

Контратака на коронавирус

стр. 3

ЦИФРА НОМЕРА

Более

150 000

Столько тестов на COVID-19 провели в метрополитене к концу октября 2020 года. Это вдвое больше численности персонала предприятия и сравнимо с населением крупных районов столицы, например Зябликово или Коньково.

ЦИТАТА НОМЕРА

«Эти вагоны прослужили дольше других, и для нас они остаются самыми любимыми, с которыми связана вся наша жизнь».

Александр Максимов,
ветеран труда метрополитена,
более 40 лет работал машинистом
на составах «Еж-3»

стр. 8

ВОПРОС НОМЕРА

Они написаны кровью:
о чём так говорят?

стр. 12

Как сделать прививку от коронавируса и пройти тестирование – узнайте, позвонив на горячую линию: 8 (903) 288-58-82

ПУЛЬС РАЗВИТИЯ

Как меняется метро: планы в цифрах

СВЫШЕ 170 ПОЕЗДОВ «МОСКВА-2020»

ЗАКУПИТ МЕТРОПОЛИТЕН
В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

Это более 1300 вагонов. В 2021-м полностью будет обновлён подвижной состав на Кольцевой линии, а в 2023 году — и на Калужско-Рижской. Такие цифры приводит сайт mos.ru. Первый состав «Москва-2020» вышел 6 октября на Кольцевую линию из электродепо «Красная Пресня».

ДО 10 ЛЕТ СНИЗИТСЯ СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ВАГОНОВ

Произойдёт это в ближайшие три года после закупки современных составов. Сегодня этот показатель в московском метро составляет 15 лет. Для сравнения, в Лондоне это 19 лет, а в Нью-Йорке — 23 года.

60% СОСТАВЛЯЕТ ГОТОВНОСТЬ БКЛ

Цифру приводит сайт stroi.mos.ru. До конца года планируют запустить еще три станции подземного кольца: «Улицу Народного Ополчения» и «Карамышевскую» на западном участке и «Электроводскую» на северо-восточном. Полностью Большую кольцевую линию (БКЛ) должны замкнуть в 2022 году. Её длина составит 70 километров. Она может стать самой протяжённой кольцевой линией в мире.



«Москва-2020» готова к первому рейсу. 6 октября 2020 года. Фото mos.ru

15,65 КМ ЛИНИЙ И 6 СТАНЦИЙ ПОСТРОЕНО С НАЧАЛА 2020 ГОДА

На такое расстояние пешеходу понадобится где-то 3 часа, а пассажиру метро — примерно 20 минут. Всего в этом году планируется ввести 24,75 км линий, 9 станций и реконструировать электродепо «Сокол», информирует сайт mos.ru.

НАГРАДЫ

ЛУЧШИЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ДЕПАРТАМЕНТЫ РОССИИ –2020

Юридическая служба Московского метрополитена победила в престижном профессиональном конкурсе, который ежегодно проводит журнал Legal Insight. Наши коллеги лидировали в номинации «Лучший юридический проект». Высшей оценки экспертов удостоилась работа по правовому сопровождению запуска Московского центрального кольца. Подготовительный этап данного проекта стартовал в 2013 году. Для пассажиров МЦК открылось 10 сентября 2016 года.

Работа юристов московского метро была отмечена вторым местом ещё в двух номинациях: «Эффективное управление интеллектуальной собственностью» и «Эффективная претензионно-исковая работа».



Фото: Дмитрий Хавский

С наградой конкурса Андрей Лебедев, начальник Юридической службы

На рассмотрение жюри конкурса «ЛУЧШИЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ДЕПАРТАМЕНТЫ РОССИИ» в 2020 году были представлены 84 конкурсные работы от 51 ведущей российской компании в 12 номинациях.

ПОБЕДА В НОМИНАЦИИ MAKE TEAM ПРЕМИИ WOW!HR



В конце сентября представители HR-сообщества России выбрали лучшие проекты в области управления персоналом, внешних и внутренних коммуникаций. В номинации Make Team, в которой соревнуются проекты по массовому подбору персонала, главный приз взял наш кейс «Метро с тобой повезёт». Проект описывал, как за последние 1,5 года метрополитен нанял и обучил более 5 000 новых сотрудников массовых профессий, включая 1 500 машинистов.

ПРЕМИЯ WOW!HR входит в тройку самых статусных в России. Лучших вместе с жюри определяют номинанты и участники, что доказывает объективность оценки. В этом году за победу в восьми номинациях боролись 45 лидирующих компаний страны. Среди них РЖД, Сбербанк, ПепсиКо, Норникель и другие крупные игроки.

ГРАН-ПРИ ПРЕМИИ «ХРУСТАЛЬНАЯ ПИРАМИДА»

Московский метрополитен признали лидером в управлении человеческим капиталом.

Церемония награждения состоялась 16 октября. Метрополитен стал обладателем Гран-при в категории HR-проект года. Признание жюри, в состав которого входят известные директора по персоналу и руководители крупнейших компаний, получила работа нашего кадрового блока во время пандемии. Второе и третье места заняли Сбербанк и Пятерочка.



ПРЕМИЯ «ХРУСТАЛЬНАЯ ПИРАМИДА» учреждена Оргкомитетом Саммита HR-Директоров в сотрудничестве с Российским союзом промышленников и предпринимателей. Она ежегодно присуждается за лучшие практики в области управления персоналом.

Контратака на коронавиру́с

РАССКАЗЫВАЕМ, КАК ПРОЙТИ БЕСПЛАТНОЕ ТЕСТИРОВАНИЕ И ВАКЦИНАЦИЮ



ШАГ ПЕРВЫЙ – ТЕСТИРОВАНИЕ

Статистика по заболеваемости COVID-19 в Москве снова растёт. Чтобы обезопасить работников Московского метрополитена, ещё весной 2020 года — в самом начале пандемии — на предприятии было организовано массовое тестирование на наличие новой коронавирусной инфекции.

ВАКЦИНАЦИЯ – СЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП ЗАЩИТЫ

Каждый сотрудник метро и члены его семьи старше 18 лет могут бесплатно защититься от COVID-19. Больше тысячи наших коллег объявили о готовности сделать прививку против коронавируса, а многие уже вакцинировались. Первым привитым стал Кирилл Анисимов, начальник четвёртой дистанции Службы сбора доходов.

ТЕСТИРОВАНИЕ В ЦИФРАХ

Более
41 000

Столько **экспресс-тестов на выявление антител** прошли сотрудники метрополитена. Тестирование осуществлялось посредством взятия крови из пальца.

Более
44 000

Столько раз работники метро сдали кровь из вены для **проведения лабораторных исследований методом иммуноферментного анализа**.

Более
65 000

Столько **лабораторных исследований** было проведено **методом полимеразной цепной реакции**. В рамках этого тестирования сотрудники сдавали мазки из носа и зева.

Более
150 000

Столько **тестов на COVID-19** провели в метрополитене к концу октября 2020 года.

Работа по выявлению новой коронавирусной инфекции продолжается. Чтобы записаться на бесплатное тестирование, обратитесь в отдел кадров своего подразделения.



Кирилл Анисимов первым среди наших коллег прошёл вакцинацию от коронавируса

«Я всегда готов действовать на благо России, Москвы и метро. Так что вакцинацию от коронавируса воспринял как свой гражданский долг. Подготовка проходила в несколько этапов: осмотр врача-терапевта, тест на COVID-19, общие анализы, подписание документов, в том числе страховки. Первую прививку я сделал 15 сентября. Ночью поднялась температура, но уже к утру всё нормализовалось. Сейчас чувствую себя отлично, каждый день вношу данные о состоянии в специальное приложение на телефоне».

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ

Коллеги! Вы можете задать вопросы:

- о вакцине;
- о том, как сделать прививку;
- о тестировании на COVID-19;
- обо всём, что волнует вас в связи с коронавирусом.

Звоните по телефону: **8 (903) 288-58-82**
Пишите на почту: **dialog@mosmetro.ru**



На все вопросы, связанные с тестированием и вакцинацией, отвечают специалисты Медицинской службы метрополитена.

САМЫЕ РАСПРОСТРАНЁННЫЕ ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ НА НИХ

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ВАКЦИНАЦИИ

Вакцинацию от COVID-19 препаратом «Спутник V» проводят в два этапа с перерывом в 21 день. Перед этим доброволец проходит предварительный медицинский осмотр, и спустя семь дней его приглашают на вакцинацию в случае отсутствия противопоказаний.

ГДЕ БУДЕТ ПРОХОДИТЬ МЕДИЦИНСКИЙ ОСМОТР?

Медосмотры проводят медицинские работники из городских поликлиник в здравпунктах метрополитена:

- электродепо «Измайлово»;
- эскалаторная служба (электродепо «Северное»).

ГДЕ ПРОХОДИТ ВАКЦИНАЦИЯ?

Вакцинация проходит в поликлиниках города Москвы:

- ГП № 62 – Планетная, 37, станция метро «Аэропорт»;
- ГП № 6 – Вучетича, 7Б, станция метро «Дмитровская».

ВОЗМОЖНА ЛИ ВАКЦИНАЦИЯ ДЛЯ РОДСТВЕННИКОВ РАБОТНИКОВ МЕТРОПОЛИТЕНА?

Вакцинация проводится для работников и их родственников. Подтверждающие родственную связь документы не требуются, ограничений по количеству мест нет.

КАКИЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ МОГУТ ПОВЛИЯТЬ НА ВОЗМОЖНОСТЬ ВАКЦИНИРОВАТЬСЯ ОТ COVID-19?

- возраст до 18 лет;
- беременность и период грудного вскармливания;
- острые аллергические реакции в анамнезе;
- острые инфекционные и неинфекционные заболевания, обострение хронических заболеваний (возможно только через две-четыре недели после выздоровления).

ВОЗМОЖНА ЛИ ВАКЦИНАЦИЯ ОТ COVID-19 ЛЮДЯМ 60+?

