



ЖИЗНЬ после работы



стр. 8–9

ЦИФРА НОМЕРА

95 лет

Столько в ноябре отметило Октябрьское трамвайное депо. То самое, где вели испытания опытных образцов вагонов и откуда пролегает легендарный маршрут «Аннушка».

стр. 6

ЦИТАТА НОМЕРА

«Все достижения – не мои, а моей команды. Я лишь дирижёр, раздаю всем ноты и говорю, какую композицию мы сейчас будем исполнять».

Елена Карпенко,
начальник Центра развития имиджа работодателя и социальных программ

стр. 7

ВОПРОС НОМЕРА

Какие бонусы дают за стаж работы в мосметро?

Рассмотрели разные варианты.

стр. 10

Спеть в хоре, сыграть в театре, отреставрировать ретротехнику, пострелять из лука, станцевать зумбу... Эти и многие другие активности предлагает вам мосметро. Смотрите расписание на неделю

Новости в цифрах



Работы по реконструкции вагона «В» идут в Вагоноремонтном комплексе метро

1 МЕСТО ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

Московское метро стало лауреатом национальной премии «Транспортная безопасность России» и было признано лучшим по реализации требований в этой области среди метрополитенов страны. За особый личный вклад конкурсная комиссия премии отметила инспектора досмотровой зоны на станции «Красногвардейская» Ивана Корнеева.

100 СТАНЦИЙ МЕТРО И МЦК С 2011 ГОДА

Метро Москвы очень быстро растёт. И скоро ждём новые пуски. Завершается строительство Большой кольцевой линии. На ней будет действовать 31 станция, 22 из которых уже открыты для пассажиров.

«Новые участки будут достроены на Солнцевской, Сокольнической, Люблинско-Дмитровской линиях, появится новая Троицкая ветка метро, а также станция „Суворовская“ на Кольцевой линии. Помимо этого, прорабатывается возможность начала строительства Рублёво-Архангельской и Бирюлёвской линий», – цитирует stroi.mos.ru заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрея Бочкарёва.

В 2024 ГОДУ МОЖНО БУДЕТ УВИДЕТЬ ВАГОН «В»

Музей Транспорта Москвы начал восстанавливать трофей из Берлина. Как сообщает Telegram-канал «Дептранс Москвы», это единственный сохранившийся в мире тип «В» восьмидверной модификации 1927 года. Он станет частью постоянной экспозиции музея, который откроется в гараже Мельникова.

Приятно делать добрые дела

КОМАНДА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ВЫСТУПИЛА НА ВСЕРОССИЙСКОМ ЭТАПЕ ПРОГРАММЫ РОСПРОФЖЕЛ «ВРЕМЯ МОЛОДЫХ. РАБОТНИКИ».

С 23 по 29 октября участники мероприятия в Москве слушали образовательные лекции, представляли свои социально значимые проекты и состязались на конкурсе «Лучший молодёжный совет РОСПРОФЖЕЛ».

КОЛЛЕГИ ОТЛИЧИЛИСЬ В НОМИНАЦИЯХ РОСПРОФЖЕЛ:

ЛУЧШИЙ МОЛОДЁЖНЫЙ СОВЕТ ГОДА – наша команда впервые стала бронзовым призёром конкурса

ЛУЧШАЯ РАБОТА С ВОЛОНТЁРАМИ – с проектом «Реставрация боевой военной техники» вошли в число финалистов

ДЕНЬ ЕДИНЫХ ДЕЙСТВИЙ – представили проект «ЭкоБум»

ЛУЧШИЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ – представили проект «ПроУчись», направленный на мотивацию осознанного профсоюзного членства

На выставке «Наши герои» представили случай, когда машинист электропоезда Михаил Кириллов спас жизнь человеку.



