радиальная и «Киевская» Кольцевой и Арбатско-Покровской линии. Может быть, именно поэтому во многих картинах Георгия Данелии есть сцены, снятые в метро.

Например, в «Я шагаю по Москве» метрополитену отведена значительная роль: здесь фильм начинается, здесь заканчивается, да и главный герой – метростроевец Коля, сыгранный Никитой Михалковым. Название фильма и титры также идут на фоне строящегося тоннеля метро.

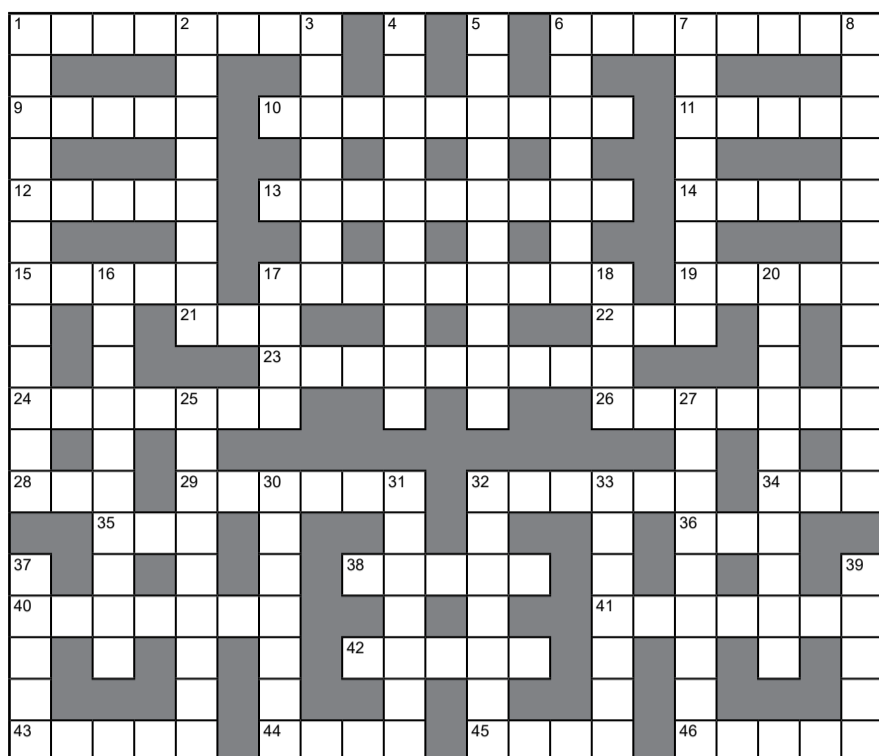
В печальной философской комедии «Осенний марафон», снятой в Ленинграде, главный герой в исполнении Олега Басилашвили перемещается по городу на общественном транспорте, в том числе и на метро. В фильме можно увидеть станции «Гостинный двор», «Академическая» и «Ленинский проспект».

Даже в фильме-антиутопии «Кин-дза-дза!» нашлось место метрополитену: подземный торговый центр на планете Плюк снимали в строящемся тоннеле московского метро, рядом со станцией «Полянка».

В фильме «Настя» значительная часть действия фильма происходит на несуществующей станции метро «Махно», в роли которой выступили станции московского метро «Чистые Пруды» и «Университет».

Пятым фильмом с участием метро стал «Орёл и решка», съёмки которого проходили рядом со станцией «Студенческая».

На этот раз далеко не всем читателям удалось справиться с нашим заданием. Самый полный и правильный ответ дала **Марина Жарикова, ДСЦП подменной группы 8 дистанции Службы движения**. Поздравляем победителя!



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Малевич. 3. Дедал. 6. Епископ. 9. Душкин. 12. Ландыш. 15. Лидер. 16. Трещина. 17. Аксиома. 18. Рентген. 21. Тибет. 23. Кок. 24. Орнитолог. 26. Википедия. 27. Раков. 28. Фрахт. 30. Тариф. 32. Гид. 33. ЗИЛ. 35. Дейнека. 37. Аэробус. 39. Газ. 41. Гастелло. 42. Акустика. 43. Ник. 44. Верба. 45. Люк. 46. Яхта. 47. Тире.