Каждый доброволец проходит обязательный медицинский осмотр. Только в случае отсутствия противопоказаний его приглашают на вакцинацию.

НЕДАВНО БЫЛА СДЕЛАНА ПРИВИВКА ОТ ГРИППА, ВОЗМОЖНА ЛИ В ТАКОМ СЛУЧАЕ ВАКЦИНАЦИЯ ОТ COVID-19?

Если была недавно проведена вакцинация от гриппа либо от других заболеваний, направление на медицинский осмотр возможно только по истечении одного месяца с момента вакцинации. Запись на вакцинацию проводится в любом случае.

КАКИЕ ПОБОЧНЫЕ ЭФФЕКТЫ У ПРИВИВКИ?

Данная прививка переносится так же, как и обычная прививка от гриппа. Иногда может быть незначительная реакция, как и у любой прививки: небольшая температура, покраснение в месте укола, слабая головная боль.

ПОДРОБНЕЕ О ВАКЦИНЕ – НА САЙТЕ
sputnikvaccine.com

Спасатель из «Владыкино»

НАШИ ЛЮДИ

ОСВОБОЖДЁННЫЙ БРИГАДИР УЧАСТКА ПВС ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЛАДЫКИНО» В НЕРАБОЧЕЕ ВРЕМЯ ОКАЗАЛ ПЕРВУЮ МЕДИЦИНСКУЮ ПОМОЩЬ ПАССАЖИРУ, У КОТОРОГО ОСТАНОВИЛОСЬ ДЫХАНИЕ.

Инцидент произошёл на станции «Перово» 3 сентября, когда Михаил Панков возвращался домой из гостей. На перроне освобождённый бригадир участка ПВС электродепо «Владыкино» увидел скопление людей. «Сначала подумал, что это драка. А потом под ноги им посмотрел и увидел на полу мужчину средних лет. У меня сразу что-то сработало: профессиональный инстинкт, чуйка», — спокойно и уверенно вспоминает бригадир.

Михаил бросился к толпе, растолкал всех и, увидев, что человек задыхается, начал действовать по инструкции: «Делал всё как учили: проверил пульс, освободил живот и грудь, поднял



Начальник электродепо «Владыкино» **Алексей Леонтьев** лично вручил грамоту и выразил благодарность от всего Московского метрополитена

голову. Язык у него уже запал. Вытащил, прислушался: не дышит. Приступил к искусственному дыханию, массажу сердца».

Наблюдатели стояли так плотно, что воздуха категорически не хватало. Михаилу пришлось просить, чтобы все разошлись, а также вызвали реанимацию. Карета скорой помощи прибыла достаточно быстро. Панков рассказал врачам, какие действия производил, и они так же профессионально приступили к своим обязанностям.

После было общение с сотрудниками полиции. «Пока я давал показания, пострадавшего уже увезли. Мне ничего не оставалось, как сесть в вагон и поехать домой, — рассказывает Михаил. — Эмоций особых не было. В подобных ситуациях приходилось бывать и раньше. Это наша работа».

14 октября в актовом зале электродепо «Владыкино» Михаила Панкова наградили почётной грамотой за высокопрофессиональный труд и активную общественную работу, направленные на сохранение жизни и здоровья пассажиров.

Михаил в свою очередь поблагодарил начальника электродепо «Владыкино» Алексея Леонтьева, заместителя начальника по безопасности движения поездов Дмитрия Семёнова и мастера ПВС Александра Морозова. «Без их руководства, содействия, помощи, обучения ни я, ни любой другой сотрудник не знали бы свою работу и не смогли бы в полной мере выполнять свои обязанности», — уверен Панков.



Михаил Панков пришёл в Московский метрополитен на позицию «Такелажник» в 2008 году. Сейчас трудится освобождённым бригадиром аварийной службы ПВС электродепо «Владыкино». В свободное от работы время любит гулять по паркам и путешествовать. Среди российских городов Михаил особенно выделяет Санкт-Петербург.

Спасибо председателю совета молодёжи депо «Владыкино» Дмитрию Николаеву и председателю ППО Сергею Савину за содействие в освещении этой истории.

ПРОФСОЮЗ

Новый коллективный договор и поддержка во время пандемии

ПРОФСОЮЗ МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА
ОТЧИТАЛСЯ
О ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ.

9 октября состоялась XXXIV Отчётно-выборная конференция Дорпрофжел метрополитена. Об итогах работы за пять лет доложил председатель профсоюза Владислав Еланский.

«Важным результатом нашей работы стало подписание двух коллективных договоров: на 2018–2020 и 2021–2023 годы, в которых не только сохранены, но и расширены социальные льготы и гарантии для работников. Это обеспечивает стабильность в коллективе, способствует созданию здоровых и безопасных условий труда», — заявил Владислав Георгиевич.

Лучшие работники II квартала

ЛИЦА МЕТРО



ГАЛИНА НИКОЛАЕВНА ЛЯШНИКОВА,
дежурный станционного
поста централизации
Службы движения
Стаж работы: более 16 лет

Оперативно и грамотно действовала, когда график движения поездов на Сокольнической линии был нарушен после падения пассажира на пути.

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

После новости о получении награды Галина Николаевна заметила, что никак этого не ожидала. Скорее, она думала: а точно ли справилась в той ситуации на все сто процентов? Но признание лучшим работником квартала (среди 60 000 коллег по метрополитену!) подтверждает, что сработала она на отлично. Галина Николаевна, вы высококлассный профессионал, мы вами гордимся!



СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ МЕДВЕДЕВ,
машинист электропоезда
электродепо «Выхино»
Стаж работы: более 5 лет.

При въезде на станцию своевременно увидел пассажира на путях и незамедлительно применил экстренное торможение.

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

Новость о признании лучшим работником квартала застала Сергея Медведева в ответственный момент — перед экзаменом на 2-й класс квалификации. Испытание пройдено, и теперь он может стать наставником для молодых машинистов. В профессию Сергей пришёл по совету друга, и понял, что нашёл свое дело. «Мне действительно нравится моя работа», — просто и искренне говорит он, а по поводу сложностей замечает: «Мы постоянно тренируемся, отрабатываем все моменты и готовы к любым ситуациям». Поздравляем Сергея Николаевича с наградой и повышением класса!

Владислав Еланский,
председатель
Дорпрофжел
Московского
метрополитена



Новые лица в топ-команде

В ВЫСШЕМ РУКОВОДСТВЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПРОИЗОШЛИ ОБНОВЛЕНИЯ.
РЕДАКЦИЯ ММ ЗАДАЛА НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ ВНОВЬ НАЗНАЧЕННЫМ УПРАВЛЕНЦАМ.

Владимир Шашкин: НУЖНО ПРОЙТИ ВСЬ ПУТЬ

– Немного о себе...

– Родился и вырос в Москве. После школы поступил в ремесленное училище, осваивал профессию «наладчик автоматических линий и специальных станков» и одновременно с учёбой, в 16 лет, начал работать на заводе. Следующий шаг – поступление в 1991 году в Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана на факультет робототехники и комплексной автоматизации. После вуза пошёл в армию. Отслужив, начал набирать опыт в сфере строительства и эксплуатации гражданских объектов. В 2011 году пришёл в метрополитен – инспектором по приёмке и качеству строительных и монтажных работ.

– Почему метро?

– Всегда хотел попробовать себя в таком крупном предприятии. До этого работал в относительно небольших компаниях. Помню первый день в метрополитене. Я был поражён и восхищён масштабами. Мне по душе уникальная, ни с чем не сравнимая жизнь подземки.

– Два самых ярких момента профессиональной биографии?

– Тот же 2011 год. Первый объект метро, в приёмке которого я участвовал, – станция «Новоосино». Только устроившись, я сразу окупился в работу над большим проектом, и это очень вдохновило на перспективу. Со временем последовал профессиональный рост. Я работал в должности начальника отдела электромеханических устройств Дирекции строящегося метрополитена, затем руководил Проектно-конструкторским бюро. Но особым по значимости событием трудовой биографии назвал бы назначение заместителем главного инженера в 2014 году. Я чувствовал, какой это груз ответственности. С другой стороны, не было сомнений, что должен и в силах потрудиться в этом качестве. Так что нынешнее назначение уже воспринял проще – работа была знакома.

– Три главные задачи в новой должности?

Он напомнил, что сложная санитарно-эпидемиологическая ситуация привела к снижению объёма перевозок пассажиров. Однако это не повлияло на размер оплаты труда работников. Метрополитен обеспечил все необходимые санитарно-эпидемиологические требования для безопасности персонала.

«Совместно с руководством мы провели акцию в поддержку наших неработающих ветеранов, оказали волонтерскую помощь во время пандемии, – отметил Владислав Еланский. – Уровень профсоюзного членства за пять лет увеличился более чем на 10%, общий охват на сегодняшний день – 91,3%, что говорит об эффективной работе первичных профсоюзных организаций».

Делегаты избрали председателем Дорпрофжел метрополитена Владислава Еланского, его заместителем – Надежду Сидорову. Также были избраны Комитет, Президиум и Контрольно-ревизионная комиссия профсоюза метро.



Владимир Георгиевич Шашкин,
главный инженер метрополитена

– Обновление инфраструктуры. Совершенствование систем противопожарной защиты. Развитие программ автоматизации технологических процессов.

– Продолжите фразы. Хороший работник тот...

– Кто не ждет конца рабочего дня.
– Хороший руководитель обязательно должен...

– Слышать подчинённых.

– Чтобы стать руководителем, нужно...

– Пройти весь путь – с рабочих профессий, простых должностей, чтобы узнать всё в деталях и понять, чем живёт предприятие. В шутку скажу, что я даже буквально прошёл путь снизу вверх: раньше инспекторы Дирекции строящегося метрополитена размещались на первом этаже корпуса на проспекте Мира. Сегодня мой кабинет там же, но немного выше.

– Хобби?

– Горные лыжи. Практическая стрельба: карабин, пистолет (тренируюсь в тире).

– Главное событие в жизни?