Наша команда: Яна Романова (Служба сбора доходов), Яна Калугина (ДИТС), Наталья Орос и Михаил Кириллов (электродепо «Замоскворецкое»)

Григорий Антошин, руководитель Клуба реставраторов боевой военной техники

«Ребята из ДОРПРОФЖЕЛ мосметро решили рассказать о нашем общем деле – реставрации военной техники – и стали финалистами в номинации «Лучшая работа с волонтерами РОСПРОФЖЕЛ». Всегда очень приятно, когда замечают и оценивают такие добрые дела, приятно быть частью этого уже немалого коллектива. Присоединяйтесь к нам все, кто хочет попробовать что-то новое для себя и прикоснуться к истории!»

Яна Романова, участник финала программы «Время молодых. Работники»

«Мы прошли очень большой и сложный путь, чтобы попасть в финал: подготовка, репетиции, создание проектов и их представление. Я и представить не могла, что нас ждёт: ежедневные тренировки и сессии, многочисленные конкурсы и, конечно, незабываемые эмоции. Я чувствую, что мы стали сильной и сплочённой командой, которая готова поделиться опытом с новыми участниками программы в следующем году.»

Анастасия Джумагалиева, член рабочей группы программы «Время молодых» среди работников Московского метрополитена

«Участие в финале – это большая и трудоёмкая работа не только команды, но и всех коллег, которые нам помогли готовиться. Благодаря такой слаженной работе наш Совет молодёжи завоевал бронзу в конкурсе „Лучший молодёжный совет“. Это действительно большое достижение для нас! Ребята достойно выступили на всех конкурсах проекта, получили много интересных знаний, которые мы обязательно применим в следующем году на очередном этапе программы.»

«Мы родом из СССР»

ПОД ТАКИМ ДЕВИЗОМ 20 ОКТЯБРЯ В ОКМ ПРОШЁЛ ТРАДИЦИОННЫЙ ОСЕННИЙ ПРАЗДНИК ДЛЯ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ МОСМЕТРО.

«Как сделать людей счастливыми? Надо дать им радость, любовь и немного варенья», – советовал Карлсон. И был прав. Центр развития имиджа работодателя и социальных программ при содействии профсоюза приготовил для 50 старших товарищей много весёлых конкурсов. А ребята из клуба «35-й отряд» помогли их провести.

После утренней спортивной зарядки ветераны играли в нарды, домино и шашки, складывали пилотки из корпоративной газеты «Моё метро», на скорость завязывали пионерские галстуки. Некоторые с удовольствием писали перьевыми ручками юбилейные поздравления коллегам – ведь в этом году Совет ветеранов мосметро отмечает своё 60-летие.

Между активностями дегустировали заготовленные друг другом домашние консервы на конкурсе «Варенье по ГОСТу». Ещё слаще оказалась шоколадная колбаса по советскому рецепту, которую дружно готовили на мастер-классе, а потом пробовали за чаепитием.

Вечером в торжественной обстановке самых активных ветеранов награждали подарками. Нелли Фёдоровна Миронова набрала больше всех баллов в соревнованиях. Валентина Ивановна Николаева сварила самое вкусное варенье. Обе победительницы – из Службы движения.

А ещё все вместе отметили 85-летие коллеги, ветерана труда Службы сбора доходов Александра Львовича Газенфрата. Он представил публике свою авторскую версию известной песни «Санта Лючия».

Поздравляем!



Пионерский галстук и пилотка из газеты – предметы советских лет

РЕЦЕПТ ЛУЧШЕГО ВАРЕНЬЯ:

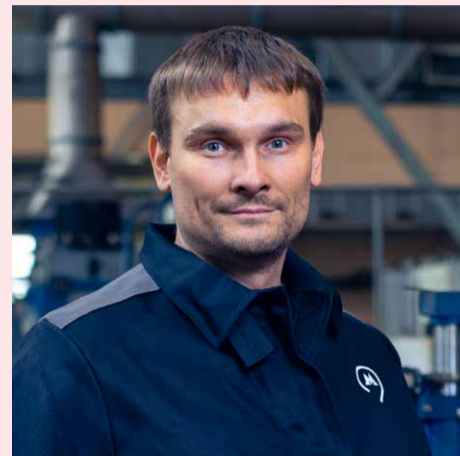
СМЕШАТЬ ИНЖИР, ЧЕРНУЮ СЛИВУ, КРАСНУЮ СЛИВУ, АПЕЛЬСИН, ВИШНЁВЫЙ СИРОП, ДОБАВИТЬ САХАР ПО ВКУСУ.

