

стр. 3

ЦИФРА НОМЕРА

1500 км

Такова протяжённость водопроводной сети московского метро. Это больше расстояния от Москвы до Сочи.

стр. 6

ЦИТАТА НОМЕРА

«Это интеллектуальный чат-бот, разработанный на базе самых современных технологий. Ответы для Александры пишут профессиональные редакторы с большим опытом работы в СМИ, поэтому Саша может разъяснить самую сложную тему простым языком».

Светлана Батова, начальник Отдела по работе с голосовыми и текстовыми обращениями в онлайн-каналах Центра клиентского сервиса

стр. 9

ВОПРОС НОМЕРА

Как подарить старым вещам новую жизнь?

Об этом знают исторические реконструкторы

стр. 10

Подведены итоги конкурса цифровых инициатив среди работников московского метро. Победителем стал машинист электродепо «Новогиреево» Артём Макаров

ПУЛЬС МЕТРО

Развитие в цифрах и фактах

П
а
н
о
р
а
м
а

**9 СТАНЦИЙ БКЛ УЖЕ
В ЭТОМ ГОДУ
ПЛАНИРУЮТ ДОСТРОИТЬ И РЕКОНСТРУИРОВАТЬ**

Таким образом, к 2023 году Большая кольцевая линия московского метро будет готова замкнуться, сообщает mos.ru со ссылкой на заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Андрея Бочкарёва. По его словам, предполагается ускорить работы на отдельных станциях и участках линии.

Напомним, что северном участке строятся станции «Марьино Роща», «Рижская» и «Сокольники». На восточном – «Текстильщики», «Печатники», «Нагатинский Затон» и «Кленовый бульвар». Также идёт реконструкция станций «Каширская» и «Варшавская» бывшей Каховской линии.

**100% ТРАМВАЕВ
В МОСКВЕ
БУДУТ НИЗКОПОЛЬНЫМИ
В 2023 ГОДУ**

При этом в прошлом году по сравнению с 2020-м средний возраст трамваев уменьшился почти вдвое – сейчас это 3,5 года. С 2010 года трамвайный парк обновили уже на 93%. Это весь подвижной состав трамвайных депо им. Баумана, им. Русакова, Октябрьского и Краснопресненского, сообщает mosmetro.ru.

**БОЛЕЕ ЧЕМ
НА 30 ПЛОЩАДКАХ ГОРОДА
ВНОВЬ МОЖНО УСЛЫШАТЬ
«МУЗЫКУ В МЕТРО»**

Коронавирусные ограничения постепенно снимаются, поэтому полюбившийся пассажирам проект возобновился в переходах, на станциях и в вестибюлях метро, МЦК и МЦД. Летом также планируют организовать открытые площадки на Северном речном вокзале и в пешеходной зоне Москва-Сити, сообщает пресс-служба московского метро.

НОВШЕСТВО

Выйти сухим ИЗ ВОДЫ

**В ЭЛЕКТРОДЕПО «ЛИХОБОРЫ»
В ПОЛНУЮ МОЩЬ ЗАРАБОТАЛ
ВАГОНОМОЕЧНЫЙ КОМПЛЕКС
ПОРТАЛЬНОГО ТИПА.**

Современный аппарат, установленный два года назад, сегодня запустили с дополнительной нагрузкой для поддержания хорошего санитарно-культурного состояния подвижного состава. «Моем вагоны эксплуатируемого парка не реже чем раз в неделю. Также по выходным дням обслуживаем составы из смежного депо «Печатники», – рассказывает главный инженер электродепо «Лихоборы» Артём Смирнов.

Комплекс длиной около 200 метров расположен в одном из нефов в отдельном помещении. Состав заходит сюда прямо с линии и ополаскивается водой. Далее диспетчер-оператор с пульта задаёт режим работы комплекса.

Если на мойках прошлых поколений поезд шёл через тоннель с щётками, то теперь наоборот – моечные рамы движутся вдоль стоящего поезда. Таким образом, за счёт порталной системы тщательно промываются все поверхности кузова – боковые, торцевые и крыша.

В день здесь обслуживается порядка 10 составов. Последний в смене состав, который готовится к крупному техническому обслуживанию, приходит на вагономоечный комплекс около двух часов ночи, промывают тщательнее – сначала подвагонное оборудование, тележки и узлы рядом с колёсными парами обрабатывают напором воды с пеной из моющего пистолета системы «Тайфун». И только после этого поезд проходит промывку в порталной системе.



Процесс мойки состава – настоящее зрелище



Главный инженер
Артём Смирнов
показывает цистерны
с водой и систему
фильтрации

«Вагономоечный комплекс проходит техобслуживание по графику планово-предупредительного ремонта, – рассказывает Артём Смирнов. – Обновляем смазку, выполняем протяжку болтовых и гаечных соединений, настройку рамок по рейкам, регулируем прижимную силу, с которой щётка давит на кузов. Но в целом работает система автодиагностики, то есть агрегат сам подсказывает персоналу, где и что нужно поправить».

Синие щётки – самопромывающиеся, но и их периодически обрабатывают пеной из «Тайфуна». Дренажная система тоже автоматизированная. Использованная вода уходит на фильтрацию, после чего система запускает её в обратный цикл. Рекуперация воды – это экономно и экологично.

Раньше после мойки состав оставляли обсыхать, теперь он проходит через тепловую завесу – двустороннюю рамку обдува. Это особенно актуально в зимний период, так как на парковые пути состав выходит уже сухой и не оставляет за собой наледь от стекающих капель воды. После осмотра поезда выходят к пассажирам, блистающие чистотой.

Полина КОВАЛЕНКО

Запрыгнул в уходящий поезд

**3**март
3 (131) 2022П
а
н
о
р
а
м
а

ИЗВЕСТНЫ ИМЕНА ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА «ЦИФРОВОЙ ИННОВАТОР» СРЕДИ РАБОТНИКОВ МОСМЕТРО.



15 марта. Итоговый этап конкурса. Свой проект защищает призёр Екатерина Верстакова

Всего поступило более сотни заявок. 32 из них прошли в финал. Авторы пригласили в Корпоративный университет Транспортного комплекса. Здесь им помогли доработать идеи и подготовиться к презентации. Защиту проектов провели дистанционно. Жюри выбрало самые сильные инициативы. Лидеры вступили в итоговую борьбу. Они встретились в актовом зале инженерного корпуса. В конкурсную комиссию вошли эксперты от Дептранса, метрополитена и фонда «Транспортные инновации Москвы», при поддержке которого проводится конкурс.

Участникам определили время – пять мину на презентацию инициативы. Все подготовились как следует и уложились в тайминг, но обсуждение всё равно затянулось. Никто не спешил на кофе-паузу. Редакция ММ побывала на защите и уверяет, что это была славная битва. Комиссия задала много острых вопросов.

I место – Электронный маршрутный лист.
Артём МАКАРОВ,
машинист электропоезда электродепо «Новогиреево»

II место – Автоматизированная система информирования и обмена сообщениями.
Айгиз ГУТУПОВ,
главный специалист Отдела автоматизации Центра мониторинга и анализа производственных процессов Службы внутреннего аудита и контроля

III место – Фабрика инициатив: цифровая система сбора и реализации предложений по оптимизации рабочих процессов.
Екатерина ВЕРСТАКОВА,
ведущий инженер Проектно-конструкторского бюро

Призёры получают премии – 90 000, 60 000 и 45 000 рублей. Лучшие предложения включают в программу «Цифровое метро», и авторы смогут участвовать в их реализации.

Напомним, что такой конкурс проводится в Московском метрополитене впервые. Организатором выступил Совет по цифровой трансформации. Планируется, что конкурс станет ежегодным.

В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ УТВЕРЖДЕНА ПРОГРАММА «ЦИФРОВОЕ МЕТРО», КОТОРАЯ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ПРОЕКТОВ. И СОЗДАН КОЛЛЕГИАЛЬНЫЙ ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ ИХ РЕАЛИЗАЦИЕЙ – СОВЕТ ПО ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ НАЧАЛЬНИКА МЕТРОПОЛИТЕНА. ЛУЧШИЕ ИНИЦИАТИВЫ ПОСЛЕ ЭКСПЕРТНОЙ ПРОРАБОТКИ СТАНУТ ПРОЕКТАМИ И БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ СОВЕТУ.

Иван Юнин,
генеральный директор фонда
«Транспортные инновации Москвы»

Зачастую, приходя на работу, мы видим какие-то недочёты, которые долго не решаются, и свыкаемся с ними. Конкурс «Цифровой инноватор» стал выходом за грань привычного. Он помог участникам не мириться с тем, к чему привыкли, а организаторам увидеть слабые места в рабочих процессах, которые лучше заметны на местах. И хотя было не так много проектов из категории «бери и делай», но конкурс очертил направления дальнейшего развития персонально каждого сотрудника и всех участников команд.

Николай Родионов,
начальник Комплекса цифровой трансформации
Московского метрополитена

Конкурс завершился, но предстоит много работы. Сейчас мы имеем в основном недетализированные предложения, которые нужно с помощью экспертов трансформировать в технические задания. Задания превратятся в проекты, и начнётся поиск механизмов их реализации. Мы обязательно привлечём к этой работе заинтересованные подразделения и, по желанию, самих авторов инициатив.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Артём Макаров семь лет работает машинистом. Чем подсказана его инициатива, могут легко догадаться все его коллеги по профессии, которые ежедневно сталкиваются с процессом заполнения бумажного маршрутного листа. «А между тем у каждого машиниста уже есть при себе многоразовый маршрутный лист, – объясняет Артём. – Это бесконтактная смарт-карта. Я предлагаю решение, как использовать её в цифровизации процесса».

Артёма привела к победе не только хорошая идея, но и тот факт, что он из числа конкурсантов, которые смотрят вглубь и видят, как реализовать своё предложение. Парень увлекается программированием и надеется, что этот конкурс откроет ему новые двери на карьерном пути.

И ещё в истории успеха Артёма интересен неожиданный сюжетный поворот. «Я запрыгнул в последний вагон уходящего поезда, – признаётся он. – Моя заявка была 32-й из 30. Дело в том, что от двух авторских коллективов прошло в финал по два проекта. Поэтому решено было пропустить ещё две инициативы. Идеи коллег были хороши, и некоторые проработаны более детально, так что я до последнего ставил на других. Победа стала для меня сюрпризом».



После награждения победитель поехал получать свой очередной, пока ещё бумажный, маршрутный лист

TELEGRAM-ЧАТ «ЦИФРОВОЙ ИННОВАТОР», СОЗДАННЫЙ НА СТАРТЕ КОНКУРСА, ПРОДОЛЖИТ РАБОТАТЬ. ЗДЕСЬ ВЫ МОЖЕТЕ БОЛЬШЕ УЗНАТЬ О ЛУЧШИХ ИНИЦИАТИВАХ, ОБСУДИТЬ НОВЫЕ ИДЕИ И НАЧАТЬ ГОТОВИТЬСЯ К ОЧЕРЕДНОМУ КОНКУРСУ, КОТОРЫЙ СТАРУЕТ В ЭТОМ ГОДУ.



Ольга ПОСАДСКАЯ

К СВЕДЕНИЮ

Портал о том, что важно прямо сейчас

ДЛЯ ОПЕРАТИВНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ПО НАИБОЛЕЕ ОСТРЫМ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИИ ЗАПУСТИЛО ПОРТАЛ «ОБЪЯСНЯЕМ.РФ».