– Рождение детей. У меня их двое. Хотя общение с ними, воспитание – тоже события. Я считаю важными многие моменты жизни. Каждый твой выбор, поступок, дело влияют на судьбу.

Светлана Лузгина:

ХОРОШИЙ РАБОТНИК ТОТ, КОМУ ИНТЕРЕСНО

– Немного о себе...

– Коренная москвичка. Окончила с красным дипломом Российскую экономическую академию им. Плеханова по специальности «финансы и кредит».

– Два самых значимых периода профессиональной биографии?

– Первый – после института я работала в Министерстве финансов РФ, занималась вопросами государственного внутреннего долга, и это был в общем-то, значимый период не только в моей профессиональной карьере, но и в экономической истории нашей страны, так как ознаменовался как бурным ростом, так и стремительным падением (дефолт 1998 г.) государственных ценных бумаг.

Второй значимый период – работа в ГК «Норильский никель», где вместе с коллегами я выстраивала и впоследствии реализовывала управление инвестиционным портфелем и инвестиционными проектами.

– Как и почему пришли в метро?

– В 2014 году. На должность заместителя начальника Контрактной службы по экономике и финансам. Привлек проект формирования полноценного финансово-экономического блока в службе, обеспечивающей закупки и снабжение метрополитена, на который меня пригласил Алексей Викторович Харитонов, руководивший на тот момент Контрактной службой.

– Как прошёл первый день на посту заместителя начальника метрополитена?

– В осознании глубины задач. Как сказали мне в Департаменте транспорта: «Светлана, в ваших руках бюджет небольшого территориального образования». Для меня это профессиональный вызов, тем более что произошёл он в очень непростой, со всех точек зрения, год, такое, я бы сказала, антикризисное управление. Сложно, но очень интересно.

– Главные задачи в новой должности?

– Обеспечить экономически эффективное использование ресурсов метро-



Светлана Владимировна Лузгина,
заместитель начальника метрополитена по экономике и финансам

политена и возможность принятия своевременных, взвешенных управленческих решений, для чего в частности необходимо сделать поток данных, связанных с экономикой и финансами, исчерпывающим, оперативным и достоверным.

– Продолжите фразы. Хороший работник тот...

– Кому интересно.

– Хороший руководитель обязательно должен...

– Быть профессионалом.

– Чтобы стать руководителем, нужно...

– Очень много. Прежде всего, уважать себя и коллег. Уметь заинтересовать людей, научить их работать вместе. Один человек ничего не сделает без команды. А ещё важный навык: научиться брать паузы и переключаться. Иногда полезно выдохнуть, отвлечься от ситуации, а потом – посмотреть на неё с другой стороны и найти решения.

– Хобби?

– У меня их два. Первое – горные лыжи и сноуборд. Второе – сыроделие.

– Главное событие в жизни?

– Сложно определить одно событие, но, думаю, существенно изменившим мою жизнь событием, повторившимся трижды, стало рождение моих дочерей.

ДОПРОФЖЕЛ – ДОРОЖНАЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА, КОТОРАЯ ВХОДИТ В СОСТАВ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ (РОСПРОФЖЕЛ). КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР ЗАКРЕПЛЯЕТ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ РАБОТОДАТЕЛЯ И РАБОТНИКОВ, ИНТЕРЕСЫ КОТОРЫХ ПРЕДСТАВЛЯЕТ ПРОФСОЮЗ. ЗДЕСЬ ПЕРЕЧИСЛЕННЫ СОЦИАЛЬНЫЕ ЛЬГОТЫ И ГАРАНТИИ, КОТОРЫЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ПРЕДОСТАВЛЯЕТ ПЕРСОНАЛУ СВЕРХ ОПРЕДЕЛЁННОГО ЗАКОНОМ МИНИМУМА. ДОГОВОР ОБНОВЛЯЕТСЯ КАЖДЫЕ ТРИ ГОДА.

КОНКУРСЫ МАСТЕРСТВА

Суперпрофессионалов метрополитена надо знать в лицо

С ИЮЛЯ ПО СЕНТЯБРЬ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ОПРЕДЕЛИЛИ ЛУЧШИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ТРЁХ КЛЮЧЕВЫХ ПРОФЕССИЙ. ОТ ДУШИ ПОЗДРАВЛЯЕМ ПРИЗЁРОВ! БЛАГОДАРИМ ПРОФСОЮЗ МЕТРО ЗА СОДЕЙСТВИЕ В ОРГАНИЗАЦИИ КОНКУРСОВ.

ЛУЧШИЕ МАШИНИСТЫ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА – 2020



I МЕСТО – ЕРМУХАН САРИЕВ,
ЭЛЕКТРОДЕПО «ПЛАНЕРНОЕ» (в центре)

II МЕСТО – ВЛАДИСЛАВ БУРЦЕВ,
ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЛАДЫКИНО» (справа)

III МЕСТО – ПАВЕЛ ШУБИН,
ЭЛЕКТРОДЕПО «ВАРШАВСКОЕ» (слева)

В московском метро работает более **5 000 машинистов электропоезда**. Это как количество пассажиров двух составов и еще двух вагонов новейшей, самой вместительной, «Москвы-2020».

О КОНКУРСЕ

Завершающий тур конкурса проходил 25 августа в электродепо «Лихоборы». Здесь собрались финалисты, победившие в предварительных соревнованиях в своих электродепо.

Всего же в конкурсе приняли участие более полутысячи человек. Сначала конкурсанты-финалисты прошли практическую часть состязания на подвижном составе. На заключительном теоретическом

этапе им предложили традиционный тест из 25 вопросов.

О ПРОФЕССИИ

Машинист электропоезда управляет подземным локомотивом, доставляя пассажиров от станции к станции вовремя и безопасно.

Он готов откликнуться на сигналы экстренной связи и оперативно отреагировать на нештатные ситуации.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Ермухану Сариеву 26 лет. В метро он работает три года, включая время учёбы. В конкурсе участвовал впервые. «На победу меня настроили коллеги, – объясняет он. – Когда ещё на первых этапах я размышлял, что неплохо бы войти в тройку, наш машинист-инструктор по авторемонтным работам Олег Александрович Суринов категорично сказал: «Никаких третьих мест!» И потом, в финале, коллектив электродепо сделал всё, чтобы я выиграл. Мой машинист-инструктор Игорь Сергеевич Митичев тренировал меня в практике. Председатель первичной профсоюзной организации Наталья Владимировна Кабанова дисциплинировала и мотивировала

своей твердой верой в мои возможности. Перед финальным теоретическим заданием очень помог коллега Павел Юрьевич Портнягин, который взял бронзу в конкурсе прошлого года. Он стал моим наставником – делился опытом, советовал литературу. Меня поддержали начальник депо Николай Викторович Артёмов, заместитель по эксплуатации Виктор Алексеевич Климков и весь наш коллектив. Это общая победа». Свою профессию, по словам Ермухана, он выбрал за то, что это «серьёзное дело», которое требует ответственности, постоянной работы над собой и по-настоящему нужна людям. Вне работы лучший машинист увлекается музыкой. Он берет уроки вокала, пишет стихи и песни.



Ермухан Сариев
на финальном этапе конкурса

Соревнования дежурных по станции и машинистов метро входят в программу городского конкурса профессионального мастерства «Московские мастера», который ежегодно проводят Правительство города и Московская Федерация профсоюзов. Призёрам дают премии – 300, 200 и 150 тысяч рублей, соответственно месту. Лауреаты (до 6 места) получают вознаграждение от метро. Но главное не материальное поощрение, а карьерные возможности участников: финалисты имеют возможность досрочно получить очередной класс квалификации.

ЛУЧШИЕ ДЕЖУРНЫЕ ПО СТАНЦИИ – 2020



I МЕСТО – ИГОРЬ ХАРЧЕНКО,
5-Я ДИСТАНЦИЯ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

II МЕСТО – СВЕТЛАНА СИЛАЕВА (слева),
6-Я ДИСТАНЦИЯ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

III МЕСТО – НАТАЛЬЯ БЕСЕДИНА (справа),
9-Я ДИСТАНЦИЯ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Победитель конкурса Игорь Харченко работает в метро два года, включая время учёбы. Новую профессию он освоил здесь, в метрополитене, а продвигаться до уровня лучшего помогли коллеги, которые способствовали в подготовке и болели во время соревнования. У Игоря большая команда поддержки, ведь он трудится в подменной группе – на разных станциях. По первой профессии Игорь автомеханик, и у него есть увлечение – автозвук. Если машина Игоря Харченко проедет мимо вас, вы наверняка это услышите. А пока мы рады услышать и запомнить имя нового победителя престижного профессионального конкурса.

О КОНКУРСЕ

Финал состоялся 24 июля. В конкурсную борьбу вступили победители отборочных туров с каждой дистанции Службы движения – 10 лучших из 189 претендентов. Сначала они встретились в актовом зале управления метрополитена и выполнили теоретические задания. Второй, практический, этап впечатлил всех участников: он прошёл ночью на станции «Проспект Мира» – в реальных условиях.

О ПРОФЕССИИ

Дежурный по станции метрополитена – руководитель смены. Он следит буквально за всем, что происходит на станции: соблюдается ли график движения, все ли оборудование в порядке, как проводится уборка, как происходит посадка и высадка... И он всегда придёт на помощь пассажиру в разных ситуациях.

Игорь Харченко проходит практические испытания

В московском метро дежурными по станции работают более 1 000 человек. В России есть города примерно с таким населением.



ЛУЧШИЕ ИНСПЕКТОРЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ – 2020



I МЕСТО – ЕЛЕНА КУКУШКИНА
(на фото в центре),
СТАНЦИЯ «ПЕТРОВСКО-РАЗУМОВСКАЯ»

II МЕСТО – ВЛАДИСЛАВАС ГОДЛЯУСКАС,
СТАНЦИЯ «АННИНО»

III МЕСТО – ЯНА МАРКОВСКАЯ,
СТАНЦИЯ «СЕЛИГЕРСКАЯ»

Хотите увидеть, как проходит конкурс инспекторов транспортной безопасности, и услышать победителя? Смотрите видеосюжет!