Как всё это было, смотрите в видеоролике в «Моё метро»



Лучшие работники

КАЖДЫЙ МЕСЯЦ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПООЩРЯЮТ ЗА ОСОБЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ.



Александр Глухов, сварщик на машине контактной (прессовой) сварки Главных объединённых ремонтно-механических мастерских Дирекции инфраструктуры

На высоком профессиональном уровне, оперативно и в большом объёме выполняет работы по сварке рельсов, правке стыков и зенковке болтовых отверстий.



Олег Гнусарев, врач ультразвуковой диагностики Медицинской службы

На плановом медосмотре работника выявил очаговое образование почки. Пациента своевременно госпитализировали для оперативного лечения.



Дмитрий Дюкарев, старший электромеханик Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры

Качественно и в срок заменил гарнитуру автостопов светофоров на Замоскворецкой линии, проложил кабель на станции «Кунцевская» и устранил неисправности светофора станционного пути на «Белорусской».

КТО ЕЩЁ СТАЛ ЛУЧШИМ – В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

Вакансия месяца

Слесарь по ремонту и обслуживанию оборудования метрополитена (3, 4, 5 разряда)
от 50 000 до 70 000 ₽ до вычета налогов

— Обслуживание инженерно-технических устройств, насосного, сантехнического, вентиляционного оборудования

Требования

— 2/2 (1-й день с 8:00 до 20:00, 2-й день с 20:00 до 8:00)
— 5/2 с 8:00 до 17:00

Требования

— Образование не ниже среднего профессионального
— Желателен опыт работы от 1 года
— Медицинская комиссия

Условия

— Бесплатный проезд на метрополитене и пригородных поездах
— Увеличенный отпуск – 35 дней
— Премия по итогам работы за полный календарный год
— Надбавка за стаж
— Бесплатная форменная одежда
— Возможность получить профессиональное

образование за счёт предприятия

— Оздоровительный лагерь и клуб личностного развития для детей

Центр подбора персонала

— 2-й ярус ст. метро «Выставочная» (последний вагон из центра, следуйте по навигации)
— наземный вестибюль станции метро «Черкизовская»
— ул. Кривокожская, 6, стр. 1, станция метро «Нагорная»

Пн–пт: с 9:00 до 20:00
Сб: с 9:00 до 15:00

rabota@mosmetro.ru

8 (495) 622-22-22 (для Москвы)

8 (800) 220-22-02 (бесплатный номер для регионов РФ)

Ежедневно с 8:00 до 20:00

Эта профессия нужна городу

Расскажите родным, друзьям и знакомым

День донора в метрополитене

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

1 декабря	Выхино. Рязанский пр-т, 105, стр. 12	8 (495) 622-71-40
5 декабря	Сокол. Ленинградское шоссе, 2Б	8 (499) 787-22-75
6 декабря	Корпоративный университет. Варшавское шоссе, 93	8 (495) 622-28-31, 8 (495) 622-73-18
7 декабря	Планерное. Ул. Планерная, 9	8 (495) 622-79-95
14 декабря	Печатники. Проектируемый пр-т № 3683, 4	8 (495) 684-97-46
23 декабря	Свиблово. Ул. Кольская, 4	8 (495) 622-78-27
26 декабря	Митино. Пятницкое шоссе, 48 Солнцево. Ул. Родниковая, 3, стр. 1	8 (499) 321-66-08 8 (495) 185-71-12
27 декабря	Калужское. Ул. Профсоюзная, 59	8 (495) 622-27-58
28 декабря	Измайлово. Измайловский пр-т, 45 Эскалаторная служба. Ул. Краснопрудная, 9А, стр. 1	8 (499) 787-21-67 8 (495) 622-25-21

РЕШИЛИСЬ – ДЕЙСТВУЙТЕ

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

Лучшие в своём деле

ПОДВОДИМ ИТОГИ ТРЁХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОНКУРСОВ В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ МЕТРОПОЛИТЕНА.