Здесь размещают ответы на самые актуальные вопросы граждан по всем сферам – от транспортного сообщения до финансовой стабильности и работы учебных заведений. Вопросы собирают из соцсетей в каждом регионе страны без исключения. Также доступна форма обратной связи, через которую можно направить свои вопросы о текущей ситуации в стране.

ОБЪЯСНЯЕМ.РФПерейти на портал
«Объясняем.РФ»

Вверх и вниз по ступеням

ЭСКАЛАТОРНОЙ СЛУЖБЕ 3 МАРТА ИСПОЛНИЛОСЬ 70 ЛЕТ. МЫ ЗАГЛЯНУЛИ В МАШИННЫЙ ЗАЛ И УЗНАЛИ, КАК ЭВОЛЮЦИОНИРОВАЛИ ЗА ЭТИ ГОДЫ ДВИЖУЩИЕСЯ ЛЕСТНИЦЫ.



Эскалатор серии ЭМ-5, станция «Проспект Мира»-радиальная



Эскалатор нового поколения ЭС-02 на станции «Новослободская»



Машинные залы разных поколений. Эскалаторы различаются электроприводом, основными узлами и системой управления



В Московском метрополитене чаще всего эксплуатируют эскалаторы двух поколений. Это подъёмники 50-х годов выпуска серии М и современные – серии ЭС с микропроцессорной основой. «И те и другие удобны и безопасны для пассажиров», – уверяет главный инженер – заместитель начальника Дистанции капитального и среднего ремонта Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры, внештатный преподаватель Корпоративного университета Ян Болдин. Сравнение машин оказалось интересным.

НА «ПРОСПЕКТЕ МИРА»

Мы спускаемся в машинный зал станции «Проспект Мира»-радиальная. Здесь один из самых старых эскалаторов, его запустили при открытии станции в 1958 году.

Зимой и летом в эскалаторной одна и та же температура, нет сквозняков и сырости. Все агрегаты, похожие на музейные экспонаты, работают бесперебойно: панель управления, приводы поручня и двухредукторная приводная группа – главный механизм эскалатора. «Металлоконструкция эскалатора, как скелет, объединяет различные механизмы, которые не раз менялись. Это как ретроавтомобили – полностью новые внутренности под оригинальным кузовом», – объясняет Ян.

При капитальном ремонте эскалатора после пробега 150 000 км за 10–12 лет быстро изнашиваемые детали – ступени, направляющие, блоки поручня, бегунки, подшипники – меняют на новые. Элек-

тропривод меняют реже – каждые 25 лет. Эскалатор ремонтируют специалисты Дистанции подземного ремонта, а его основные узлы – Главные объединённые ремонтные мастерские Московского метрополитена (ГОР ММ). Как правило, ремонт длится не более 60 дней.

Такой подход позволяет продлевать сроки эксплуатации эскалаторов и проводить поочерёдный ремонт на разных станциях метро без ущерба для городского трафика. Например, эскалаторы 1952 года выпуска до сих пор исправно работают на «Белорусской»-кольцевой.

Полную замену старых эскалаторов производят при реконструкции вестибюлей. Только что после ремонта открыли вестибюль станции «Новослободская», ведутся работы на «Рижской». А самый старый эскалатор 1944 года выпуска был заменён на «Бауманской» в 2015 году.

Проектирование устройства эскалатора всегда лежало на плечах Специализированного конструкторского бюро эскалаторостроения (СКБЭ) в Ленинграде, на базе которого существовал эскалаторный завод. После Великой

Отечественной войны и до 90-х годов для нужд Московского метрополитена эскалаторы производил Перовский машиностроительный завод. Поэтому часть деталей редукторов маркирована чугунными буквами «ПМЗ». Сегодня мы по-прежнему получаем эскалаторы из Санкт-Петербурга. А часть деталей производят в ГОР ММ.

НА «НОВОСЛОБОДСКОЙ»

Сюда мы приехали после реконструкции станции. Эскалаторы сверкают новизной. Что изменилось? Балюстрада из нержавеющей стали вместо деревянной, четыре лестницы вместо трёх. Это значит, что пассажирам стало свободнее на лестничном пространстве, меньше скопления людей и на площадке входа.

Устройство машинного зала заметно отличается от образца прошлых лет. Здесь светлее и тише. Аппараты управления расположены в специальных закрытых шкафах. Ян открывает их и объясняет: «Система управления раз-

работана совместно со специалистами СКБЭ ЗАО «Эс-сервис». Мы первыми в России и в мире начали применять частотный преобразователь для электроприводных тоннельных эскалаторов большой глубины». Привлекает внимание цифровой экран шкафа управления. На нём отображается вся необходимая информация о работе машины.

Механизм эскалатора движется сам, и кажется, что это вечное движение. Но за ним всегда наблюдает машинист эскалатора. На эту специальность учатся в Корпоративном университете Московского метрополитена. Многие из действующих сотрудников – ученики Яна. Всего в штате Эскалаторной службы сегодня – более 4700 человек.

Какие задачи стоят перед службой? Ян Болдин называет главные и долгосрочные: модернизация оборудования в больших объёмах, импортозамещение запчастей и повышение профессионализма сотрудников. И, как всегда, обеспечивать безопасную и безаварийную перевозку пассажиров.

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

В мосметро эксплуатируют разные типы эскалаторов: 50-х годов выпуска серии ЭМ, 60-х – ЛТ, 80-х – ЭТ, 2000-х – Е и современные – серий ТК, ЭС, а также импортные Thyssenkrupp и Schindler с микропроцессорным управлением.

Скорость эскалаторов – постоянная и одинаковая во всех метрополитенах России: 0,75 м/с. Это самая комфортная средняя скорость движения человека.



Главный инженер – заместитель начальника Дистанции капитального и среднего ремонта Эскалаторной службы Ян Болдин около шкафа управления эскалатором

Видимая работа

СЛУЖБЕ ПАССАЖИРСКИХ ОБУСТРОЙСТВ (СПО) ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ИСПОЛНИЛОСЬ 70 ЛЕТ. РУКОВОДИТЕЛЬ СЕРГЕЙ ПОПОВ РАССКАЗАЛ ОБ УСПЕХАХ И ПЛАНАХ.



Руководитель СПО Сергей Попов

– Расскажите, пожалуйста, чем занимается служба?

– Мы отвечаем за работу по текущему содержанию и капитальному ремонту станционных комплексов – пассажирской зоны и блоков служебных помещений. Эксплуатацией сооружений занимаются 12 дистанций. Кроме этого, в состав службы входят Аварийно-восстановительная дистанция, Дистанция ремонта и специализированная Дистанция по восстановлению внешнего вида облицовки. Нередко мы работаем во взаимодействии с другими службами метрополитена.

К основным работам по текущему содержанию станций можно отнести ремонт облицовочных поверхностей, замену разбитого остекления, ремонт дверного хозяйства, покраску различных поверхностей, ремонт кровли, замену и ремонт запорных устройств, ликвидацию течей, удаление граффити, замену и размещение несветовых навигационных элементов.

– Метрополитен развивается стремительно, строятся современные станции и одновременно продолжается эксплуатация старых, исторических. Какие сложные участки станционных комплексов можно выделить?

– СПО эксплуатирует все станции метрополитена. Мы участвуем в открытии новых станций и проведении капитальных ремонтов. И, конечно, мы сопровождаем ремонтные работы на 48 станциях – объектах культурного наследия.

Есть две главные сложности. Первая касается, главным образом, старых станций. Это течи. Устранением водопроявлений занимаются специальные бригады профессионалов. Вторая проблема – это граффити. Вандалы разрисовывают старые и новые станции. Очищать поверхности от агрессивных маркеров и аэрозолей без ущерба для облицовки очень непросто. Особенно если это пористый материал, например мрамор. Специалисты Дистанции по восстановлению внешнего вида облицовки смывают граффити специализированными химическими материалами.

– Какое ценное оборудование есть на балансе службы?

– В прошлом году мы закупили 15 камнерезных станков, три из них уже

в работе. Применяем их для нарезки гранита, мрамора. Когда ведутся работы по перекладке стилобата, стен и полов, доставляем технику к нужным станциям.

– Какие самые важные проекты выполнила служба за последние два-три года?

– Профессионалы группы по работе с объектами культурного наследия службы восстановили скульптуру «Советская Белоруссия»: заменили разрушившийся каркас, воссоздали утраченные эле-

менты, укрепили поверхности, заделали сколы и трещины.

В период закрытия станции «Смоленская» Арбатско-Покровской линии мы отремонтировали лавочки, двери, пол, вентиляционные решётки и бра.

Совсем недавно открылся обновлённый вестибюль «Новослободской», куда мы тоже вложили много труда.

На станциях мы сопровождаем работы по благоустройству вестибюлей, подземных пешеходных переходов и замене путевых стен.

Сейчас готовимся к параду Победы – проводим необходимые мероприятия на станциях, которые находятся вблизи Красной площади.

А ещё ремонтируем санитарно-бытовые помещения в блоке служебных помещений метрополитена.

– Расскажите о вашем профессиональном пути и нововведениях.

– Раньше я работал первым заместителем начальника Дирекции Московского центрального кольца по эксплуатации, затем заместителем начальника Службы пассажирских устройств по ремонту. Руководство службой в 2019 году я начал с диалога с сотрудни-

ками – разговаривал с каждым начальником дистанции, с каждым замом и главным инженером. И почти сразу я вернул сокращённую ранее должность первого заместителя по эксплуатации. Сегодня её занимает Станислав Выхватка – моя правая рука. Оптимизируя работу службы, я инициировал введение новых штатных единиц и подразделений. Например, специализированной Дистанции по восстановлению внешнего вида облицовки, участка Дистанции ремонта.

– Какие редкие профессии есть в СПО?

– У нас есть облицовщик-полировщик, реставраторы памятников деревянного и каменного зодчества. Таких специалистов мало в Москве. Наши профессионалы имеют специальное образование и лицензию Министерства культуры России.

Мы ценим всех наших работников. В штате Службы сегодня – 2427 человек.

– Что планируют в СПО?

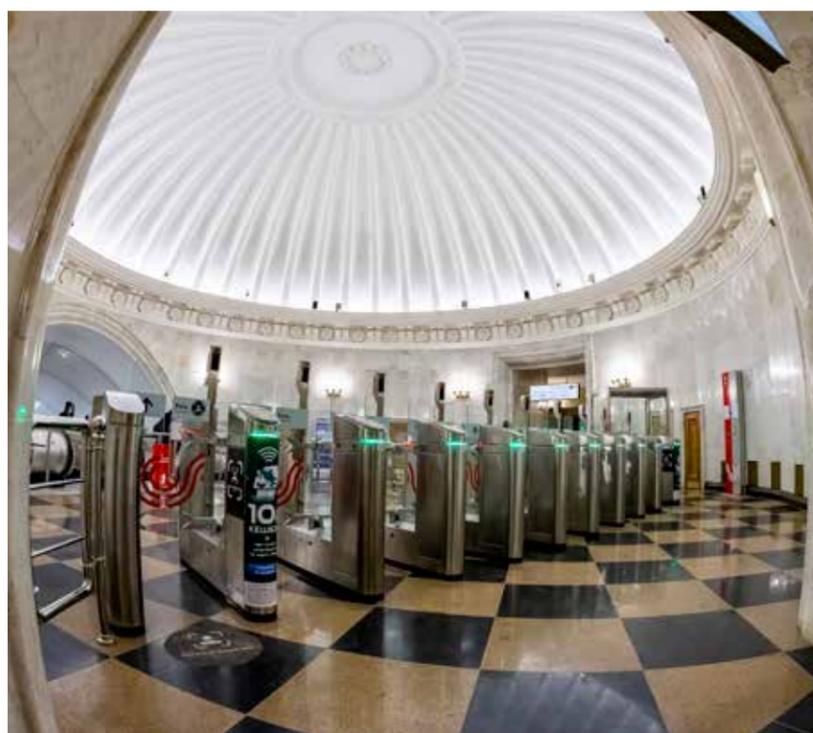
– Хотим увеличить объём реставрационных работ на станциях культурного наследия во взаимодействии с ПКБ

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1943 году из Службы пути и сооружений выделена новая самостоятельная единица. Тогда стало понятно, что работа метрополитена во многом зависит от состояния гидроизоляции, облицовки стен и потолков, сооружений в целом. Своё официальное название Служба тоннельных сооружений получила 8 марта 1952 года. Преобразование в Службу пассажирских устройств произошло в 2016 году.