О КОНКУРСЕ

Конкурс среди самой массовой профессии московского метро состоялся 9–10 сентября в Учебном центре подготовки и повышения квалификации сил обеспечения транспортной безопасности Службы безопасности (СБ) метрополитена. В борьбу вступили 22 конкурсанта. В первый день они ответили на 90 вопросов компьютерного тестирования. Во второй – показали себя в деле досмотра. В роли пассажиров выступили педагоги Учебного центра СБ. Они смоделировали множество ситуаций, с которыми инспектор может столкнуться на практике.

Служба безопасности проводит профессиональное соревнование во второй раз. Очевидно, что это начинание оправдало себя. Конкурс стал инструментом мотивации кадров, площадкой для новых знаний и опыта, а также интересным, зрелищным мероприятием.

О ПРОФЕССИИ

Инспектор транспортной безопасности (ТБ) досматривает багаж, пресекает провоз запрещённых предметов, следит за соблюдением правил пользования метрополитеном ради защищённости и благополучия пассажиров.



Конкурсное задание.
Инспектор ТБ досматривает багаж на рентгенотелевизионной установке

В метрополитене работает порядка **6 000 инспекторов транспортной безопасности.** Таким составом укомплектованы некоторые армейские дивизии.

ЗОВИТЕ В ГОСТИ!

Готовя материалы к рубрике «В гости к...», мы заглядываем в разные службы, депо и отделы, посещаем интересные участки, лаборатории и центры, чтобы рассказать вам, как работает метро и чем живут наши коллеги. Предлагайте темы, приглашайте познакомиться с вашей командой – пишите на dialog@mosmetro.ru или в **WhatsApp: 8 (916) 163-47-45**.

«ЁЖИК»: МИССИЯ ВЫПОЛНЕНА



Смотрите
видеверсию
истории
«Ёжика»



Вагон типа «Еж-3»

НЕДАВНО СМИ ОБЛЕТЕЛА НОВОСТЬ: НА КОЛЬЦЕВУЮ ЛИНИЮ ВЫШЕЛ СОСТАВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ «МОСКВА-2020». МЫ БЪЁМ МИРОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО СКОРОСТИ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА МЕТРОВАГОНОВ. НО В МАЖОРНЫЙ РИТМ НОВОГО ВЕКА ВКРАЛАСЬ НОСТАЛЬГИЧЕСКАЯ НОТКА ГРУСТИ, ВЕДЬ В ЭТОМ ГОДУ МЫ ПРОЩАЕМСЯ С ПОЕЗДАМИ НАШЕГО ДЕТСТВА – «ЕЖ-3». ОНИ ДОРАБОТАЛИ СВОЙ ВЕК В ЭЛЕКТРОДЕПО «ПЛАНЕРНОЕ». СЮДА МЫ ПРИШЛИ В ГОСТИ К ПОСЛЕДНИМ «ЁЖИКАМ».

История вагонов типа «Еж» началась в 60-х годах XX века, когда инженеры Мытищинского машиностроительного завода представили «экспортные» поезда для метрополитена Будапешта, модернизовав предыдущий советский состав типа «Е».

А потом приступили к разработке очередной модели для нашей столицы. Увеличили ёмкость аккумулятора, предусмотрели усиленные тележки, линкруст заменили пластиком... И к 70-м годам свет увидел новый поезд, которому суждена была долгая история.

Вагон, созданный после модели «Е», по логике должен был получить имя «Ж». Но поскольку многое в нём сохранилось



Владислав
Крюков, машинист
электропоезда:

«Сравнивать разные поколения поездов даже не стоит. Я не стану говорить, что одно старое, а другое новое. Не новое, а иное! Да, современные поезда более комфортны для пассажиров и машинистов. Но есть свои плюсы работы на «Ежах». Они простые и в то же время надёжные. По сравнению со многими типами вагонов («номерными», «Русичами»), «Ёжик», как мне кажется, – самый надёжный».

менная «Москва». 2020 год стал итоговым для «Еж-3». Но тем, кто поработал на них, они запомнились навсегда.

О надёжности «Ёжиков» говорит тот факт, что свою миссию по перевозке пассажиров Москвы они с успехом выполняли целых полвека. «Еж-3» стали частью славной истории метро. И, конечно, трудно говорить им «прощай».



Смена поколений: «Ёжик» и «Москва» в электродепо «Планерное»



Александр Максимов,
ветеран труда
метрополитена,
более 40 лет работал
машинистом на
составах «Еж-3»:

«Вагоны «Еж» были сделаны с хорошим запасом, на перспективную модернизацию, что делалось не один раз с участием специалистов от метрополитена. Да, сегодня они отработали свой срок, но прослужили они дольше других и для нас всё равно остаются самыми любимыми, с которыми связана вся наша жизнь».

от предшественника, а также по соображениям благозвучности, предыдущую литературу оставили. Вышло «Еж». В народе за этим поездом закрепилось ласковое имя «Ёжик».

Со временем у нового поезда появилась семья. Были выпущены подтипы: «Еж-1», «Еж-2»... Но особенным стал «Еж-3». Его история снова связана с международным сотрудничеством.

В начале 70-х строили метро в Праге. Создать поезда доверили опытным советским конструкторам. За основу взяли вагоны «Еж». У заказчика был специфический запрос: пражанам нужно было организовать движение без светофоров. И новые составы оборудовали системой автоматического регулирования скорости (АРС). Ещё одним новшеством стало импульсное регулирование возбуждения тяговых электродвигателей, что позволило применять электродинамический тормоз во всех диапазонах скоростей. Другими словами, управление составом стало более гибким. Все эти качества унаследовал «Еж-3», созданный уже для метрополитенов СССР.

Последние из «Ёжиков» доработали свой век в электродепо «Планерное», обслуживающем Таганско-Краснопресненскую линию. На смену им пришла совре-



Николай Артёмов,
начальник
электродепо
«Планерное»:

«Два состава «Еж-3» останутся в депо: новогодний, который будет выходить на линию в зимние праздники, и ещё один – он будет участвовать в параде поездов на день метрополитена. Конечно, хотелось бы, чтобы осталось побольше вагонов. Можно найти ещё идеи, чтобы пассажиры видели эти вагоны и вспоминали историю. Расставаться с «Ёжиком» совсем не хочется. За столько лет он так полюбился многим, что, кажется, у него есть душа».

Вот так мог бы выглядеть «Ёжик», если бы был человеком, по представлению московской художницы Софьи Дорофеевой



От «А» до «Москвы-2020»

КАК МЕНЯЛСЯ ПАРК ВАГОНОВ МОСКОВСКОГО МЕТРО

«А»

1934–1975*

Метропоезда начали называть по буквам алфавита. В вагонах «А» было уютно, как в квартире: мягкие кожаные сиденья, красивые светильники, обшивка линкрустом – плотной бумагой с тиснением. Сегодня такой состав восстановлен и ходит на ночные экскурсии.



Тип «А»

«Б»

1937–1976*

Следующую серию вагонов выпустили для второй очереди метро. Это были те же «А», только с усовершенствованиями.

«В»

1947–1966*

После войны из Германии привезли 120 вагонов. Трофеи приспособили для московского метро, в частности, управление дверями полностью передали машинисту (в Берлине изнутри их открывали пассажиры).



Тип «Б»

«Г»

1947–1983*

Эти вагоны собрали ещё до войны для Горьковской (сейчас Замоскворецкой) линии. Но в серийное производство они вышли позже. «Г» были легче и быстрее предшественников. Их сделали моторными, то есть установили двигатель в каждый вагон, и оснастили электрическим торможением.



Тип «Г»

«Д»

1955–1995*

Очередная модель визуально походила на «Г», но её переоборудовали и сделали более лёгкой. В салоне стало меньше сидячих мест, зато появились «карманы» возле дверей.

«Е»

1963–2008*,
«ЕМ» и «ЕЖ»

Вагоны «Е» укрепили полосами гофрированного металла на корпусе. В них расширили дверные проёмы. А их возросшая скорость обеспечила более высокую пропускную способность линий метро. У вагона «Е» были модификации. Самая известная из них – «ЕЖ-3», тот самый легендарный «Ёжик», прослуживший целых полвека вплоть до текущего года.



81-717/714

«Номерные»

с 1976-го...*

Серия, впервые не получившая буквенного названия, стала распространённой во всём мире. Усовершенствованная электрическая схема позволила снизить расход энергии. В салонах появилось люминесцентное освещение. В промежуточных вагонах убрали кабину машиниста, увеличив вместимость.

«И»,

которая не вышла

В конце 80-х в депо «Красная Пресня» испытывали новую модель, которая всё же не вышла к пассажирам.

«Москва-2020». Дизайн маски нового состава выбрали голосованием сами горожане

«Яуза»

1998–2019*

Кузов из нержавеющей стали. Меньше сидячих мест, но больше вместимость. Новая система управления тяговым приводом, при которой поезд плавно набирал и сбрасывал скорость. Вот некоторые характеристики «Яузы». А на второй её модификации установили мощный и эргономичный асинхронный тяговый двигатель.



81-720/721 «Яуза»

«Русич»

с 2003-го...*

Новый дизайн салона. В окнах – ударопрочные стеклопакеты. В салоне – антивандальные диваны с мягкими вставками, многослойный пол, новая конструкция дверей. И впервые – отопление в вагоне и кондиционер. «Русич» приспособивали для работы на открытых участках.



81-740/741 «Русич»

«Ока»

с 2012-го...*

«Ока» стала первой моделью со сквозным проходом между вагонами и местом для коляски в головном вагоне.



81-760/761 «Ока»

«Москва»

с 2017-го...*

Новый поезд удивил москвичей сквозным проходом через все вагоны, широкими дверными проёмами, USB-портами, сенсорными мониторами.

Модификация «Москва-2019» вышла с системой электродинамического торможения, которая обеспечила плавные остановки.