По вертикали: 1. Медведково. 2. Ион. 3. Драглайн. 4. Декада. 5. Лаборант. 7. Пол. 8. Пушкинская. 10. Шестерёнка. 11. Интернет. 13. Автостоп. 14. Дебаркадер. 19. Галс. 20. Двуколка. 22. Баку. 25. Град. 26. Ввоз. 28. Фёдорова. 29. Тверская. 30. Турникет. 31. Фисташка. 32. Галерея. 34. Лансер. 36. Йогурт. 38. Брайль. 39. Гонка. 40. Закат.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ

1. ТЧ-18
6. Главный архитектор института «Метрогипротранс» с 1967 по 1978 год
9. Вращающаяся часть электродвигателя
10. Механический звуковоспроизводящий аппарат
11. Плод фигового дерева
12. Рогатина для печного горшка
13. Коллекционирование спичечных этикеток
14. Манёвр автомобиля
15. Выходной за сверхурочную работу
17. Станция метро, путевые стены которой украшены металлическими панно на тему освоения космоса
19. Вид автострахования
21. Первый русский патриарх
22. Крупная короткошёрстная служебная собака
23. Транспорт для перевозки неисправных автомобилей
24. Четверть года
26. Памятник в виде гранёного каменного столба
28. Буква старого русского алфавита
29. Марка американского армейского автомобиля
32. Повозка позади транспортного средства
34. Мыс на южном берегу Крыма
35. Рена на юге России
36. 4047 м²
38. Изделия народной художественной керамики
40. Английский драматург, поэт, актёр королевской труппы
41. Пешеходная часть улицы
42. Вставной шип для соединения частей изделий из древесины
43. Автономное помещение на корабле
44. Самая большая и населённая часть света
45. Водная граница России и Китая
46. Марка японских мотоциклов

ПО ВЕРТИКАЛИ

1. Станция метро, которую украшают вырезанные из камня павлины
2. Автор панно на станции «Парк Победы» и витражей на станции «Трубная»
3. Отдалённая от центра часть города
4. Конечная станция Сокольнической линии
5. Единственная станция московского метро, облицованная шестиугольной плиткой
6. Главный город страны
7. Мифический рогатый конь
8. Станция метро, потолок которой украшает Млечный Путь
16. Наука о гербах
17. Главный конструктивный элемент активной зоны ядерного реактора
18. Каменный или чугунный шар для стрельбы из артиллерийских орудий
20. Хранитель старых документов
25. Станция метро, сооружённая на действующем перегоне
27. Город-курорт в Крыму
30. Таблица математических элементов, состоящая из строк и столбцов
31. Станция метро, перед вестибюлем которой установлен монумент «Создателям первого спутника Земли»
32. Станция метро, рядом с которой во время её строительства снимался эпизод фильма «Кин-дза-дза!»
33. 100 кг
37. Крупа из очищенного проса
39. Бурное ненастье с дождём, громом и молниями

КТО ГОТОВ ВОССТАНОВИТЬ БРОНЕПОЕЗД?

ОТКРЫТ СЕЗОН РЕСТАВРАЦИИ БОЕВОЙ ТЕХНИКИ.



У наших волонтеров много работы. Присоединяйтесь!

Совет молодёжи метро сотрудничает с Центральным музеем Вооружённых сил РФ – волонтеры приводят в порядок его экспонаты. Присоединиться могут все желающие коллеги. Особых навыков не требуется, главное – желание дать новую жизнь ретротехнике.

Если вы готовы помочь, вступайте в группу «Реставрация» в Telegram, где ребята обсуждают детали и планируют встречи.

Оперативно узнавать о разных волонтерских акциях можно также в корпоративном Telegram-канале «Молодёжь мосметро».

МЫ метросемья

Приглашаем
на яркий спортивный фестиваль

23 ИЮЛЯ

с 10:00 до 15:00

Оздоровительный комплекс
Московского метрополитена

В программе – спортивный квест, зумба, настольный теннис, кикер, детский батут и ещё много других активностей. А Юлия Романова, голос метро, проведет занятие по йоге. Не забудьте захватить с собой коврик.

Заявки на участие в фестивале принимает Центр развития имиджа работодателя и социальных программ **до 15 июля.**

+7 (926) 047-08-05

Приезжайте семьёй!
Ждём всех от мала до велика.