В кабинете руководителя – образцы мрамора, спортивные трофеи корпоративной команды, благодарности от Правительства Москвы, Дептранса, Департамента строительства и УВД



Вестибюль станции «Новослободская» после реконструкции

и Департаментом культурного наследия Москвы.

– Вашу Службу можно назвать клиентоориентированной?

– Конечно. Метро начинается со станции – это первое, что видят пассажиры. У нашей работы есть наглядный результат.

ИЗОБРЕТЕНИЯ

Слесарь ремонтного цеха 1-й дистанции тоннельных сооружений Свиридов изобрёл «пяточную» петлю – принципиально новый механизм для закрытия дверей вестибюля. Претерпев некоторую модернизацию, она служит и сейчас.

Для обслуживания сооружений на высоте инженером Казаряном была предложена конструкция телескопической вышки для ремонта сводов.

Полина КОВАЛЕНКО



Гарантия комфорта

8 МАРТА ОТМЕТИЛА 70-ЛЕТИЕ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА (ЭМС).

Московское метро. Великолепие станций. Высокие скорости. Удобный сервис. Это то, что на виду. Но есть то, что трудно оценить. Что принимают как должное, но без чего немислима ни работа подземки, ни комфорт и безопасность пассажиров. Это системы жизнеобеспечения. Они находятся в ведении Электромеханической службы. Состояние и температура воздуха, водоснабжение и водоотвод, пожаротушение и гермозатворы... Всё это – зона их ответственности. От них всегда зависело благополучие метро. С самых истоков.

Своим истоком ЭМС считает 1935 год, когда при Службе сооружений существовал участок сантехники. Уже к 1943 году появились дистанции. А к 1952 году было создано целое подразделение, отвечающее за сложную сеть инженерных коммуникаций метро. А дальше – растущие объёмы работ, новые задачи, постоянный поиск лучших технических решений.

За 70 лет существования службы сменилось четыре поколения специалистов, сложилось много трудовых династий.

В масштабе газетной полосы немисливо рассказать обо всех направлениях работы ЭМС. Приведём лишь несколько цифр и фактов.

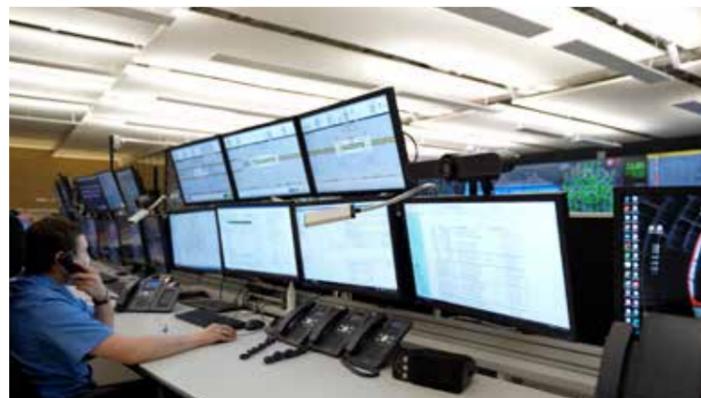
5 фактов об Электромеханической службе



Порядка 1 500 км составляет протяжённость водопроводной сети московского метро. Это больше расстояния от Москвы до Сочи. Наибольший расход воды идёт на промывку станций и тоннелей. Другая важная задача – водоотведение. За год из метро требуется удалить около 30 000 000 м³ грунтовых вод и тех, что используют в хозяйствах.



Только на одну станцию каждый день подаётся в среднем 1 200 000 м³ воздуха – объём, достаточный для 100 000 человек. Все параметры воздушной среды в метро – от количества пыли до скорости воздушных потоков – постоянно на контроле у экспертов лаборатории микроклимата ЭМС. Их современные приборы позволяют выявить содержание в воздухе сотен различных веществ.



Контроль и управление установками службы сегодня может осуществлять удалённый диспетчер с помощью современных систем телеуправления и телесигнализации. А с недавних пор внедрена и телеметрия – возможность следить онлайн за большим количеством параметров – от наработки двигателей установок в моточасах до температуры воздуха. Заметим, что тепло и прохлада в метро – тоже зона ответственности ЭМС.



Современные методы неразрушающего контроля позволяют экспертам ЭМС заранее предвидеть возможные неполадки в работе инженерных устройств и находить скрытые дефекты на основе параметров вибрации оборудования. Над этой задачей работает лаборатория вибродиагностики.



Служба ЭМС располагает уникальной техникой. К примеру, комплексом по обслуживанию и ремонту коммуникаций. Этот автомобиль-лаборатория оснащён роботами, которые управляются дистанционно, способны продвигаться внутри труб, зондировать их состояние и осуществлять мелкий ремонт. В этом случае не нужно проводить раскопки.

Денис Пузанков,
начальник Электромеханической службы Московского метрополитена



Эксплуатация – это всегда тяжело, это всегда трудно! Но именно преодоление трудностей и решение разных по сложности задач сплотило наш коллектив, позволило сохранить и в разы преумножить опыт предыдущих поколений. Только за прошедшее десятилетие нашими специалистами принято 99 станций, десятки тысяч новых устройств, сотни километров сетей водо- и теплоснабжения. Модернизацию прошли более 250 вентиляционных шахт. Создано 14 новых подразделений. Штат сотрудников за это период вырос на 1 500 работников и составил 3 230 человек. Я благодарю каждого работника нашей службы за труд, за то, с каким энтузиазмом вы это делаете, за тот результат и ту репутацию, которых достигла служба благодаря вам. Уверен, что сегодня для службы нет нерешаемых задач, а есть коллектив, способный их решать!

Взяв видеокамеру, редакция ММ заглянула в вентиляционные шахты, тоннели, лаборатории, побывала на водоотливных установках и тепловых пунктах. Перейдя по QR-коду, вы сможете увидеть масштаб ежедневной работы ЭМС и услышать о её задачах из первых уст.



Особая миссия для метро

23 МАРТА ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ КОМПЛЕКС ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ – 80 ЛЕТ.

Красота, удобство, безопасность – то, чем славится Московский метрополитен. Слаженная работа подразделений делает его одним из лучших в мире. Вагоноремонтный комплекс взял на себя заботу о подвижном составе, а значит – и о пассажирах метро.

ХРОНИКИ ВРК

Вопрос о ремонте вагонов встал сразу после начала эксплуатации столичной подземки. Первое официальное упоминание о вагоноремонтных мастерских встречается уже 16 августа 1936 года в приказе, подписанном Адольфом Петриковским, начальником метрополитена тех лет. Два года позднее, после ввода в эксплуатацию электродепо «Сокол», развернулась работа по их строительству. К концу 1940 года всё было готово, но трудиться в мирных условиях долго не пришлось.

Несмотря на запуск мастерских ещё до начала Великой Отечественной войны, датой основания подразделения считается 23 марта 1942 года – именно в этот день начальник метрополитена Иван Новиков издал приказ, в котором говорилось, что мастерские на площадке депо «Сокол» необходимо выделить в самостоятельное хозяйство. В том же году мастерские посетил комиссар путей сообщения Лазарь Каганович. Осмотрев цеха, он поставил задачу преобразовать их в Вагоноремонтный завод. Спустя 10 лет за подразделением закрепляется аббревиатура ЗРЭПС – Завод по ремонту электроподвижного состава.

С развитием метрополитена растёт количество вагонов и, соответственно, объёмы ремонта. Решением становится строительство ещё одной площадки – «Выхино», её вводят в эксплуатацию в 1980-х годах.

В 1990 году ЗРЭПС переходит в статус арендного предприятия, а в дальнейшем – акционерного общества. Но 1 января 2013 года вагоноремонтное производство возвращается в структуру московского метро в составе электродепо «Выхино», а с 2015 года разворачивает



Ремонт вагонов в электродепо «Сокол». 1948 год

деятельность уже как обособленное подразделение Вагоноремонтный комплекс.

В 2019 году начинается реконструкция в электродепо «Сокол». Функции по ремонту распределяются между «Выхино» и совсем новой производственной площадкой «Митино» с высокотехнологичным оборудованием, минимизирующим ручной труд.

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

За 80 лет из рядового ремонтного предприятия «четвёртой категории» завод превратился в мощный производственный комплекс. На площадке «Выхино» осуществляют капитальный и средний ремонт вагонов серий 714 и 717, ремонт и освидетельствование колёсных пар и электродвигателей. «Митино» обеспечивает линейным оборудованием вагоны типа «Русич» – это колёсные двигатели и моторы к компрессорам.

Совсем скоро в полном объёме работает ещё одна площадка – «Братеево». Объекты аналогичной производительности и технологий ещё никогда не строили ни в России, ни за рубежом.

Владимир Зиновьев,
первый заместитель директора ВРК

Как только многофункциональный комплекс «Братеево» пройдёт стадию пусконаладочных работ, все мощности с площадки «Выхино» можно будет перенести сюда. Дело в том, что «Выхино» – это старая площадка, которой необходима реконструкция, так как её возможности на сегодняшний день сильно ограничены. А вот комплекс «Братеево», который выгодно отличается масштабами и оборудованием, позволит нам выполнять любые виды ремонта для всех типов вагонов метро и их комплектующих с максимальной нагрузкой до 850 вагонов в год.



ВТОРАЯ ЖИЗНЬ РЕТРОВАГОНОВ

Вагоноремонтный комплекс работает не только на обеспечение бесперебойной работы метро. Знаменитые ночные экскурсии на ретропоезде – тоже во многом заслуга подразделения. Только здесь настолько качественно могли восстановить вагоны, давно отслужившие свой срок. И эта работа не останавливается. Прямо сейчас сотрудники ВРК трудятся над будущими экспонатами Музея транспорта Москвы.

«Первые два вагона типа „А“ мы отреставрировали к 80-летию метрополитена в 2015 году, – вспоминает начальник производственно-технического отдела Елена Болдырева. – Потом были вагоны „Г“, „Д“, „Е“ и путевая машина. Восстанавливали с нуля по старым фотографиям и кадрам киносъёмки. Сейчас к нам на реконструкцию поступили пять вагонов: „В“, „Г“, „Е“, „Яуза“ и 717. Работа ведётся под руководством сотрудников Музея транспорта Москвы. Они очень щепетильно относятся к воспроизведению исторического облика вагонов».