А недавно свет увидела «Москва-2020». Она ещё тише и плавнее, проход ещё шире, вместимость – до 2,2 тыс. пассажиров в составе. Каждый вагон оснащён климатическими системами с функцией обеззараживания воздуха. Она ещё комфортнее для машиниста и пассажиров.



* годы эксплуатации

Написанные КРОВЬЮ



Александр Спарбер,
ведущий инженер
отдела НТР
Службы профориентации,
обучения и развития
персонала

Метрополитен – это разновидность железной дороги: недаром он долгое время входил в состав НКПС, а затем МПС. И как метро выросло из железной дороги, так и ПТЭ метрополитенов выросло из ПТЭ железных дорог. Хотя, конечно, ПТЭ метро имеют свои особенности, обусловленные особенностями самого метрополитена как городского электрического транспорта.

ПЕРВЫЕ АВАРИИ И ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ

Как мы все, несомненно, хорошо помним, первая железная дорога в России открылась в 1837 году и соединяла Санкт-Петербург и Царское село.

На первых порах не было даже никаких сигналов, кроме паровозного свистка. Однако вскоре паровоз задавил насмерть караульного, и тогда приказом обязали на паровозах, возвращающихся домой (в депо), вывешивать зеленый фонарь. Вскоре появилось и постоянное расписание поездов (для 5 пар). Но следующая, уже серьезная авария не заставила себя ждать –

21 мая 1839 года у одного из поездов оторвалась хвостовая часть, в результате чего два человека погибли (в том числе начальник дороги) и 50 получили ранения. А через год, 11 августа 1840 года, во время гуляний в Павловске поезд с увеличенным количеством вагонов по неизвестной причине не остановился на станции «Московское шоссе», чтобы пропустить встречный состав, и с этим встречным столкнулся. Тогда погибли уже 6 человек, а 78 были ранены. В результате были приняты самые серьезные меры для предупреждения подобных случаев: для связи кондуктора с машинистом вдоль состава протянули веревки к паровозному колокольчику, запретили одновременное отправление поездов из Царского Села и Петербурга со скрещением их на станции «Московское шоссе», каждый паровоз стали обслуживать по два машиниста и т.д. Это возымело действие: до конца XIX века серьезных аварий больше не было, хотя уже вступила в строй Николаевская ж/д, связавшая Москву и Петербург.

ПУТЬ К ЕДИНУМУ ЗАКОНУ

Последнее событие произошло, как известно, 18 августа 1851 года. И вот как раз накануне его на свет появился прототип ПТЭ – положение о движении по Санкт-Петербурго-Московской ж/д. Состояло оно из 128 параграфов и содержало, помимо прочего, правила перевозки пассажиров и грузов, расписание поездов, стоимость билетов. А уже после открытия дороги увидел свет еще один документ: «Положение о сигналах С.-Петербурго-Московской ж/д».

**Художник
Карл Беггров.
Поезд
Царскосельской
железной
дороги**



ВОПРОС: ЧТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЛЮБОЙ МАШИНИСТ, ЛЮБОЙ ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ, ЛЮБОЙ ЭЛЕКТРИК МЕТРОПОЛИТЕНА?

ПРАВИЛЬНО: ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ (ПТЭ). ТО ЖЕ САМОЕ ОТНОСИТСЯ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ РАБОТНИКАМ ВООБЩЕ. ПТЭ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – КАК КОНСТИТУЦИЯ ДЛЯ СТРАНЫ: ОСНОВНОЙ ЗАКОН. НО ЭТО СЕГОДНЯ. А ВЕДЬ КОГДА-ТО ЭТИХ ПРАВИЛ ВООБЩЕ НЕ БЫЛО. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ УЖЕ БЫЛИ, А ПТЭ НЕ БЫЛО. ТРУДНО ПРЕДСТАВИТЬ, НО ФАКТ.

Размеры движения увеличивались. Открывались новые железные дороги. Необходимость появления документа, который бы регламентировал работу железных дорог, особенно с точки зрения безопасности, становилась уже очевидной. Какие идеи тогда возникали! Например, предлагалось подвешивать под вагонами запасные колесные пары, на которые передавался бы вес вагонов в случае поломки действующих осей.

В 1863 году по инициативе профессора Павла Мельникова, разработавшего проект железной дороги Санкт-Петербург – Москва и возглавившего её строительство, был утверждён специальный комитет для разработки Положения об эксплуатации паровозных железных дорог. Проект положения был составлен и в 1865 году вышел отдельной книгой. В нём определялись общий порядок составления поездов, организации их движения, а также правила содержания пути и подвижного состава.

Но ПТЭ как общий свод правил по службам движения, пути, подвижного состава и тяги был издан только в 1898 году. Собственно, тогда и появилось это название: «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования». А до того существовали отдельные разрозненные нормативно-технические документы, основанные на опыте эксплуатации первых железных дорог и научных работах в этой области.

Так, в 1866 г. в связи со сдачей в эксплуатацию первого участка линии Москва – Курск были разработаны и утверждены «Временные правила движения по Московско-Серпуховскому участку Курской железной дороги». Такие же правила движения («Временные положения по заведению эксплуатации железных дорог») составлялись и для других линий. В 1869 г. появляются постановления о размерах телеграфных столбов и о технических условиях постройки вагонов и платформ. 31 января 1873 г. вышло постановление МПС «Положение по сигналам», через год – сами «Правила движения по железным дорогам, открытым для общественного пользования». В 1883 г. на железных дорогах России вводятся новые «Правила движения по железным дорогам», значительно отличающиеся от аналогичных правил 1874 г. Разработаны и были опубликованы «Правила по службе подвижного состава и тяге». И так далее – все перечислять не будем. Появились и первые научные труды в этой области: в 1877 году вышло довольно фундаментальное исследование профессора А. Шишкова «Эксплуатация железных дорог», во второй части которого были изложены меры безопасности и правила формирования и движения поездов.

В общем, к концу столетия в России уже накопилось много как практического опыта, так и теоретических разработок. Необходимо было только их собрать, обобщить и систематизировать.

Возможно, решающим толчком к систематизации всех документов стало произошедшее в 1888 году под Харьковом крушение императорского поезда. Тогда император Александр III с семьёй ехал из Крыма в Санкт-Петербург.

Впоследствии выяснилось, что состав следовал по маршруту с многочисленными нарушениями.

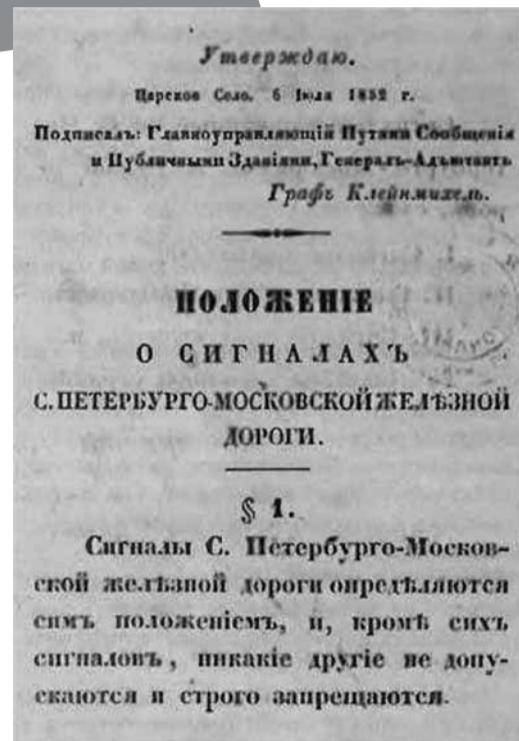
Так, поезд был очень тяжёлым (в нарушение правил там было 64 оси вместо установленных 42), его вес соответствовал нормам, установленным для грузовых поездов, но скорость превышала допустимую для грузовых более чем в три раза. Да и тормозное оборудование, как оказалось, было не в порядке. В общем, в результате путь был повреждён, и произошёл сход обоих паровозов и 10 вагонов.

Надо было принимать меры, и в 1890 году вышел «Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством с 1860 по 1890 год». Аж в трёх томах.

И вот, как уже говорилось, в 1898 году увидели свет долгожданные «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования». 19 марта вышло Постановление министра путей сообщения России Михаила Хилкова, которое утверждало новую редакцию ПТЭ и предписывало всем казённым и частным паровозным железным дорогам общего пользования «принять таковые Правила к руководству и исполнению через шесть месяцев со дня опубликования взамен соответствующих Правил 1883 и 1891 годов».

Однако эти Правила, по большому счёту, давали весьма общие рекомендации. В то время в России общая картина железных дорог была весьма и весьма пёстрой. Каждая эксплуатировалась по-своему. Поэтому когда ПТЭ издавались по отдельным дорогам, то крупным шрифтом в них печатался текст ПТЭ, утверждённый МПС, а мелким шрифтом – дополнительные распоряжения и правила, в зависимости от местных условий. Вопросы обеспечения безопасности, например, предоставлялось решать начальникам дорог. Кроме того, не успев вступить в действие,

**Крушение императорского поезда
17 (29) октября 1888 года**



Документ, ставший одним из прототипов ПТЭ

новые правила стали довольно быстро устаревать. В частности, уже с начала нового века стала развиваться (на однопутных линиях) электрожелезная система. Но о ней в Правилах технической эксплуатации не было сказано ни слова. А о блок-постах в пятом параграфе Правил было сказано следующее: «сигналы, разделяющие перегоны, должны быть приведены во взаимную связь». Не слишком конкретно.

Тем не менее, ПТЭ 1898 года просуществовали до Первой мировой войны. А во время войны было уже не до разработки новых правил. А потом – тем более. И только после окончания войны Гражданской новая власть смогла заняться железными дорогами вплотную.

Новые ПТЭ – обязательные и единые для всех железных дорог страны – были выпущены в 1921 году.