К
О
Н
К
У
Р
С
Ы

САНДРУЖИНА

20 октября прошло ежегодное соревнование среди работников Службы сбора доходов. Все конкурсанты работают в кассах метро. Но они не только выполняют свои ежедневные задачи, а также задействованы в мероприятиях по гражданской обороне. В случае военных и техногенных угроз метрополитен станет укрытием, а его работники будут готовы прийти на помощь пострадавшим. Именно так было в 1941 году, поэтому соревнование сандружин – ещё и дань исторической памяти.

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСА – ТПУ «НИЖЕГОРОДСКАЯ». НА НОВОМ ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ ПОСТРОЕНО ОФИСНОЕ ЗДАНИЕ, ГДЕ НЕДАВНО РАЗМЕСТИЛИСЬ КОЛЛЕГИ ИЗ СЛУЖБЫ СБОРА ДОХОДОВ. С НОВОСЕЛЬЕМ!

В борьбу за победу вступили четыре команды. В каждой – по три лучших участника, прошедших отбор на своих дистанциях. В судейскую коллегию вошли руководство Службы сбора доходов, эксперты от Медицинской службы и ГО и ЧС. В зале не было свободных мест – коллеги с дистанций пришли поддержать своих.

В первом задании участники творчески представили команды. Зрители убедились, что наши работники способны не только оказать медпомощь, но и эмоционально поддержать пострадавшего. На втором этапе баллы зарабатывали капитаны, демонстрируя знания, как правильно укомплектовать сумку сандружинника. Самым зрелищным стал конкурс «Все вместе». Каждая команда должна была за пять минут помочь трём «пострадавшим»: оценить ранения, обсудить действия, распределить ресурс, перевязать раны и зафиксировать переломы. Последним шансом вырваться вперёд для команд стал блиц-опрос о метро и гражданской обороне.

Победителя определили по сумме баллов всех конкурсных заданий. Кроме того, зал проголосовал за участника, достойного приза зрительских симпатий. Все конкурсанты получили дипломы, памятные подарки и будут поощрены премиями.