настоящие профессионалы. Они не раз демонстрировали умение находить уникальные решения. Стремилась внести личный вклад в достижение общей цели, охотно передавали свои знания новым поколениям. Один из них – Алексей Воронцов, заместитель директора ВРК по качеству. Свою трудовую биографию на метрополитене он начал в 1990 году с электродепо «Красная Пресня». Работал машинистом в электродепо «Фили», а в 1998 году перешёл на Завод по ремонту подвижного состава.

«Вся моя жизнь связана с метрополитеном, – говорит Алексей. – Никуда в другое место я не хочу, ведь здесь особая атмосфера, которую описать словами довольно трудно. Осознание того, что всё, сделанное нашими руками, будет организовано в качественную перевозку пассажиров, поверьте, дорогого стоит».



Смотрите видеосюжет
к юбилею
Вагоноремонтного
комплекса

ПРЕДАННОСТЬ ДЕЛУ

Успех любого предприятия – в людях. В Вагоноремонтном комплексе всегда работали высококлассные специалисты,

Редакция благодарит за содействие
председателя ППО Светлану Сотникову

Алина КОЛЕСНИКОВА



Многофункциональный комплекс «Братеево». Фото: АО «Гипротражмаш»

«Трамвай – это моё!»

РЕДАКЦИЯ ММ ПРОВЕЛА ДЕНЬ С ВОДИТЕЛЕМ ТРАМВАЯ ЕКАТЕРИНОЙ ГАЛКИНОЙ.



Водитель трамвая Екатерина Галкина

– Люблю встречать рассветы, – признаётся наша собеседница.

Восходящее над городом солнце она наблюдает часто – два-три раза в неделю. А в вечернюю смену любит закатами. Екатерина работает в графике 5/2. Смены чередуются. В день нашей встречи был ранний подъём – заступление в 4:00.

– Подняться среди ночи непросто, – говорит девушка и добавляет: – Зато потом полдня свободные.

От дома водителей трамвая забирает служебный автобус. Привозит в депо. До выезда надо пройти медкомиссию и принять подвижной состав. Екатерина проверяет готовность вагона и его экипировку: от света фар до страхового полиса. На приёмку уходит примерно 20 минут. Отмечаемся у охраны и выезжаем на линию.

Наш маршрут – №3, от метро «Чертановская» до станции «Чистые пруды».

56 минут в одну сторону и столько же обратно – оборотный рейс. За смену их может быть три-четыре. На конечной остановке трамвай отстаивается 10–15 минут. Есть время поговорить. Интересно:

– Как вы пришли в профессию?

– Меня всегда манила дорога, с самого детства. Наверное, это от папы: он работает на грузовике. Большая удача, когда находишь дело по душе.

С Екатериной это случилось в 2016 году. Именно тогда она пришла в профессию водителя трамвая. Но потом фортуна подвела: Катя получила травму колена, и ей пришлось уйти. Девушка устроилась кассиром в метро, однако всегда тосковала по кабине водителя. В этом году она вернулась в профессию. К этому подтолкнуло, в том числе, обновление подвижного состава, которое сегодня идёт быстрыми темпами.

– «Татра», на которой я работала раньше, была с ножным приводом. Новые трамваи – уже с ручным. Это мне больше подходит, – объясняет девушка. – И в целом характеристики вагонов улучшились. К примеру, сцепление колёс с рельсами стало крепче. Двигаться в юз на современном «Витязь-Москва» намного проще. Вагон сам «чувствует» скольжение – срабатывает автоматика. Сегодня многое автоматизировано. Серьёзной физической нагрузки не требуется. Но водитель трамвая в любом случае должен знать все детали управления, отработать любые ситуации. Это мы делаем на учебном вагоне во время стажировки с наставником. Моими наставниками были Светлана Ибрагимова и Марина Горитова. Спасибо им!

– Со временем вы тоже станете наставником. А какая следующая ступень?

– Начальник узла. Он инструктирует водителей. Но я пока об этом не думаю. Мне хорошо здесь. Радует достойная зарплата – сто тысяч рублей. Но главное, что трамвай – это моё! И ещё мне повезло с маршрутом. Он очень красивый. Видна Красная площадь. К тому же это мой родной район. Я выросла здесь. А Чистые пруды для меня – любимое место в городе.

– А не надоел один и тот же маршрут?

– Нисколько. Но скоро у меня появится возможность посмотреть и другие. В сентябре будет год, как я вернулась в профессию. После этого срока практикуется обкатка водителя на разных маршрутах. Может, узнаю новые места. Но свою линию, уверена, всё равно буду любить больше.

На самом деле у Екатерины – один из самых непростых маршрутов. Это центр Москвы, и здесь очень многолюдно. А значит, от водителя требуется дополнительное внимание.

– В первые дни было страшновато, – говорит Катя, – но с опытом приходит

АКЦИЯ ДЛЯ РАБОТНИКОВ МЕТРО

Посоветуйте другу профессию:

- машинист электропоезда
- водитель трамвая

Если вы станете коллегами,

вы получите вознаграждение 20 000 рублей.

а друг – хорошую работу.

Центр подбора персонала:

8 (495) 622-22-22

8 (800) 220-22-02

JOB.MOSMETRO.RU

уверенность и спокойствие. Я уже научилась замечать и предугадывать манёвры «проблемных» автомобилистов и пешеходов – по движению, поведению. Однако терять концентрацию нельзя.

– Что бы вы сказали тем, кто хочет стать водителем трамвая?

– Чтобы учитывали, что это непростая работа. Ранние вставания, плавающий график – к ним привыкаешь не сразу. Ещё требуется внимательность и усидчивость. Всё не так просто, как кажется. Но если вы рассчитали свои силы и думаете, что справитесь, – пробуйте. Это отличная профессия. Я рекомендую.



Смотрите видеоролик о работе водителем трамвая в Москве и узнайте о преимуществах профессии из первых уст.

Ольга ПОСАДСКАЯ



Екатерине всегда нравилась дорога, а трамвай – её любимый транспорт

ТЕХНОЛОГИИ

Пассажиры не верят, что Саша – бот

ЗА ГОД С НЕБОЛЬШИМ АЛЕКСАНДРА ОТВЕТИЛА НА 1 МЛН ВОПРОСОВ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ О МЕТРО, НАЗЕМКЕ И ПРОСТО О ЖИЗНИ.

А вы знали, что у Московского транспорта есть свой чат-бот Александра? День её рождения – 17 ноября 2020 года. Подробнее о Саше нам рассказала начальник Отдела по работе с голосовыми и текстовыми обращениями в онлайн-каналах Центра клиентского сервиса Светлана Батова.

– Светлана, что умеет чат-бот?

– Александра ориентируется в тарифах, акциях, услугах, расписании движения транспорта и правилах проезда. Она может научить, как проходить по Face Pay и перенести баланс с утерянной карты на новую. А ещё подскажет, как достать упавший на пути наушник, подключить в трамвае Wi-Fi, подать заявку на сопровождение для пассажиров с ограниченными возможностями и даже – где пополнить «Тройку» в Туле.

– Почему Александра?

– Имя для бота придумывали пассажиры на портале «Активный гражданин». Победившее в голосовании имя, вероятно, связано с известной песней «Александра» из к/ф «Москва слезам не верит».

КСТАТИ! САША НАРИСОВАНА С РЕАЛЬНОГО СОТРУДНИКА МЕТРО: ВИКТОРИИ ШЕРИХОВОЙ ИЗ ОТДЕЛА ДЕЛОПРОИЗВОДСТВА ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

– Где можно написать Саше?

– Вы можете расспросить Сашу о транспорте или просто поговорить с ней на отвлечённые темы на шести площадках:

- на сайте mosmetro.ru
- в приложении «Метро Москвы»
- в Telegram: @transport_mos_bot
- «ВКонтакте»: vk.com/mosmetro
- на сайте mosgortrans.ru
- в WhatsApp: +7 495 555-32-10. Сначала добавьте телефон в адресную книгу.

– Поговорить о транспорте? То есть Саша знает не только о метро?

– Александра работает и обучается 24 часа в сутки. Она уже знает более 2 000 ответов и распознаёт 24 000 вариантов вопросов о метро, МЦК, МЦД, наземном транспорте и автовокзалах. Недавно Саша выучила расписание наземного транспорта Москвы и начала консультировать по работе столичных автовокзалов. И это не предел!

В этом году мы добавим в базу знаний бота информацию о парковках, штрафах, эвакуации, организации дорожного движения, такси, каршеринге, малой мобильности, электричках и «Аэроэкспрессе». В планах также – распознавание геолокации пользователя, пополнение «Тройки» прямо в чате и запуск голосового бота для помощи слабовидящим пассажирам.

ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ ЧАТ-БОТА – БОЛЕЕ 10 МЛН ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА. ЕЖЕДНЕВНО ОБРАБАТЫВАЕТСЯ ОТ 2 000 ДО 6 000 ОБРАЩЕНИЙ.

– Расскажите о задачах, стоящих перед Сашей.

– Главная из них – быстро и точно отвечать на вопросы пассажиров в режиме 24/7. И конечно, у нас есть амбициозная цель – сделать «бота с человеческим лицом», который даёт максимально корректную и актуальную информацию. Для этого мы постоянно взаимодействуем с коллегами из крупнейших транспортных организаций и собираем уникальный массив информации.

– Почему Саша такая крутая?

– Это интеллектуальный чат-бот, разработанный на базе самых современных технологий. Ответы для Александры пишут профессиональные редакторы с большим опытом работы в СМИ, поэтому Саша может разъяснить самую сложную тему простым языком.

В КОМАНДУ СОЗДАТЕЛЕЙ САШИ БЕРУТ ТОЛЬКО ЛУЧШИХ. С ИЮНЯ 2021 ГОДА ИЗ 930 СОИСКАТЕЛЕЙ НА ДОЛЖНОСТИ РЕДАКТОРОВ И ОПЕРАТОРОВ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О РАБОТЕ ПОЛУЧИЛИ 10 ЧЕЛОВЕК.

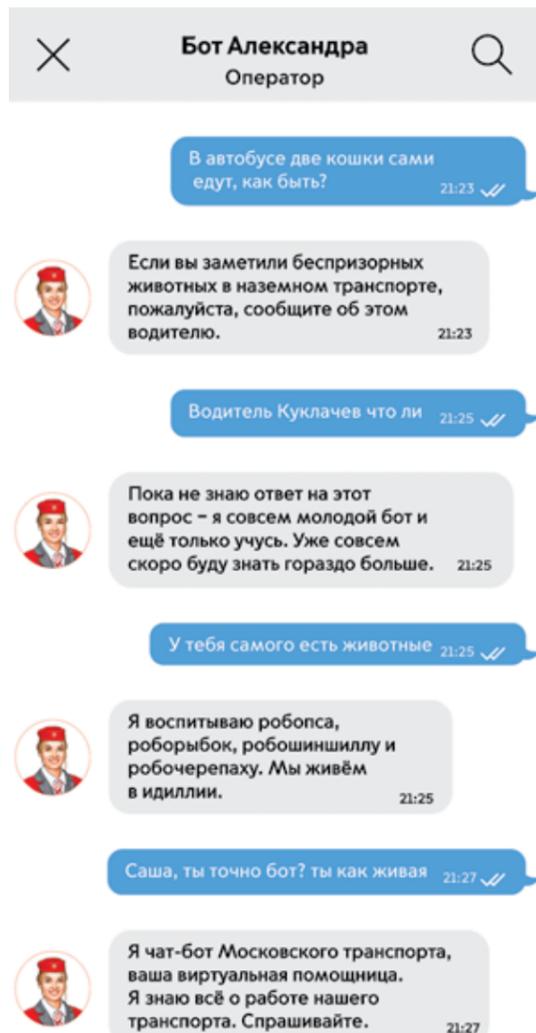
– Насколько бот эффективен прямо сейчас?