Но об этом мы расскажем в следующий раз. **ММ**

12

октябрь
3 (114) 2020Н
а
ш
и
м
Д
е
т
я
м

Урок с метро

ПРООРИЕНТАЦИЯ

Где и как могут пригодиться школьные знания ребятам, расскажут на «Уроке с московским метро». Бесплатные лекции будут проходить в онлайн-формате на платформе дистанционного обучения Zoom. Никаких оценок — только наглядные примеры для усвоения теоретических знаний. На выбор доступны следующие дисциплины:

ДЛЯ СТАРШЕКЛАССНИКОВ 13–17 лет



ФИЗИКА

Как сила трения и инерция влияют на движение поездов, как воздухом можно остановить поезд и как связан закон Ома и переключение светофоров



МАТЕМАТИКА И ГЕОМЕТРИЯ

Как устроен наземный и подземный мир Москвы с точки зрения геометрии и математики и как сухие формулы работают на комфорт пассажиров



ЛИТЕРАТУРА

Кто из героев произведений прячется на станциях московского метро и какие тайны хранят «литературные станции»



ГЕОГРАФИЯ

Как рельеф влияет на строительство и какие полезные ископаемые используют в метрополитене



АНГЛИЙСКИЙ ЯЗЫК

Почему английский язык настолько важен и как не потеряться ни в одном метрополитене мира



ИСТОРИЯ

Как сложные исторические процессы в стране влияли на строительство Московского метрополитена



ОБЖ

На примере метро мы рассмотрим с ребятами основные правила безопасности на транспорте



ПРООРИЕНТАЦИЯ

Как правильно выбрать будущую профессию, исходя из собственных интересов и способностей

ДЛЯ УЧАЩИХСЯ МЛАДШИХ КЛАССОВ 7–12 лет



МИРОВАЯ ХУДОЖЕСТВЕННАЯ КУЛЬТУРА

Есть ли в Московском метрополитене отсылки к греческой культуре, почему валюта не имеет отношения к деньгам и могут ли цветы расти под землёй



ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОЕ ИСКУССТВО

Как научиться создавать скетчи — практический курс без терминов и строгих рамок



ФИЗКУЛЬТУРА

Как физическая культура связана с умственными способностями человека — рассмотрим на примере великих спортсменов

Запись:
в direct Инстаграма @profmetro
по почте profmetro@mosmetro.ru

35-Й ОТРЯД

Юные артисты метрополитена

ОТКРЫВАЕМ ТЕАТР С «35-М ОТРЯДОМ» И КЛУБОМ ИСТОРИЧЕСКОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ «МОСКОВСКИЙ МЕТРО»

В XX веке самодеятельные театры были частью многих крупных предприятий и заводов страны. Наши коллеги из Клуба исторической реконструкции «Московский метро», входящего в состав Службы профориентации, обучения и развития персонала, решили возродить эту творческую инициативу и 7 октября провели первое занятие для участников «35-го отряда». Учитывая дух времени, занятие прошло в онлайн-режиме. Под чут-

ким руководством командира отряда Веры Владыкиной и педагога Анны Бартини ребята делали артикуляционную гимнастику, работали с дикцией и дыханием, а также выполняли упражнения по улучшению внимания и памяти. Как только это станет возможным, артисты театра займутся постановками спектаклей, изучением этикета, а также исторических бальных и историко-бытовых танцев XIX–XX веков в офлайне.

ПЕДАГОГИ САМОДЕЯТЕЛЬНОГО ТЕАТРА «МЕТРО»

Анна Бартини имеет дипломы по специальностям «режиссёр театра» и «диктор радио». В течение нескольких лет руководила самодеятельным театром. Четыре авторских спектакля, где Анна выступила сценаристом и режиссёром, были показаны на сцене московского ДК «Нагорный».

Олег Шухат — историк моды, исторический консультант и хореограф. Имеет опыт постановки бальных сцен в кино. В самодеятельном театре «Метро» курирует образовательную программу, посвящённую этикету и историческим танцам.



НАБОР В «35-Й ОТРЯД» И САМОДЕЯТЕЛЬНОЙ
ТЕАТР «МЕТРО» ПРОДОЛЖАЕТСЯ.
ВСЕ ПОДРОБНОСТИ МОЖНО УЗНАТЬ, НАПИСАВ НА ПОЧТУ:
35-OTRYAD@MOSMETRO.RU



КОНКУРС

Шанс показать талант

ЦЕНТР ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА
МЕТРОПОЛИТЕНА ПРОВОДИТ ГОРОДСКОЙ **КОНКУРС
ХУДОЖЕСТВЕННЫХ РАБОТ** ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ
ОТ 7 ДО 17 ЛЕТ. ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ!



ТЕМЫ:

- 75-летие Победы
- 85-летие московского метро и УВД на метрополитене
- Дополнительно!**
Специально для детей работников метро:
- Рабочее место моих родителей
- Я через 10 лет

Призёров выберут в разных возрастных категориях и трёх творческих направлениях:

- художественно-изобразительное
- декоративно-прикладное
- моделирование/конструирование

В Музее метро на станции «Выставочная» уже собирается экспозиция из лучших произведений. Присоединяйтесь! Конкурс продлится до конца года.



Контакты организаторов
8 (985) 183-63-66, musafsnp@mail.ru,
начальник Центра профилактики детского травматизма Виталий Иванович Мусиенко,
bondarenko-oo@mosmetro.ru,
начальник Центра профориентации Ольга Бондаренко

ПЕРВЕНСТВО СТРАНЫ

Соревнование корпораций: наш результат

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН УСПЕШНО ВЫСТУПИЛ НА ПЕРВЕНСТВЕ ЛЕГЕНДАРНЫХ «ТРУДОВЫХ РЕЗЕРВОВ».

Корпоративные игры Всероссийского физкультурно-спортивного общества проходили в августе в Москве. Спортсмены-любители собрались со всей страны. В борьбу за титул лучшей корпоративной команды вступили 57 компаний и предприятий. Соревновались в 25 дисциплинах, от ГТО до киберспорта. Несколько штрихов для понимания масштабы события: оно проходило при поддержке Москомспорта, комментировали его ведущие Матч ТВ и Первого канала. Наше предприятие представили 113 спортсменов. И внимание! 51 из них стал призёром в командных и личных видах. Самыми результативными были Мария Мизгирева и Диана Потапова из Дирекции информационно-технологических систем и систем связи. Они завоевали по три медали: у каждой золото и два серебра. В общую копилку мы собрали 64 награды и взяли серебро в общекомандном зачёте.



На трассе летнего биатлона трёхкратный призёр первенства **Диана Потапова**



Хотите погрузиться в атмосферу спортивного фестиваля? Смотрите видеосюжет с места событий

Общество «Трудовые резервы» было создано в годы Великой Отечественной войны и успешно работало несколько десятилетий, вовлекая советских людей в массовый спорт, растя мастеров и чемпионов. В новом веке традицию возродили, и масштабные первенства вновь собирают любителей спорта.

СПАРТАКИАДА МЕТРО

Командные первенства: КТО В ЧЕМПИОНАХ?

В ГРАФИК СПАРТАКИАДЫ МЕТРОПОЛИТЕНА, КОТОРУЮ ПРОВОДИТ НАШ ПРОФСОЮЗ, В ЭТОМ ГОДУ ВНЁС КОРРЕКТИВЫ КОРОНАВИРУС. НО МЫ УСПЕЛИ РАЗЫГРАТЬ НАГРАДЫ В НЕКОТОРЫХ ВИДАХ.

МИНИ-ФУТБОЛ

В августе завершился финал первенства по мини-футболу. Этот вид спорта первым возобновился после долгого весеннего затишья. За победу в чемпионате боролась 31 команда. В тройку лидеров вошли:

- I МЕСТО** – СЛУЖБА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ,
- II МЕСТО** – ЭЛЕКТРОДЕПО «СОКОЛ»,
- III МЕСТО** – СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ.

БАСКЕТБОЛ

13 октября состоялись завершающие игры финала чемпионата метрополитена по баскетболу сезона 2020. Своё чемпионство подтвердила команда электродепо «Сокол».

- I МЕСТО** – ЭЛЕКТРОДЕПО «СОКОЛ»,
- II МЕСТО** – СЛУЖБА ПРОФОРИЕНТАЦИИ, ОБУЧЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПЕРСОНАЛА,
- III МЕСТО** – ЭЛЕКТРОДЕПО «СОЛНЦЕВО».



С кубком чемпионата по мини-футболу команда **Службы электроснабжения**



Матч за первое место между командами «Сокол» и СОР

ПОЖАРНО-ПРИКЛАДНОЙ СПОРТ

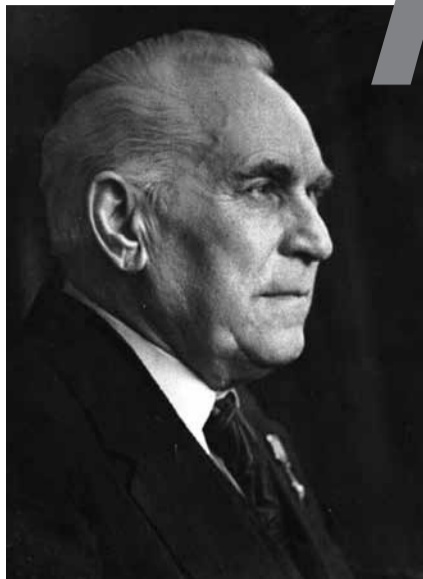
1 октября определились сильнейшие среди добровольных пожарных дружин метрополитена. В финале соревновались команды из 25 подразделений. Состязание проходило в формате эстафеты из трёх этапов: преодоление препятствий, тушение пожара с помощью порошкового огнетушителя, боевое развёрты-

вание пожарного рукава и поражение мишени струёй воды. Перед участниками стояла задача пройти дистанцию за максимально короткое время.

- I МЕСТО** – СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ (45,35 СЕК),
- II МЕСТО** – ЭЛЕКТРОДЕПО «ВАРШАВСКОЕ» (45,46 СЕК),
- III МЕСТО** – ВАГОНРЕМОНТНЫЙ КОМПЛЕКС (48,85 СЕК).