I МЕСТО – 4-Я ДИСТАНЦИЯ

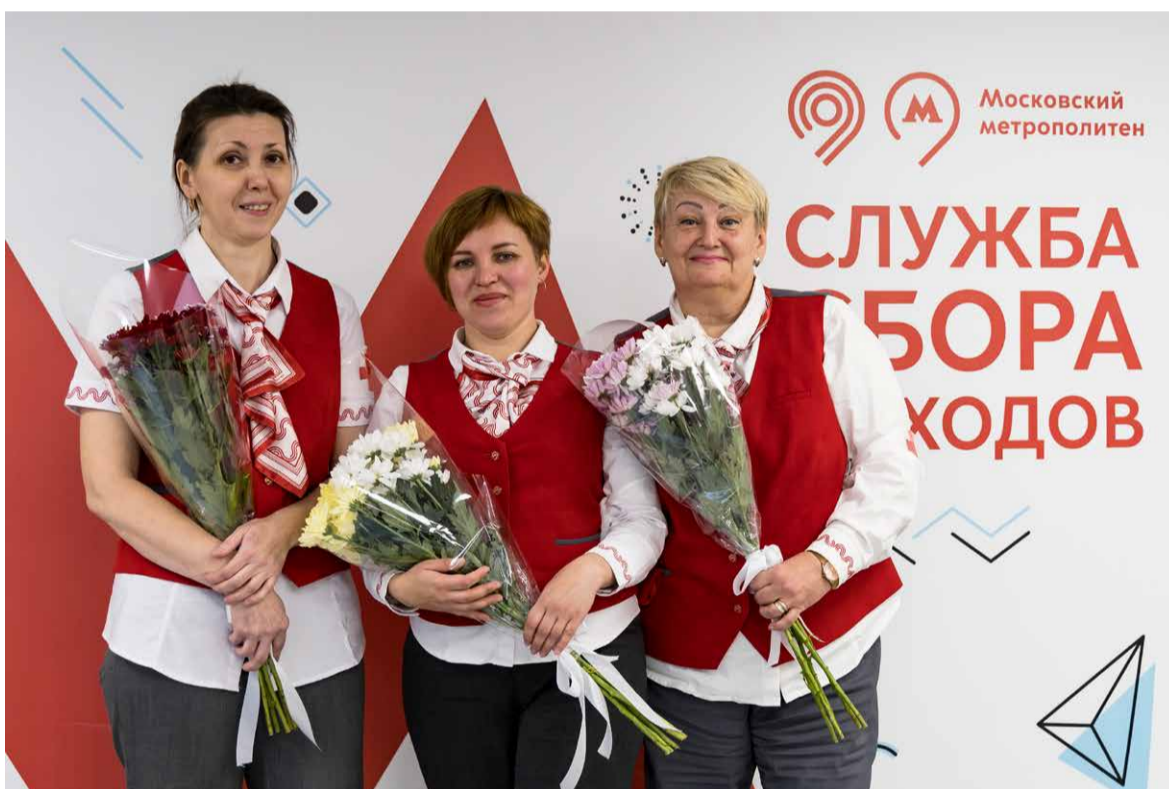
II МЕСТО – 3-Я ДИСТАНЦИЯ

III МЕСТО – 1-Я ДИСТАНЦИЯ

ПРИЗ ЗРИТЕЛЬСКИХ СИМПАТИЙ – ОЛЬГА РУСЕЛИНА, 4-Я ДИСТАНЦИЯ



Коллеги из Службы сбора доходов умеют оказать первую помощь пострадавшим



Лучшая сандружина мосметро: Гульфия Шакирова, Вероника Некрасова и Ольга Руселина. Коллеги работают на 4-й дистанции, но на разных станциях – «ВДНХ», «Чертановской» и «Нагорной». Они познакомились в процессе подготовки к соревнованию и отлично «спелись», сочиняя визитку в частушках. Одной из них довелось и в жизни оказать первую помощь пострадавшим при аварии. Главное, по её словам, не растеряться. И в этот раз девушки не растерялись и победили. Поздравляем!



За 25 минут конкурсантам нужно было ответить на 25 вопросов

МАШИНИСТ-ИНСТРУКТОР ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД

28 октября в Корпоративном университете ТК соревновались сильнейшие представители от каждого электродепо. Люди этой профессии – друзья и гуру молодых машинистов. Они, в буквальном смысле, наставляют новичков на путь истинный. Выполняя конкурсное тестовое задание, 21 машинист-инструктор локомотивных бригад состязались в знании целого свода правил, нормативных актов и инструкций.

Лидеров определили по сумме баллов. Так как результаты четырёх конкурсантов совпали, им задали ещё по пять вопросов. И двое сильнейших завершили горячую борьбу в блиц-опросе.

I МЕСТО – АНДРЕЙ АЙВАЗЬЯН, ЭЛЕКТРОДЕПО «ВАРШАВСКОЕ»

До метро работал слесарем городского транспорта. Из 10 лет в кабине электропоезда последние полтора года обучает молодых машинистов и советует им постоянно осваивать новое в профессии. И постоянно учится сам. Кстати, в преддверии конкурса Андрей лучше всех коллег в депо ответил на вопросы викторины на знание Правил технической эксплуатации метрополитена в Москве (ПТЭМ), которую проводил профсоюз мосметро. Это укрепило его на пути к победе.