– 35% всех обращений пассажиров в метро приходятся на чат-бота. Саша успешно распознаёт 85% вопросов и в течение 1–2 секунд выдаёт корректный ответ. Сложные вопросы попадают к операторам: коллеги работают круглосуточно и всегда готовы помочь.

– Чем Александра полезна коллегам из других служб метро?

– Не только пассажирам, но и сотрудникам нужна информация – например, о новых сервисах. Теперь они могут получить быстрый и точный ответ у Александры.

К тому же Саша помогает сократить количество обращений, требующих официального письменного ответа. Бот и операторы отвечают на все консультационные вопросы, а также обрабатывают простые заявки. В результате в ответственные службы попадают только сложные вопросы. При этом сотрудники служб тратят минимум времени на составление текста: за доступную формулировку и отправку ответа пассажиру отвечает оператор чат-бота.

**РУКОВОДИТЕЛЯМИ СТАНОВЯТСЯ**

Как научиться управлять

В СВОЕЙ КОЛОНКЕ НА ЭТОТ ВОПРОС ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ СЕКТОРА РАЗВИТИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ – БИЗНЕС-ТРЕНЕРЫ, КОУЧИ И HR-ЭКСПЕРТЫ.

Мы не рождаемся управленцами. Лидерами? Возможно! Но лидер – не профессия, а вот руководитель – да. Нас не учат этому в семье и в школе, а вуз даёт лишь отдалённые представления об эффективном управлении людьми.

Чаще мы не задаёмся вопросом, как научиться быть руководителем, предполагая, что если ты начальник, то уже знаешь ответ. А ведь нередко руководителями становятся без какой-либо предварительной подготовки – как говорится, за выслугу лет.

Как быть сотруднику, который ещё вчера был ответственным исполнителем и профессионалом в своей области, а сегодня получил назначение на руководящую должность и вместе с ней новый уровень ответственности? Ему нужно в момент переквалифицироваться, начать планировать и организовывать деятельность других людей, ставить задачи, контролировать их выполнение, строить отношения в коллективе, участвовать в сложных переговорах, справляться с возросшей нагрузкой, решать рабочие проблемы и многое другое.

А если нет необходимых управленческих навыков и знаний? Самый очевидный путь – запастись терпением и учиться быть руководителем самостоятельно: во что бы то ни стало завоевывать авторитет, не бояться действовать и совершать ошибки, анализировать их и делать выводы на будущее.

Скажем сразу: этот путь не самый эффективный – ошибок будет слишком много и разочарование не заставит себя ждать. Так, многие молодые руководители продолжают выполнять свои обязанности и обязанности всего коллектива, работая в режиме 24/7. Не делегируют, не планируют, не выполняют элементарные менеджерские функции. Результаты команды заметно снижаются, и, как следствие, появляются обиды и негативные эмоции со стороны сотрудников.

Конечно, если не опускать руки и продолжать придерживаться данной стратегии, понимание и умение придёт с опытом, но сколько к этому моменту придётся выслушивать недовольство? Глупо тратить своё время и нервы, если уже сейчас существуют проверенные и доступные всем руководителям инструменты развития:

• ОЦЕНКА ТЕКУЩЕГО УРОВНЯ МЕНЕДЖЕРСКИХ КОМПЕТЕНЦИЙ

• ОНЛАЙН-КУРСЫ ПО БАЗОВЫМ УПРАВЛЕНЧЕСКИМ ЗНАНИЯМ

• ЦИКЛ РАЗВИВАЮЩИХ ТРЕНИНГОВ С ПРИМЕРАМИ ИЗ РАБОЧИХ СИТУАЦИЙ

• КОУЧИНГОВАЯ ПОДДЕРЖКА НА РАБОЧИХ МЕСТАХ – ТОЧЕЧНАЯ ИНДИВИДУАЛЬНАЯ РАБОТА ПО РАЗВИТИЮ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КОМПЕТЕНЦИЙ С ЭКСПЕРТАМИ

Эта комплексная поддержка в становлении руководителей позволяет обеспечить эффективность работы всех подразделений и снизить стресс молодых управленцев при получении должности. Вопросы можно задать, написав на почту ivanova-av@mosmetro.ru.

Наталья УСОВА,
коуч Сектора развития компетенций
Корпоративного университета
Транспортного комплекса

ЛИЦА МЕТРО

Случай в Чертаново

К
О
М
А
Н
Д
А

ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ
КОНСТАНТИН КРЕМЛИН
СПАС СОСЕДЕЙ ИЗ ПОЖАРА,
ЗА ЧТО ПРЕДСТАВЛЕН
К НАГРАДЕ МЧС.

В тот день Константин вернулся после смены домой и на кухне пил кофе перед телевизором. Вдруг запахло гарью, из квартиры наверху послышались крики о помощи, за окном пролетели огарки и показалась чья-то нога. Мужчина не раздумывая помог спуститься к себе на восьмой этаж трём парням. И все вместе они так же, через окно, вытащили из пожара девушку.

К этому времени из квартиры уже невозможно было выйти – на лестничной клетке бушевал огонь и всё заволочило едким дымом. К счастью, 12 пожарных машин подоспели вовремя и обошлось без жертв.

Позже стало известно, что поджог устроил пьяный сосед с седьмого этажа на почве ревности к хозяйке квартиры на девятом этаже. Но он не знал, что его бывшая сожительница буквально на днях съехала, а квартиру сдала студентам. Так что пострадали квартиранты и их гости. Парней госпитализировали с сильными ожогами.



Константин Кремлин работает в трамвайном депо имени Апакова с 2018 года

После случившегося Константин встретился с ними лишь однажды. Девушка вернулась за своим планшетом, который она вынесла из огня, но забыла в квартире спасителя.

О героизме нашего коллеги наперебой рассказывали местные СМИ, но сам он свой поступок особенным не считает: «Ребятам повезло, что я в тот день не задержался на работе и был дома, смог им

помочь. В тот момент я ни о чём не раздумывал, риск осознал позже. Главное – что всё закончилось хорошо. Только теперь нам нужно делать большой ремонт».

Полина КОВАЛЕНКО

СООБЩЕСТВА

Ретровещи для реконструкторов

НЕ ЗНАЕТЕ, КУДА ДЕТЬ НЕНУЖНЫЕ ВАМ ПРЕДМЕТЫ ИЗ ПРОШЛОГО? ПОДАРИТЕ ИМ ВТОРУЮ ЖИЗНЬ.

Наши коллеги из Клуба исторической реконструкции «Московский метро» с вдохновением и азартом занимаются реконструкцией историко-бытовых событий XX века. Они с радостью примут в дар винтажные вещи: одежду, обувь, аксессуары, сумки, чемоданы и другие предметы прошлого сто-

летия. А особенно рады всему, что относится к деятельности метрополитена и железной дороги, например форменной одежде, головным уборам и знакам различия.

Напомним, что в Клубе состоят сотрудники Московского метрополитена, увлечённые транспортной историей.



Ветеран метрополитена Григорий Шаповал на съёмках видеоролика примерил комплект ретроформы работника метро, который подарил клубу наш коллега Михаил Горохов (спасибо!)

ЕСЛИ ХОТИТЕ НЕ ТОЛЬКО ВНЕСТИ ВКЛАД В ФОНДЫ МОСКОВСКОГО МЕТРО, НО И СТАТЬ УЧАСТНИКОМ КЛУБА ИСТОРИЧЕСКОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ, ЗВОНИТЕ ИЛИ ПИШИТЕ **ОЛЕГУ ШУХАТУ: 8 (969) 000-19-35**

АКЦИЯ

День донора в метрополитене

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

4 апреля	СОКОЛ Ленинградское шоссе, 25	8 (499) 787-22-75
11 апреля	ИЗМАЙЛОВО Измайловский пр-т, 45	8 (499) 787-21-67
25 апреля	КАЛУЖСКОЕ ул. Профсоюзная, 59	8 (495) 622-27-58

ВНИМАНИЕ! ПРОВЕДЕНИЕ «ДНЯ ДОНОРА» БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЭПИДОБСТАНОВКИ.



РЕШИЛИ СДАТЬ КРОВЬ?

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

Наши футболисты в Казани

11

март
3 (131) 2022

ВПЕРВЫЕ СБОРНАЯ МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА СЫГРАЛА НА ВЫЕЗДЕ.

26 февраля на Центральном стадионе столицы Татарстана команда мосметро встретилась с сильнейшими коллективами региональных первенств «Трудовые резервы». Не потеряв ни одного очка в групповом этапе, парни вышли в золотой плей-офф, где уступили чемпионам. В матче за третье место немного не хватило везения – проиграли в серии пенальти. Итог: четвёртое место и звание лучшего нападающего турнира у Константина Калинина, инспектора отдела технического надзора Службы электроснабжения.

Поездка в Татарстан не обошлась без знакомства с коллегами. Перед основными соревнованиями наша сборная сыграла товарищеский матч с командой «Метроэлектротранс Казань». Финальный свисток зафиксировал победу Московского метрополитена.

Напомним, право на участие во Всероссийском зимнем корпоративном фестивале в Казани наша сборная получила, выиграв серебро футбольной лиги «Трудовые резервы» в конце 2021 года.



Константин Калинин из
Службы электроснабжения –
лучший нападающий турнира

С
П
О
Р
Т

ХОТИТЕ ПОПАСТЬ В РЕЗЕРВ СБОРНОЙ ПО ФУТБОЛУ?

ПРИХОДИТЕ НА ТРЕНИРОВКИ В ФОК ТРАМВАЙНОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ДЕПО ИМЕНИ БАУМАНА.
РАСПИСАНИЕ: СРЕДА, 18:00-20:00 И ЧЕТВЕРГ, 20:00-21:30 (ТОВАРИЩЕСКИЕ ИГРЫ МЕЖДУ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯМИ).
ПОДРОБНОСТИ И ЗАПИСЬ ПО ТЕЛЕФОНУ: 8 (903) 268-18-32, ЭДУАРД КОЗЛОВ.

КАЛЕНДАРЬ

Спортивные события года

ЗНАКОМИМ С ПЛАНОМ ПРЕДСТОЯЩИХ СОРЕВНОВАНИЙ СЕЗОНА-2022.