Команда Службы безопасности – победитель ежегодных соревнований по пожарно-прикладному спорту





Дмитрий Чечулин

Архитектор ДМИТРИЙ ЧЕЧУЛИН

Самый именитый из первого поколения советских архитекторов, получивших архитектурное образование после революции 1917 года. Дмитрий Чечулин – художник и педагог, народный архитектор СССР (1971), трижды лауреат Сталинской премии (1941, 1949, 1953), главный архитектор Москвы в 1945–1949 годах.

Необходимость компромиссов миновала это поколение – пафос культурной революции и догмы официальной идеологии были для них естественной «средой обитания». Чечулин по складу своего характера был не столько новатором, сколько трезвомыслящим интерпретатором традиции и незаурядным организатором. В своих предпочтениях Дмитрий Чечулин тяготел к русскому классицизму рубежа XVIII–XIX веков и закономерно стал одним из глашатаев сталинского архитектурного стиля, плавно перетёкшего к 1960–1970 гг. в индустриализованную неоклассику.

Родился Дмитрий Николаевич Чечулин 22 августа 1901 года в городе Шостка Черниговской губернии (сейчас это Сумская область Украины) в семье мастера порохового завода. Семья Чечулиных была творческой: отец Николай Чечулин организовывал спектакли в народном театре, а Дмитрий помогал ему в оформлении декораций.

Начальное образование Дмитрий Чечулин получил в церковно-приходской школе, продолжил обучение в городском 4-классном начальном училище. В 1918 году поступил в Политехнический техникум при Шосткинском заводе, где работал в вечерние смены, чтобы поддержать семью после кончины отца в 1917 году. Кроме этого, служил в специальном батальоне, созданном для охраны завода, а также рисовал наглядные пособия и агитплакаты. В 1923 году Чечулина направили на учёбу в столицу в Высшие художественно-технические мастерские (ВХУТЕМАС).

В июле 1931 года был объявлен конкурс на строительство Дворца Советов на месте снесённого Храма Христа Спасителя. Практически никто из крупнейших архитекторов, кроме Бориса Иофана и Ивана Жолтовского, не принял участие в первом этапе конкурса – это связывают с тем, что они могли знать о грядущей смене государственного стиля, повороте от конструктивизма к неоклассике. Из 160 поданных проектов только два были решены в новой стилистике – проект Жолтовского и совместный проект Дмитрия Чечулина и Анатолия Жукова, который в феврале 1932-го получил первую премию. На последующих этапах

для Дворца было выбрано совершенно иное решение, однако успешное участие в конкурсе принесло начинающему архитектору известность.

В 1931 году Пленум ЦК ВКП (б) поставил задачу разработать Генеральный план реконструкции Москвы. В сентябре 1933 года для этого были созданы 10 проектных и 10 планировочных мастерских Московского совета, которым было поручено проектирование больших городских комплексов. Проектной мастерской № 2 руководил Щусев, и в сентябре 1933 года он пригласил к себе Дмитрия Чечулина. Несколькими годами позже, во время начавшейся кампании против Щусева, Чечулин возглавил его мастерскую и достраивал с видоизменениями некоторые из спроектированных им зданий (например, концертный зал имени П.И. Чайковского).

В 1939 году Дмитрия Чечулина назначили начальником управления проектирования Моссовета. Позднее мастерская войдёт в состав Моспроекта, которым Чечулин будет руководить до конца жизни.

В 1930-е годы начались работы по строительству Московского метрополитена. Дмитрий Чечулин спроектировал станции «Комсомольская» (1935) и «Киевская» (1937–38).



Эскиз интерьера станции «Киевская». Перспектива перронного зала. Арх. Дмитрий Чечулин (1936)



Проект станции «Комсомольская площадь» («Комсомольская»). Перспектива перронного зала. Арх. Дмитрий Чечулин (1935)



Эскиз проекта наземного вестибюля станции «Динамо». Арх. Дмитрий Чечулин (1938)

«В ДЛИННОЙ ШИНЕЛИ С НАШИВКАМИ, В БУДЕНОВКЕ ПРИЕХАЛ В МОСКВУ. ПОЕЗД ПОДОШЁЛ К ПЕРРОНУ КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА. МОГ ЛИ Я ПОДУМАТЬ ТОГДА, ЧТО ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПО МОИМ ПРОЕКТАМ БУДУТ СООРУЖЕНЫ ПРИГОРОДНЫЙ ВОКЗАЛ И СТАНЦИЯ МЕТРО «КИЕВСКАЯ»... С АРХИТЕКТУРОЙ МЕНЯ ПОДРУЖИЛА МОСКВА. В ПЕРВЫЕ ДНИ Я НИКАК НЕ МОГ НАГЛЯДЕТЬСЯ НА ГОРОД ВЕЛИКОГО ЗОДЧЕСТВА, ХОДИЛ БЕЗ УСТАЛИ, НЕ ЖАЛЕЯ СВОИХ КРАСНОАРМЕЙСКИХ САПОГ...», – ВСПОМИНАЛ ДМИТРИЙ ЧЕЧУЛИН В СВОЕЙ КНИГЕ «ЖИЗНЬ И ЗОДЧЕСТВО».

Проект станции «Охотный ряд». Перспектива перронного зала. Арх. Дмитрий Чечулин (1934)





Проект здания Управления Аэрофлота
Арх. Дмитрий Чечулин, Иван Шадр (1934)

В соответствии с лозунгом «Строим лучшее в мире метро!», принятым ЦК партии, обе станции вышли богато декорированными в противовес «голому функционализму западноевропейской подземки».

Облицованные различными видами мрамора, гранитом, украшенные майоликовыми панно, рельефами с использованием национальных или символических мотивов, они имели свой неповторимый облик. Также Дмитрий Чечулин работал над вестибулями станций «Охотный ряд» (1935) и «Динамо» (1938).

В годы войны Дмитрий Чечулин, занимая должность начальника проектирования Москвы, организовывал штаб маскировки города и командовал воензированной ротой инженерной разведки. С 1942 года возглавлял специальную комиссию по восстановлению разрушенных зданий и сооружений. Под его руководством восстановлено и капитально отремонтировано около тысячи жилых домов и более ста административных зданий.

В 1944 году Дмитрий Чечулин, взяв в соавторы Михаила Посохина и Ашота Мндоянца, надстроил перемещённое при расширении Тверской улицы в 1937–1938 годах здание Моссовета – бывший дом московского генерал-губернатора. Этой реконструкции предшествовали 18 отвергнутых проектов Ивана Жолтовского, разработанных в 1939–1944 годах: архитектор отказывался реализовать идеи московских градоначальников.

Дмитрий Чечулин совместно с архитектором Абрамом Заславским



Эскиз общего вида проекта Дворца Советов
Арх. Дмитрий Чечулин, Анатолий Жуков (1931)



Фасад концертного зала имени П.И. Чайковского

в 1944 году подготовил предложения по первоочередным работам в Москве в связи с празднованием 800-летия столицы, которое отмечалось в 1947 году. Предполагалось завершить реконструкцию главных магистралей и площадей, отреставрировать памятники, возвести новые монументы, подготовить книги по истории архитектуры столицы.

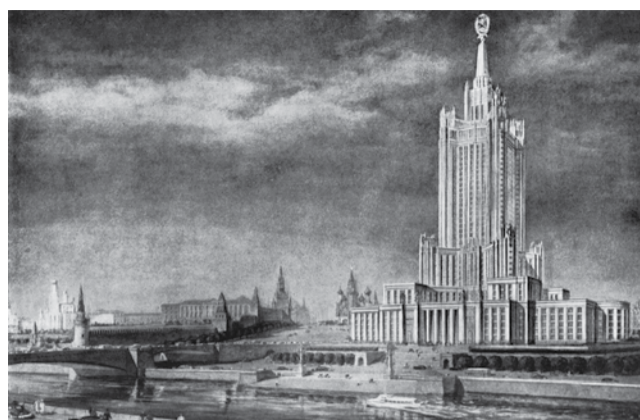
Высотное строительство также было приурочено к юбилею. Сооружение высоток в Москве стало возможно согласно Постановлению Совета Министров СССР «О строительстве в Москве многоэтажных зданий», вышедшему в январе 1947 года и развивавшему идеи Генерального плана Москвы 1935 года, разрешавшего возводить дома выше 9–12 этажей. Формальным автором идеи строительства высоток считается Сталин, всё более разочаровывавшийся в идее Дворца Советов, однако в своих мемуарах Чечулин указывал, что идею кольца московских небоскрёбов подал именно лично.

В 1945 году Дмитрий Чечулин был назначен главным архитектором Москвы. На новой должности с 1947 года он руководил работами по проектированию высотных зданий. Уже к весне 1949 года безо всяких публичных конкурсов были готовы проекты восьми зданий. Сам Чечулин работал над двумя запланированными высотками – жилым домом на Котельнической набережной (совместно с архитектором Андреем Ростовским) и административным зданием в Зарядье.

Дом на Котельнической набережной стал продолжением девятиэтажного жилого дома, стоявшего вдоль Москвы-реки и спроектированного Чечулиным ещё до войны. Один из корпусов будущей высотки начали возводить в 1937 году, и к началу масштабного строительства в 1947 году, когда для нового дома снесли четыре соседних переулка, он стоял 8-этажным недостроем. Сложный характер местности с перепадом высот заставил архитектора включить будущий кинотеатр «Иллюзион» в тело нового дома. И чтобы компенсировать потерю площадей, центральную часть высотки Чечулин увеличил с 16 до 26 этажей (вместе с техническими помещениями высота дома составила 32 этажа). Уже в 1952 году 176-метровый дом на 700 квартир начали заселять: большую часть квартир заняли сотрудники НКВД, остальные квартиры дали деятелям культуры и науки; среди жильцов дома был и сам архитектор.