II МЕСТО – АНТОН ЧЕРЕПАХИН, ЭЛЕКТРОДЕПО «КАЛУЖСКОЕ»

Метрополитен – его единственное место работы. Здесь он начинал карьеру в 2007 году помощником машиниста. Антон всегда хотел работать с людьми и со временем понял, что накопил профессиональный опыт, которым стоит поделиться. Своим ученикам он советует подходить к делу творчески и стараться совершенствовать техническую работу.

III МЕСТО – ДАВИД МИРЗОЯН, ЭЛЕКТРОДЕПО «СЕВЕРНОЕ»

Раньше был менеджером в турагентстве, а восемь лет назад не побоялся перемен и пошёл осваивать совершенно новую для себя профессию машиниста электропоезда. Теперь Давид сам учит новичков смелости и своим примером вдохновляет их на успешную карьеру в мосметро. Это возможно!

Победителя и призёров наградили дипломами, сувенирами и денежными премиями. Конкурс проводит Московский метрополитен совместно с ДОРПРОФЖЕЛ.



Призёры конкурса среди машинистов-инструкторов



Победители конкурса: Ольга Умникова, Оксана Кобрунова и Виктория Варульникова

СПЕЦИАЛИСТ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

8 ноября прошли второй и финальный этапы конкурса профессионального мастерства. В этом году состязание прошло с особым размахом. 24 специалиста, набравшие наибольшее количество баллов по итогам тестирования, отправились в Оздоровительный комплекс метрополитена, чтобы выявить сильнейшего. На втором этапе конкурсантам предстояло пройти два испытания: викторину «Что лишнее?», включающую вопросы из разных областей охраны труда, и практическое задание – подбор средств индивидуальной защиты для предлагаемой профессии. В финал вышли трое. За места на пьедестале они боролись в формате «Своя игра».

ПОБЕДИТЕЛИ

I МЕСТО – ОКСАНА КОБРУНОВА,
ГЛАВНЫЕ ОБЪЕДИНЁННЫЕ РЕМОНТНО-МЕХАНИЧЕСКИЕ МАСТЕРСКИЕ

II МЕСТО – ОЛЬГА УМНИКОВА,
ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЛАДЫКИНО»

III МЕСТО – ВИКТОРИЯ ВАРУЛЬНИКОВА,
ЭЛЕКТРОДЕПО «ИЗМАЙЛОВО»

ЛАУРЕАТЫ

АЛЕКСАНДР БЛИНОВ, ЭЛЕКТРОДЕПО «РУДНЁВО»

ОЛЬГА ВАСИЛЬЕВА, ТРАМВАЙНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

СВЕТЛАНА ЖЕЛТОВА, ДИРЕКЦИЯ ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ И СИСТЕМ СВЯЗИ

ИРИНА КУЛЛИК, ЭЛЕКТРОДЕПО «СОЛНЦЕВО»

ЮРИЙ КУЛЯНИН, СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ

МАРИНА ЛАРИНА, СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ

НАТАЛЬЯ МАЙОРОВА, ЭЛЕКТРОДЕПО «КАЛУЖСКОЕ»

СВЕТЛАНА МИРОНОВА, ЭСКАЛАТОРНАЯ СЛУЖБА

ОЛЬГА МИХАЛЁВА, ЭЛЕКТРОДЕПО «СЕВЕРНОЕ»

ИРИНА ЯГИНА, ЭСКАЛАТОРНАЯ СЛУЖБА

Победители и лауреаты получили памятные подарки и денежное вознаграждение. Конкурс проводит Служба охраны труда.