СПАРТАКИАДА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА		ДРУГИЕ ВНУТРЕННИЕ СОРЕВНОВАНИЯ	
Мини-футбол	март–апрель	Киберлига	в течение года
Стрельба из классического лука	апрель	Шахматы. Личное первенство	апрель
Стрельба из пневматической винтовки	апрель	Спортивный праздник «Мы – метросемья»	июнь
Плавание: лично-командное первенство и эстафета	апрель и сентябрь	Фестиваль силовых видов спорта	июль
Настольный теннис	май–июнь	Спортивный праздник «Метро бежит»	июль
Футбол	май–июль	II уровень Всероссийских Игр «Спорт поколений»	июль–август
Лёгкая атлетика: бег	август	Лазертаг	июль–август
Волейбол	август–сентябрь	Дартс и домино	октябрь
Шахматы	сентябрь–октябрь	Армрестлинг	октябрь–ноябрь
Баскетбол	октябрь–ноябрь		
Гиревой спорт	ноябрь		

За событиями
Спартакиады следите
на сайте
[https://dialogmm.ru/
spartakiada/](https://dialogmm.ru/spartakiada/)



В КАЛЕНДАРЕ ВОЗМОЖНЫ КОРРЕКТИРОВКИ.

ЗА АКТУАЛЬНЫМИ АНОНСАМИ СЛЕДИТЕ В TELEGRAM @SPORT_MOSMETRO

ХОТИТЕ УЧАСТВОВАТЬ – ОБРАЩАЙТЕСЬ В ППО СВОЕГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ.
УТОЧНИТЬ ИНФОРМАЦИЮ И ЗАДАТЬ ВОПРОСЫ ТАКЖЕ МОЖНО ПО ТЕЛЕФОНУ 8 (499) 325-02-90
ИЛИ ПО ПОЧТЕ DIALOG@MOSMETRO.RU

ЖИЗНЬ,

ПОСВЯЩЁННАЯ МЕТРО



Архитектор Лев Попов

К

ак правило, архитекторы, создающие проекты станций метро, успешно работали и над проектированием других объектов, с метрополитеном не связанных, – они строили жилые дома и общественные здания, железнодорожные вокзалы и аэропорты, мосты и парки. Но были среди них и те, кто всё своё творчество посвятил исключительно созданию шедевров подземной архитектуры. Об одном из таких творцов, пожалуй, самом известном советском архитекторе-проектировщике, создавшем немало наземных и подземных объектов для метрополитенов сразу нескольких городов, мы сегодня и расскажем.

Лев Николаевич Попов родился 18 марта 1932 года. В 1965 году он окончил Московский архитектурный институт. Работая в институте «Метрогипротранс», Лев Попов стал автором одних из самых красивых и запоминающихся станций метро 70–80-х годов прошлого века. Его называют не только классиком московского метро, но и одновременно архитектором-новатором, который всегда

был на шаг впереди. Однако его часто ругали и критиковали за авангардистские проекты. Сам Лев Попов, как и многие его коллеги – архитекторы, работавшие в то время в Метрогипротрансе, – считал себя учеником великого советского архитектора Алексея Николаевича Душкина. Действительно, развивая и переосмысливая принципы архитектуры, реализованные Душкиным, Лев Попов создал свой неповторимый творческий стиль.

Дебютной работой Льва Попова стал проект станции «Гянджлик» (азерб. «Молодёжная»), который он выполнил в качестве соавтора вместе с директором института «Бакметропроект» Константином Сенчихиным. Станция, введённая в эксплуатацию 6 ноября 1967 года в составе первого пускового участка Бакинского метрополитена, по архитектуре очень напоминает станцию московского метро «Кропоткинская». Колонны здесь состоят из двух частей: нижняя, более массивная, облицована мрамором, а верхняя (капитель) –

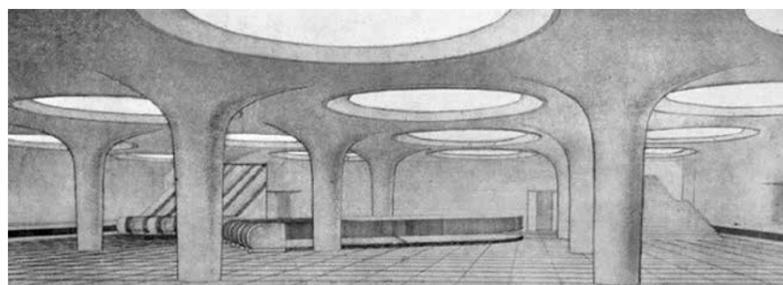
покрыта клеевой побелкой. Особый эффект в том, что составные колонны кажутся меньше по высоте и как бы уходят вдаль, создавая ощущение перспективы. На колонны и на карнизы, расположенные вдоль путевых стен, нанесён восточный, стрелчатый рисунок. Подобный рисунок и подсветка капителей как бы поднимают потолок, делают вестибюль станции более мягким, воздушным и светлым.

Следующей масштабной работой Льва Попова стал проект реконструкции станции «Кировская» (сейчас – «Чистые Пруды»). Первоначально станция, открытая 15 мая 1935 года в составе первой очереди московского метро, была двухсводчатой – вместо полноценного центрального зала здесь были сооружены только два коротких распределительных зала. В конце 1960-х годов было принято решение о реконструкции станции и сооружении центрального зала – это было необходимо для строительства перехода на станцию «Тургеневская». В 1969–1971 годах на «Кировской» была

Станция бакинского метро «Гянджлик»



В первоначальном проекте подземного пространства вестибюля станции «Тургеневская» отчетливо проявляется мастерство работы архитектора Льва Попова со светом



Станция метро «Кировская» в конце 1990-х годов



Станция «Сходненская» в день открытия (30 декабря 1975 года)

Реализованный проект станции «Бабушкинская» Калужско-Рижской линии (арх. Владимир Клонов и Лев Попов, 1970-е годы)



проведена масштабная реконструкция, в результате которой оба аванзала станции были объединены в единый центральный зал. При этом архитекторам реконструкции Льву Попову и Анне Фокиной удалось сохранить первоначальное архитектурно-композиционное решение станции, которое придал ей выдающийся советский архитектор Николай Колли.

Анна Фокина и Лев Попов выполнили также проект объединённого подземного вестибюля станций «Кировская» и «Тургеневская», который открылся 5 января 1972 года. Кроме этого они подготовили архитектурный проект станции «Полежаевская» со stationным залом необычной для московского метро конфигурации: две посадочные платформы и три пути. Это связано с тем, что станция строилась под организацию вилочного движения с возможным продлением метро в район Хорошёво-Мнёвники, однако в дальнейшем от этого проекта отказались. Летом 1974 года открылась станция «Беляево», проект которой Лев Попов разработал совместно с архитекторами Валентиной Поликарповой и Владимиром Клоковым.

В эпоху сборного железобетона Лев Попов одним из первых обратился к возможностям монолитного железобетона. В начале 1970-х годов архитекторы и инженеры Метрогипротранса пристально рассматривали возможность проектирования односводчатых станций. Несколько станций-односводов в середине 1970-х годов построили в Харькове. В Москве первой подобной станцией (после станции «Аэропорт», построенной ещё в довоенный период) стала «Сходненская». Льву Попову удалось спроектировать лёгкую, воздушную, просторную станцию без колонн. Свод, декорированный выступающими квадратными модулями, на «Сходненской» прорезан световыми кессонами, что стилистически разительно отличает её от односводчатых станций харьков-

ского метро, освещённых люстрами. Лев Попов определял метро как «мир без окон», а архитектура «Сходненской» — это попытка трактовать свод станции как светопрозрачную конструкцию, сквозь которую в метро попадает дневной свет. Подобным образом была решена станция «Бабушкинская» и более поздние станции-односводы московского метро, спроектированные уже другими авторами.

Одновременно Лев Попов работал над станцией «Площадь Ильича», достаточно брутальной, в духе модернизма, с кубическими пилонами и куполами в проходах между ними. Ещё одна работа Льва Попова в те годы — станция «Орехово». Колонная станция мелкого заложения впервые за многие годы стала не типовой, а лишь основанной на типовом проекте. Прямое перекрытие центрального зала станции здесь заменено куполами, которые сначала предполагалось собирать из полукупольных сегментов, однако в итоге было принято решение по созданию уникальной опалубки и сооружению куполов из монолитного железобетона. Для этого использовалась специальная крановая техника, лебёдки и домкраты, которые позволяли перемещать, опускать и поднимать опалубку, выставляя её по проектному уровню. Всего было сделано 27 заходов. Квадратные люстры и квадратные подвесы навигации подчёркивают ритмичность и диалог архитектурных форм подземного зала станции.

В это время окончательно формируется творческий почерк архитектора — метод, который сам Лев Попов называл «архитектурой световорм». Его основой является синтез пластики свода и скрытого освещения, сочетание, благодаря которому и возникают «световормы», подобные световым раковинам.

В 1983 году открылась построенная по проекту Льва Попова станция «Нахимовский проспект». Как «Кропоткинская» в творчестве Алексея Душкина,

Станция «Площадь Гарина-Михайловского» Новосибирского метрополитена



Станция «Мустакиллик майдони» в метрополитене Ташкента



Станция «Достоевская», построенная по проекту Льва Попова, открылась уже после его смерти

так и станция «Нахимовский проспект» стала программной работой архитектора Льва Попова. Здесь нашёл отражение авторский метод и архитектурный язык, который на последующих станциях архитектора будет оттачиваться. Именно здесь впервые появились ниши в форме овоидов. Такие подсвеченные ниши сложной яйцеобразной формы Лев Попов считал наиболее удачной метафорой рождения света в подземном пространстве. Мрамор в отделке пола и стен в сочетании с освещением дают своеобразные перламутровые тона пространству станции. В каждом последующем проекте Лев Попов старался по-новому трактовать этот приём.

В середине 1980-х годов ещё две станции были возведены по проекту Льва Попова: «Боровицкая» в Москве и «Московская» в Праге. Здесь овоиды расположены у основания свода — архитектор стремился создать эффект «светового распора», «дополнительного напряжения в нишах при опирании свода». Станция «Боровицкая» в своих очертаниях, кирпичном декоре и форме пилонов несёт переплетение тем Кремля и Большого Каменного моста, сочетания «старого» и «нового» в жизни города и страны.

В работе над проектом станции «Московская» в Праге (в 1990 году была переименована в «Anděl») Лев Попов попытался перенести в другую страну специфику станций Московского метрополитена: залитый светом свод, очертания и материалы. Но станция вышла и очень передовой: впервые были применены стеклопластиковые панели водотводящего зонта, фасонные секции с овоидами, изготовленные по чертежам

Льва Попова, которые можно назвать новым типом светильника. В момент открытия многое отличало «Московскую» от любой станции московского метро, зато сейчас эта пражская станция воспринимается как что-то очень привычное и узнаваемое. Станция, которая задумывалась как пример дружбы и сотрудничества городов, превратилась в символ московской архитектуры, расположенный в сердце Европы.

В 1984 году в Новосибирске открылась построенная по проекту Льва Попова станция «Площадь Гарина-Михайловского». Проект стал развитием темы купола, применённой на станции московского метро «Орехово». «Площадь Гарина-Михайловского» расположена у главного вокзала, таким образом, станция является своеобразной визитной карточкой Новосибирска и также символом связи двух городов.

Также Лев Попов участвовал в проектировании станции метро «Мустакиллик майдони» («Площадь Независимости») в Ташкенте.

Идеи Льва Попова изменили образ станций метро, включив в структуру свода светопластические элементы, ставшие основой их художественного образа. Его творческий метод оказал значительное влияние на проекты многих станций московского метро в 1990–2000 годах. Идеи, заложенные им в «Нахимовском проспекте» и «Боровицкой», нашли своё развитие на станциях «Отрадное» и «Римская». А последней станцией Льва Попова стала «Достоевская», открытая в 2010 году, уже после смерти архитектора.