В январе 1950 года Чечулина на посту главного архитектора Москвы сменил Александр Власов, приехавший из Киева вместе с Никитой Хрущёвым. С этого

«Восьмая высотка» –
нереализованный
проект
административного
здания в Зарядье
Арх. Дмитрий
Чечулин
(1949)



Проект жилого
высотного здания
на Котельнической
набережной
Арх. Дмитрий
Чечулин, Андрей
Ростковский
(1949)



«ВИДЯ, ЧТО СИЛУЭТ СТАРОЙ МОСКВЫ СПАСТИ НЕВОЗМОЖНО, Я МНОГО РАЗМЫШЛЯЛ НАД ТЕМ, КАК СОХРАНИТЬ ИСТОРИЧЕСКИ СЛОЖИВШИЙСЯ ХАРАКТЕР НАШЕЙ СТОЛИЦЫ. МЫСЛЬ О ВЫСОТНЫХ ЗДАНИЯХ ПРИШЛА ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ НАД КОНКУРСНЫМ ПРОЕКТОМ ДОМА НА КОТЕЛЬНИЧЕСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ. НЕКОТОРЫЕ КОЛЛЕГИ, ЗАБОТЯСЬ О ТОМ, КАК БЫ НЕ ПЕРЕКРЫТЬ КРУПНЫМ ЗДАНИЕМ КРАСИВУЮ КОМПОЗИЦИЮ ДРЕВНИХ СОБОРОВ НА ШВИВОЙ ГОРКЕ, ПРЕДЛАГАЛИ ПОСТРОИТЬ ЗДЕСЬ МАЛОЭТАЖНОЕ ЗДАНИЕ. Я ЖЕ ВИДЕЛ ВОЗМОЖНОСТЬ МАСШТАБНОГО СОПОСТАВЛЕНИЯ», – ПИСАЛ В СВОИХ МЕМУАРАХ ДМИТРИЙ ЧЕЧУЛИН.

момента влияние Чечулина стремительно сходит на нет. Стройка в Зарядье начинает буксовать. Формально из-за нехватки ресурсов, так как все силы Управления строительством Дворца Советов были брошены на скорейшее завершение второго проекта ведомства – Главного здания МГУ. К моменту смерти Сталина в 1953 году в Зарядье был готов фундамент, но последовавшая хрущёвская борьба с «архитектурными излишествами» не оставила проекту шансов. Чечулин разрабатывал десятки проектов новых зданий, которые использовали бы готовый фундамент, но их все отклоняли, что для архитектора было большим ударом.

В 1960 году Чечулин предложил и реализовал проект открытого плавательного бассейна «Москва» вместо котлована, оставшегося после прекращения строительства Дворца Советов на месте взорванного Храма Христа Спасителя. Площадь бассейна составляла 13 тысяч кв. м, он мог принять до двух тысяч человек одновременно.

С завершением строительства Дворца съездов в Кремле возникла необходимость во вместительной гостинице. Её проектирование поручили мастерской Дмитрия Чечулина. Так у архитектора появилась возможность использо-

вать территорию Зарядья и уже готовые фундаменты. В 1958 году архитектор создал проект гостиницы «Россия», рассчитанной на 5 тысяч человек (2722 номера). После строительства с 1964 по 1967 год она стала крупнейшим в мире гостиничным комплексом. В южном корпусе находился центральный концертный зал на 2600 мест, открытый в 1971 году, а в стилобате под ним – двухзальный кинотеатр «Зарядье» на 1500 мест. Объёмы гостиницы были сравнимы с объёмом основания непостроенной высотки.

Последней крупной работой Дмитрия Чечулина стал Дом Советов РСФСР (ныне Дом Правительства России) на Краснопресненской набережной, за проектирование и строительство которого архитектора отметили Ленинской премией. В архитектуре Белого дома воплощены идеи, заложенные ещё в 1934 году при проектировании Дома Аэрофлота. Здание Управления Аэрофлота планировалось возвести на площади Белорусского вокзала как памятник героической советской авиации, спасшей в 1934 году экипаж затонувшего парохода «Челюскин». Однако из-за неверного выбора места строительства проект тогда так и не был реализован. **ММ**

Работай ближе к дому

НАДОЕЛО ДАЛЕКО ЕЗДИТЬ НА РАБОТУ? ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ РЕШИТЬ ЭТОТ ВОПРОС.



Уважаемые коллеги!

Сообщаем о запуске проекта «Работа ближе к дому», благодаря которому сотрудники Транспортного комплекса могут перейти на работу в более удобный для себя район по своей специальности на аналогичную должность и не тратить лишнее время на дорогу.

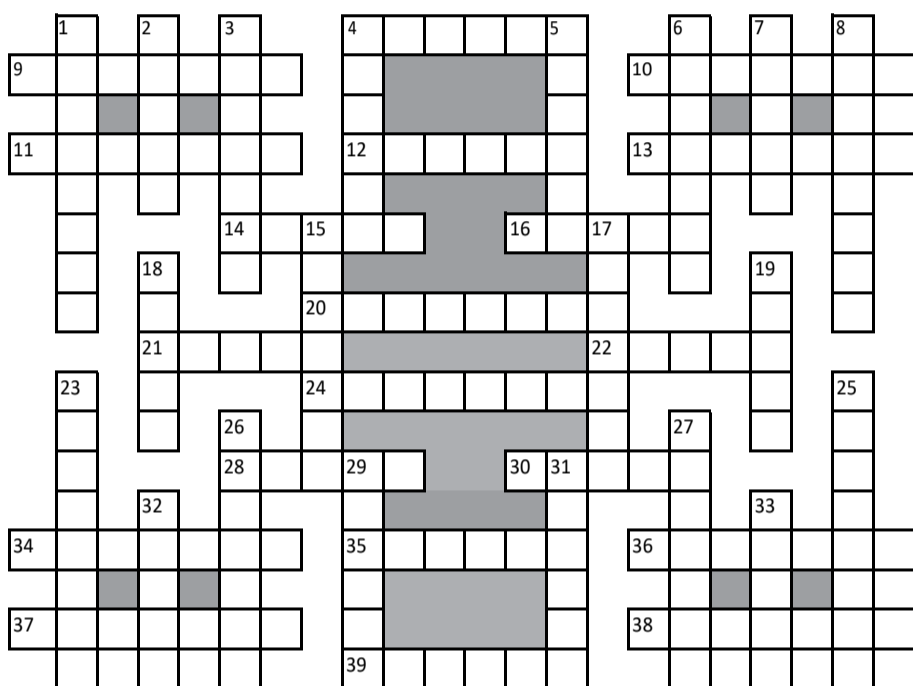
Участвовать в проекте может любой желающий.

■ Для этого зайдите на сайт tb.mosmetro.ru, заполните анкету, укажите район, в котором хотите работать.

■ Или отправьте заявку на электронную почту rydom_s_domom@mosmetro.ru.

Вам подберут подходящую вакансию и пригласят на собеседование.

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

4. Электродепо Арбатско-Покровской линии
9. Спортивная игра в шары
10. «Правда жизни» в искусстве
11. Конструкция, закрепляющая выработку подземного сооружения
12. Место добычи полезных ископаемых открытым способом
13. Разновидность публичных торгов
14. Крутой поворот
16. Результат творчества поэта
20. Прибор для измерения атмосферного давления
21. Рабочие дни недели
22. Покатый участок пути
24. Инструмент чертёжника
28. Трамвай на лошадиной тяге
30. Сплав железа с углеродом
34. Станция Замоскворецкой линии
35. Автор художественного оформления станции «Римская»
36. Станция Люблинско-Дмитровской линии
37. Механизм для подъёма опирающегося на него груза
38. Специалист с высшим техническим образованием
39. Спортивный судья

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Объединение промышленных предприятий
2. Дорога в парке
3. Московский аэропорт
4. Современный тип подвижного состава метро
5. Смена направления движения состава на конечной станции
6. Архитектор вестибюля станции «Комсомольская» (радиальная) и «Академика Янгеля»
7. В метро она и «1905 года», и «Академика Янгеля»
8. Кучер гужевой повозки
15. Река бесповоротного решения
17. Вещь для детской забавы
18. Приходная часть актива
19. Декоративное украшение стены, потолка или фасада здания
23. Советский изобретатель систем железнодорожных автоматических тормозов
25. Работник магазина
26. Шумное выяснение отношений
27. Английский математик, чьи работы послужили основой для создания компьютера
29. Рабочее место машиниста
31. Грузовой отсек паровоза
32. Элемент форменной одежды машиниста
33. Процесс реализации стоимости как одна из форм производственных отношений

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ № 2 (113)

По горизонтали: 2. Окская. 4. Пандус. 8. Дворец. 9. Ереван. 10. Дно. 11. Отчёт. 12. Пожар. 13. Компостер. 16. Крот. 17. Парк. 18. Лефортово. 19. Депо. 20. Груз. 22. Брак. 23. Тара. 26. Балалайка. 27. Задача. 28. ПТО. 29. Азбука. 30. Авария. 31. Бурлак.

По вертикали: 1. Лодочник. 3. Сметчик. 5. Дирижёр. 6. Бензобак. 7. Динамо. 14. Муфта. 15. Тропа. 19. Диффузия. 21. Зарплата. 22. Бабочка. 24. Аванзал. 25. Клеть.

КОМИКС

Не чихайте на своё здоровье!

В ПЕРИОД РОСТА ОСТРЫХ ВИРУСНЫХ РЕСПИРАТОРНЫХ ЗАБОЛЕВАНИЙ И ГРИППА НЕОБХОДИМО СОБЛЮДАТЬ ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ МЕРЫ! БЕРЕГИТЕ СЕБЯ И ОКРУЖАЮЩИХ! СОБЛЮДАЙТЕ СОЦИАЛЬНУЮ ДИСТАНЦИЮ! ПОЛЬЗУЙТЕСЬ МАСКАМИ И ПЕРЧАТКАМИ ПРИ НАХОЖДЕНИИ В ОБЩЕСТВЕННЫХ МЕСТАХ И ПРОЕЗДЕ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ!

СЛАВА И КЛАВА: Масочный режим