Подобрать одежду, обувь и другие средства индивидуальной защиты для конкретной профессии – проверка не на чувство вкуса, а на знание правил охраны труда

**Ольга ПОСАДСКАЯ,
Полина КОВАЛЕНКО,
Алина КОЛЕСНИКОВА**

6

ноябрь
11 (139) 2022Д
а
т
а

О старом и новом в Октябрьском депо

В НОЯБРЕ ИСПОЛНЯЕТСЯ 95 ЛЕТ СО ДНЯ ОТКРЫТИЯ ОДНОГО ИЗ ТРАМВАЙНЫХ ПАРКОВ МОСКВЫ.
МЫ ПОБЫВАЛИ НА ЕГО ПЛОЩАДКЕ.



Октябрьское
трамвайное
депо. Открыто
8 ноября
1927 года

ПРЕДЫСТОРИЯ

95 – это официально. На самом деле история депо началась более столетия назад, в 1914 году, когда на юго-востоке Москвы приступили к строительству очередного трамвайного парка – Покровского.

Электрический транспорт к тому времени сильно потеснил конку и быстро развивался. А кроме того, город рассматривал новую перспективу – создание подземной магистрали. Есть версия, что Покровский парк мог стать первым метродепо. Но планы разрушила Первая мировая война.

Строительство возобновили уже в новой, советской, стране.

ВНЕДРЕНО В ОКТЯБРЬСКОМ

Торжественное открытие трамвайного парка состоялось 8 ноября 1927 года, к десятилетию Октябрьской революции (отсюда и название предприятия). В облике депо отразились разные эпохи: краснокирпичные производственные корпуса, достроенные по первоначальным проектам, соседствуют с белым административным зданием в стиле конструктивизма.

Октябрьский парк длительное время сохранял статус одного из самых передовых. Именно здесь в разные годы проводили испытания опытных образцов вагонов. В этом депо внедрили много новшеств. После Великой Отечественной войны Октябрьское одним из первых осваивало МТВ-82 (Московские трамвайные вагоны). В Октябрьском внедрили механизированную

мойку трамваев. В этих стенах впервые освоили ревизионно-предупредительный ремонт, то есть ввели техническое обслуживание подвижного состава. И автоматизацию стрелок в депо опробовали тоже здесь.

ДЕЛО ЖИЗНИ

Если смотреть внимательно, то увидишь, что история, события, изменения запечатлены даже в самом здании депо, в его стенах. На это мне указал опытный «гид» по Октябрьскому – водитель трамвая Александр Занегин:

– Обратите внимание на расстояния между воротами. Видите, тут узкие проёмы, а вон там – широкие? Их перестроили, когда принимали МТВ-82. А потом появились чешские «Татры-3», и тоже многое пришлось переделать. Я начинал работать именно на них. А в 1990-х снова было обновление. Осваивали КТМ. Тот самый трамвай, где Жеглов с Шарাপовым брали Кирпича.

Александр Валентинович трудится в Октябрьском депо почти 50 лет, с начала 1970-х. Причём судьба вела его сюда с самого детства:

– Мне всегда очень нравились трамваи. Мальчишкой много ездил на них, наблюдал за водителем: как он управляет. Все игрушки были трамваи. Вернулся из армии – пришёл сюда. Я и живу рядом с депо.

– А чем привлекает эта работа?

– Любая работа хороша, когда она в охотку.

– А почему вам в охотку?

– С этим рождён.

Сегодня Александр Занегин работает не на линии, а водителем-перегонщиком. У него для этого есть особые навыки: он умеет управлять всеми типами подвижного состава. Разве что кроме конки. Хотя...

В практике Александра Валентиновича были и самые первые фонарные вагоны (с парада поездов), и экспериментальный однофарный «Циклоп» (ЛМ-2000), и рельсоперегонщики, и снегоочистители... Некоторые образцы ретротехники и сейчас можно увидеть в депо. Их выпускают на парады или снимают в кино. Октябрьское пользуется популярностью в арт-среде, сюда нередко обращаются продюсеры разных творческих мастерских. Отсюда пролегают исторические городские маршруты, в том числе самый первый «А», легендарная «Аннушка».