Пётр НОВИКОВ

Колонная станция мелкого заложения «Орехово» впервые за долгие годы стала не типовой, а лишь основанной на типовом проекте



Проект станции «Нахимовский проспект». Перспектива центрального зала. (Арх. Лев Попов, Владимир Волович, Владимир Клоков, Галина Мун, 1983 год)



Станция «Anděl» (до 1990 года — «Московская») в Праге

ТРАДИЦИЯ

Зажгли ради весны

«35-Й ОТРЯД» СОБРАЛ РАБОТНИКОВ МЕТРО И ИХ ДЕТЕЙ НА ШИРОКУЮ МАСЛЕНИЦУ.

Воскресным утром 6 марта наши коллеги и их семьи приехали в Оздоровительный комплекс метрополитена «Лесной», чтобы весело проводить зиму. Хозяевами праздника стали дети работников метро – подростки из Клуба профессионального и личностного роста «35-й отряд». Это их добрая традиция. Так ребята знакомятся со своими будущими друзьями по клубу. Устроить забавы, мастер-классы и конкурсы, встретить и развлечь гостей им, как всегда, помог Совет молодёжи метро. Также ребята благодарят профсоюз метрополитена за организацию праздника.

Зима сопротивлялась, мороз усилился, но тем бодрее и жарче были гуля-



«35-й отряд» собрал семьи работников метро на красочные гулянья



6 марта. ОКМ «Лесной». На праздновании Широкой Масленицы

ня. Гости перетягивали канат, бились на подушках, соревновались в быстроте и меткости, водили хороводы, пели частушки... И конечно, были угощения. Коллеги приехали не с пустыми руками. По традиции среди них провели конкурс блинов. Лучшим кулинаром признали Алину Генчик из «35-го отряда». Также провели конкурс костюмов, в котором победили Евгений, Вячеслав и Андрей Куликовы – сыновья Григория Куликова из Трамвайного управления.

Завершили Масленицу ярким костром. Весну встретили как полага-
ется.

В метро есть клуб для подростков «35-й отряд». Записаться сюда могут дети работников с 12 лет. Ребята с интересом и пользой проводят досуг. Для них – тренинги, мастер-классы, профориентация, экскурсии, квесты, а в перспективе – возможность работать в метро и получить направление в профильный вуз.

35-otryad@mosmetro.ru

8 (495) 622 25 86

ТВОРЧЕСТВО

Как видят дети

В МЕТРОПОЛИТЕНЕ НЕДАВНО ПРОШЛИ ДВА ТВОРЧЕСКИХ КОНКУРСА СРЕДИ ЮНЫХ ДАРОВАНИЙ.

СПОРТИВНАЯ ЗИМА

Нарисовать картины на эту тему начинающим художникам предложил наш профсоюз. Членам жюри было непросто: работы прислали более 200 детей работников метрополитена. Первые места заняли: в категории 5–6 лет – Варвара Ширяева, Служба профориентации, обучения и развития персонала; 7–8 лет – Павел Буряков, Служба безопасности; 9–11 лет – Полина Смородина, Служба централизации, сигнализации и блокировки; 12–14 лет – София Голоскокова, Вагоноремонтный комплекс. Победителям и призёрам вручили особые награды, а всем участникам – памятные призы.



Лети к своей мечте.
София Голоскокова



Соня Руденко, 15 лет

БЕЗОПАСНОСТЬ ГЛАЗАМИ ДЕТЕЙ

Такой конкурс проводит Главное следственное управление Следственного комитета РФ по Москве, а наши дети участвуют. Организаторы объявили много номинаций – от плаката до стихотворения. Они пла-

нируют выпустить книгу, куда войдут лучшие работы. Будем ждать, а пока решили сами опубликовать хотя бы один детский шедевр на тему безопасности несовершеннолетних на объектах городского транспорта.

Ольга ПОСАДСКАЯ

Станция «Фрунзенская»

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ С ФОТОГРАФИЯМИ ИЗ РАЗНЫХ ЭПОХ СУЩЕСТВОВАНИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРО И ИСТОРИЯМИ, СВЯЗАННЫМИ С ТЕМ, ЧТО ИЗОБРАЖЕНО НА ЭТИХ ФОТО.

Станция была открыта 1 мая 1957 года в составе участка «Парк Культуры» – «Спортивная» Кировско-Фрунзенской (сейчас – Сокольнической) линии. Своё название она получила по расположенным поблизости Фрунзенской набережной и Фрунзенским улицам. До 1956 года улицы, а до 1926 года и набережная, назывались Хамовническими – по историческому району Москвы Хамовники. Его название произошло от Хамовной слободы XVII века, находившейся за стеной Земляного города и соседствовавшей с Девичьим полем, где проживали ткачи, изготовлявшие белое (хамовное) полотно.

Станция стала первой работой архитектора Риммдалва Погребного, который позже создаст проекты ещё для 17 станций московского метро. Проектировалась «Фрунзенская» ещё до выхода в конце 1955 года Постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», поэтому её архитектурный облик хотя и не содержит в себе уже никаких особых «излишеств» в виде барельефов и мозаик, но ещё не обеднён. Таким образом, «Фрунзенская» и соседняя с ней «Спортивная» являются одними из последних станций московского метро, построенных в стиле сталинского ампира.

В торце центрального зала станции установлен бюст Михаила Фрунзе (скульптор Евгений Вучетич).



МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ ФРУНЗЕ (1885–1925) – РЕВОЛЮЦИОНЕР, СОВЕТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ, ВИДНЫЙ ВОЕННЫЙ ТЕОРЕТИК, КРАСНЫЙ КОМАНДИР ВРЕМЁН ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ. ПОД ЕГО КОМАНДОВАНИЕМ ВОЙСКА КРАСНОЙ АРМИИ РАЗГРОМИЛИ ОТРЯДЫ КОЛЧАКА И

ВРАНГЕЛЯ, А ТАКЖЕ УНИЧОЖИЛИ БАНДЫ СИМОНА ПЕТЛЮРЫ И БАТЬКИ МАХНО. ГЛАВНОЙ ЗАСЛУГОЙ МИХАИЛА ФРУНЗЕ МОЖНО СЧИТАТЬ ПРОВЕДЕНИЕ ВОЕННОЙ РЕФОРМЫ, ЦЕЛЬЮ КОТОРОЙ СТАЛО УМЕНЬШЕНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ КРАСНОЙ АРМИИ, ПРОВЕДЕНИЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ КОМАНДНОГО СОСТАВА. ИЗ ВЧЕРАШНИХ НОВОБРАНЦЕВ ОН В КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ СКОЛОТИЛ БОЕСПОСОБНУЮ АРМИЮ, СПОСОБНУЮ НАНОСИТЬ ЧУВСТВИТЕЛЬНЫЕ ПОРАЖЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ВОЕННЫМ. МИХАИЛ ФРУНЗЕ ВВЕЛ ЕДИНОНАЧАЛИЕ, ТЕРРИТОРИАЛЬНУЮ СИСТЕМУ ДЕЛЕНИЯ ВОЙСКА, УЧАСТВОВАЛ В СОЗДАНИИ ДВУХ НЕЗАВИСИМЫХ СТРУКТУР ВНУТРИ СОВЕТСКОЙ АРМИИ – ПОСТОЯННОГО ВОЙСКА И МОБИЛЬНЫХ ОТРЯДОВ МИЛИЦИИ.

Пилоны станции облицованы красным мрамором с поясками из белого мрамора с резным узором. Над пилонами закреплены металлические решётки с пятиконечной звездой. Пол выложен чёрным и красным мрамором. Путевые стены изначально были покрыты керамической плиткой: кремовой – сверху и чёрной – снизу. В 2016 году в ходе реконструкции, чтобы сохранить исторический облик станции, керамическая плитка была заменена на более качественную. Также в ходе реконструкции вместо трёх были установлены четыре новых современных эскалатора.

Наземный вестибюль станции был частично демонтирован в 1984 году, а его внутренняя часть была встроена в здание Московского дворца молодёжи, при этом

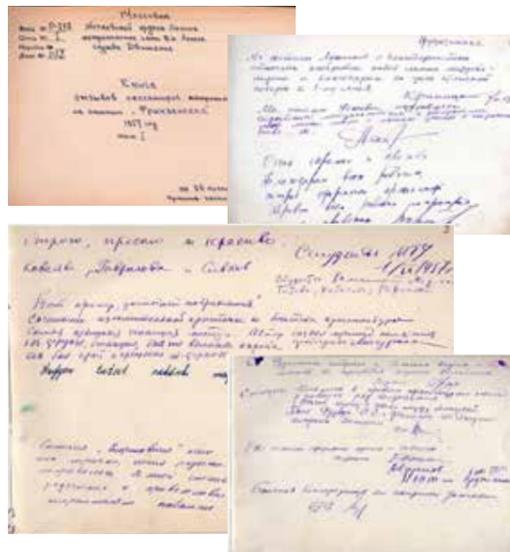


Первые пассажиры на станции «Фрунзенская» (Леонид Великжанин, май 1957 года)

вход в метро оформили строгим портиком с квадратными колоннами.

В ходе реконструкции в 2016 году вестибюль станции обрёл исторический облик – кассовый и машинные залы отремонтировали, при этом сохранили все элементы архитектурного убранства станции: установили точные копии 12 деревянных дверей, оригинальные осветительные приборы, а также кованые решётки.

В ГЛАВАРХИВЕ МОСКВЫ ХРАНИТСЯ КНИГА ОТЗЫВОВ ПАССАЖИРОВ МЕТРОПОЛИТЕНА НА СТАНЦИИ «ФРУНЗЕНСКАЯ». МОСКВИЧИ И ГОСТИ СТОЛИЦЫ ПО ДОСТОИНСТВУ ОЦЕНИЛИ НОВУЮ СТАНЦИЮ – ВСЕ 62 ЛИСТА КНИГИ ЗАПОЛНЕНЫ ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ. ЗДЕСЬ ЕСТЬ ЗАПИСИ НА РУССКОМ, ИТАЛЬЯНСКОМ, ФРАНЦУЗСКОМ, ВЕНГЕРСКОМ И НЕМЕЦКОМ ЯЗЫКАХ. «ПЕРВЫЙ ПАССАЖИР НОВОЙ ЛИНИИ МЕТРОПОЛИТЕНА БЛАГОДАРИТ СТРОИТЕЛЕЙ ЛУЧШЕГО В МИРЕ ПОДЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА ЗА ЭТОТ ПРЕКРАСНЫЙ ПОДАРОК МОСКВИЧАМ», – НАПИСАЛ НЕИЗВЕСТНЫЙ АВТОР. «СТАНЦИЯ СВЕТАЯ, КРАСИВАЯ. БОЛЬШОЕ СПАСИБО СТРОИТЕЛЯМ ЗА ТАКУЮ КРАСИВУЮ СТАНЦИЮ», – ПОДЕЛИЛИСЬ СВОИМИ ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ О «ФРУНЗЕНСКОЙ» ДВЕ МОСКОВСКИЕ ВТОРОКЛАССНИЦЫ. СТУДЕНТЫ МГУ ИМ. М.В. ЛОМОНОСОВА НАПОМИНАЛИ, ЧТО МЕТРО НАДО ОБЯЗАТЕЛЬНО СТРОИТЬ ДАЛЬШЕ: «СТАНЦИЯ НАМ ОЧЕНЬ ПОНРАВИЛАСЬ, ОДНАКО ОСТАЁТСЯ ПОЖЕЛАТЬ, ЧТОБЫ БЫСТРЕЕ ПРОВЕЛИ ЛИНИЮ ДО УНИВЕРСИТЕТА. СРОЧНО!» А ВОТ В ОЦЕНКЕ ВНЕШНЕГО ВИДА НОВОЙ СТАНЦИИ МОСКВИЧИ НЕ СОШЛИСЬ – МОЛОДЫМ ЛЮДЯМ ОНА ПОНРАВИЛАСЬ, А ВОТ СТАРШЕЕ ПОКОЛЕНИЕ ОСТАЛОСЬ НЕДОВОЛЬНЫМ И РУГАЛО ЕЁ ЗА СКУДНОСТЬ АРХИТЕКТУРНОГО ОФОРМЛЕНИЯ: «СТАНЦИЯ «ФРУНЗЕНСКАЯ» НЕ ОЧЕНЬ ПОНРАВИЛАСЬ, ПОТОМУ ЧТО ОНА ВЫГЛЯДИТ ОЧЕНЬ СКРОМНО ПО СРАВНЕНИЮ С ТЕМИ СТАНЦИЯМИ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ. НЕУЖЕЛИ У НАС НЕ ХВАТАЕТ СРЕДСТВ НА БОЛЕЕ КРАСИВЫЕ, БЛАГОУСТРОЕННЫЕ СТАНЦИИ?»



Книга отзывов пассажиров метрополитена на станции «Фрунзенская» (Главархив Москвы)



Наземный вестибюль станции «Фрунзенская» (Леонид Великжанин, май 1957 года)



Так выглядит вход на станцию «Фрунзенская» сегодня

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Московский дворец молодёжи открылся в 1987 году на Комсомольском проспекте. А где первоначально планировали разместить здания Дворца молодёжи в Москве? Дорогие читатели, если знаете ответ на этот вопрос, то пришлите вашу версию **до 10 апреля** 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 честь кого названа улица Вавилова и чем этот человек занимался?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

После Великой Отечественной войны на юго-западе Москвы была выделена территория для строительства институтов и жилых домов Академии наук СССР. В первые годы существования этот район назывался Посёлок имени Губкина. Главной улицей посёлка стал 1-й Академический проезд, который решением Мосгорисполкома №30/32 от 30 июля 1963 года был переименован в улицу Вавилова в честь Сергея Вавилова – советского физика, основателя научной школы физической оптики в СССР, действительного члена и президента Академии наук СССР (1945–1951), общественного деятеля и популяризатора науки, младшего брата советского учёного-генетика Николая Вавилова.



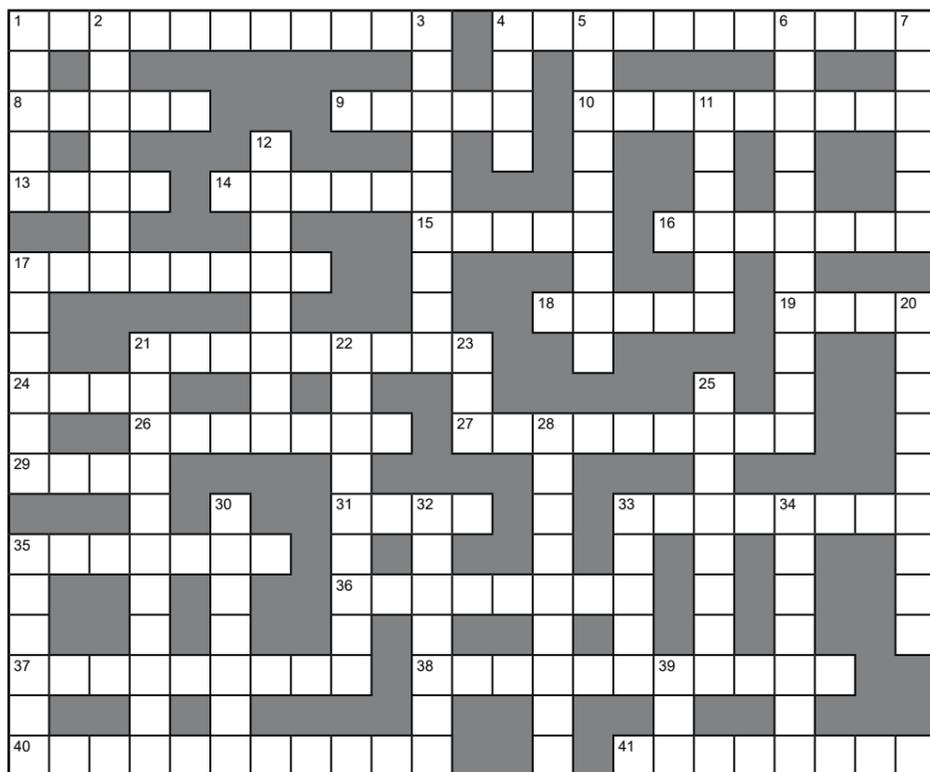
Сергей Иванович Вавилов

Абсолютно все наши читатели, приславшие письма в редакцию, дали правильный ответ. А победителем на этот раз стала **Ирина ОВСЯННИКОВА**, инженер Аппарата главного ревизора по безопасности движения.

Поздравляем победителя, а остальным желаем удачи в нашем новом конкурсе!

Пётр НОВИКОВ

КРОССВОРД



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Будапешт. 6. Щербаков. 10. Жетон. 12. Шаболовская. 13. Сокол. 15. Мухина. 16. Весы. 17. Навес. 18. Метро. 19. Дмитровская. 21. Нева. 24. Миля. 25. Тимирязевская. 28. Варшавская. 32. Медведково. 37. Гранит. 38. Румянцево. 39. Соль. 40. Сколково. 41. Раскопки. 42. Конверт. 44. Вернисаж. 45. Киевская.

По вертикали: 2. Динамо. 3. Пешеход. 4. Тропа. 5. Бронепоезд. 6. Шусев. 7. Боярыня. 8. Косино. 9. Тульская. 10. Жасмин. 11. Тест. 14. Каверин. 20. Ибика. 22. Езда. 23. Алёшина. 26. Вымпел. 27. Ясенево. 28. Вигдоров. 29. Ватерпас. 30. Картридж. 31. Ярмарка. 33. Джойстик. 34. Околоток. 35. Ольховая. 36. Антоним. 43. Ель.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ

1. Первая станция, на которой название на путевой стене написано с заглавной буквы
4. Самая короткая улица в Москве
8. Один из самых древних столовых приборов
9. Автор мозаичных панно на «Комсомольской»-кольцевой и витражей на «Новослободской»
10. Краткое народное изречение с назидательным содержанием
13. Песчаный холм, передвигаемый ветром
14. Победа после поражения
15. Подъёмное устройство в шахте
16. Советский государственный деятель, в честь которого в метро назвали и линию, и станцию
17. Автор скульптурной композиции «Молодая семья» на станции «Полянка»
18. Дикая австралийская собака
19. Четвёртый начальник Московского метрополитена
21. Станция, где разворачиваются основные события романа Дмитрия Сафронова «Метро»
24. Театральный вестибюль
26. Помещение перед главным залом в общественных зданиях
27. Станция, оформление которой посвящено работникам МЧС
29. Подземное млекопитающее
31. Греческая богиня победы, скорости и силы
33. Зачинатель стачановского движения на железнодорожном транспорте
35. Совокупность букв, принятых в письменности языка
36. Станция с мозаичными вставками на путевых стенах, посвящённых успехам советской науки и техники
37. Застеклённое помещение для выращивания и содержания теплолюбивых растений
38. Родной город Иммануила Канта
40. Станция с голубым небом за решёткой
41. «Лицо» и «душа» любого бара, кафе или ресторана

ПО ВЕРТИКАЛИ

1. Установившийся порядок жизни
2. Специалист с высшим техническим образованием
3. Летчик-космонавт, чьё имя стало названием пионерского лагеря Московского метрополитена
4. Станция метро, в названии которой буквы расположены в алфавитном порядке
5. Ручной слесарный инструмент
6. ТЧ-12
7. Архитектор наземного вестибюля станции «Краснопресненская»
11. Фигурная линейка для вычерчивания кривых линий
12. Автомобиль, ставший знаменитым благодаря фильму «Назад в будущее»
17. Отображение движения поездов на масштабной сетке
20. Архитектор станций «Комсомольская», «Аэропорт» и «Партизанская»
21. Современное название станции «Площадь Свердлова»
22. Застой в экономике, производстве, торговле
23. 91,44 см
25. Специалист, изучающий закономерности развития и функционирования общества
28. Станция метро и МЦК
30. Хорда, проходящая через центр окружности
32. Станция, в наземном вестибюле которой воспроизведены строки из гимна СССР
33. Чертеж местности, выполненный от руки
34. Японское искусство изготовления поделок из бумаги
35. Первое электродепе Петербургского метрополитена
39. Вытянутое помещение, ограниченное с одной или с обеих сторон рядом колонн

КНИЖНАЯ ПОЛКА

Mir Metro
KATHARINA GRUZEI

ISBN 978-3-77575-083-7
Hatje Cantz Verlag GmbH, 2021

Мир Метро

Австрийский художник и фотограф Катарина Груцай и её соавторы: историк архитектуры Анна Броновицкая, куратор Музея современного искусства «Гараж» Валентин Дьяконов, советский и немецкий искусствовед Борис Гройс и американский арт-критик Эбигейл Соломон-Годо, в самом конце прошлого года представили уникальный фотоальбом «Мир метро», посвящённый подземной транспортной системе Москвы.

«Мир метро» – это долговременный фотопроект: идея создать всеобъемлющую фотографическую серию, изображающую многогранный космос Московского метрополитена, возникла у Катарини Груцай ещё в 2008 году из восхищения великолепными станциями, расположенными глубоко под землёй.

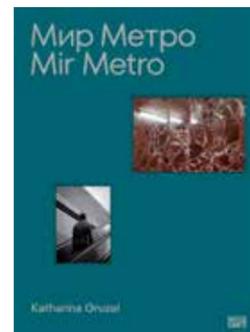
В своих работах Катарина Груцай исследует московское метро, его социально-политические и исторические аспекты. Фотограф вглядывается в жизнь удивительного подземного города, в лица его мимолётных гостей и постоянных обитателей, вpleтая серию фотографий в путешествие сквозь пространство и время.

Пятистотранный фотоальбом разделён на пять глав, каждую из которых предваряет статья-исследование (на русском, английском и немецком языках), раскрывающая московское метро как многогранное пространство: удобный общественный транспорт, уникальный художественный музей, уютное место для встреч и свиданий.



Фотограф Катарина Груцай

«Поначалу мне было трудно сориентироваться, поскольку я не умела ни читать, ни говорить по-русски. Это избавило меня от потока информации, но тем острее было моё чувственное восприятие: сильного потока воздуха от поездов, когда они въезжают на станции, оглушающего грохота старых механизмов, металлического гула при быстром движении, запахов, звуков голосов и шагов в сводчатых залах, блестящих поверхностей. А ещё – плотно сомкнувшихся толп, непрерывным потоком льющихся по тоннелям утром и вечером...»



Фотоальбом «Мир метро» можно заказать с доставкой на сайте интернет-магазина «Юпитер-Импэкс» (отсканируйте QR-код и перейдите по ссылке)