ВРЕМЯ, ВПЕРЁД

– Сегодня у нас 10 маршрутов, – рассказывает начальник Октябрьского трамвайного депо Александр Потапов. – В сутки на линии выходят более 100 вагонов. Точнее было бы сказать – поездов, потому что трёхсекционные «Витязь-Москва» выглядят именно так. Два года назад мы обновили парк, и сегодня депо выпускает к пассажирам только эти современные трамваи. Также сейчас полным ходом идут работы по реконструкции трамвайной сети.

– «Аннушка» ходит по новым рельсам?

– Да. Полностью обновили уже три маршрута, остальные – частично. Но основные изменения у нас ещё впереди.

Большинство трамвайных парков Москвы открыты в начале прошлого столетия. В XXI веке им предстоит пройти реконструкцию. Сегодня она идёт в старейшем депо им. Апакова. Октябрьское – в ожидании изменений.

– Предстоит серьёзное обновление инфраструктуры, – делится планами Александр Потапов, – вплоть до замены парковых путей и внедрения автоматического перевода стрелок (сегодня система работает только на въезд). Проект создан. Работы начнутся после 2025 года. Они необходимы, ведь требования к московскому трамваю сегодня уже другие, более высокие.

Современная техника, развивающаяся сеть маршрутов, растущий пассажиропоток – всё это диктует необходимость серьёзных обновлений. Так что скоро Октябрьское депо войдёт в новый этап своей истории.



Водитель трамвая Александр Занегин и самый красивый, по его мнению, исторический вагон МТВ-82



Начальник Октябрьского трамвайного депо Александр Потапов

Ольга ПОСАДСКАЯ

Молодые руководители

Елена Карпенко

ИНТЕРВЬЮ С НАЧАЛЬНИКОМ ЦЕНТРА РАЗВИТИЯ ИМИДЖА РАБОТОДАТЕЛЯ И СОЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ.

ЕЛЕНА ОКОНЧИЛА РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТУРИЗМА И СЕРВИСА ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ «УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ» В 2009 ГОДУ. ПАРАЛЛЕЛЬНО С УЧЁБОЙ РАБОТАЛА В АГЕНТСТВЕ ПО ПОДБОРУ ПЕРСОНАЛА. В 22 ГОДА УЖЕ ЗАНИМАЛА РУКОВОДЯЩУЮ ДОЛЖНОСТЬ. К КОМАНДЕ МОСМЕТРО ПРИСОЕДИНИЛАСЬ В 2017-М, ЧЕРЕЗ ЧЕТЫРЕ МЕСЯЦА ВОЗГЛАВИЛА НОВЫЙ ОТДЕЛ ВНУТРИКОРПОРАТИВНЫХ КОММУНИКАЦИЙ. С АПРЕЛЯ 2021 ГОДА – НАЧАЛЬНИК ОБСОБЛЕННОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, КОТОРОЕ ЗАНИМАЕТСЯ КОРПОРАТИВНЫМИ МЕДИА, МЕРОПРИЯТИЯМИ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ, СПОРТИВНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ, ПРОДВИЖЕНИЕМ HR-БРЕНДА И ПОДГОТОВКОЙ ОТЧЁТНОСТИ.

Я год жила в Африке. Европа – это скучно. Бали, Гоа, Таиланд – тоже не моя история. Мне хотелось чего-то совершенно нового, поэтому я выбрала Мозамбик. Ни один из моих друзей и знакомых там не бывал.

Я ходила в посольство, и меня поселили в дом одного из заместителей президента. Я открыла вместе с его женой ресторан, помогала Booking.com с описаниями местных отелей и много фотографировала. Но тоска по родным, друзьям и в целом по России заставила меня вернуться. Я поняла, что жить лучше дома.

Огромную базу знаний в сфере HR я получила, работая в немецкой компании OBI. Там горизонтальная структура организации. Я не была начальником, но курировала магазины в пяти городах. Я могла утром улететь в Питер, оттуда вечером в Краснодар, а дальше в Нижний Новгород. Так у меня проходила рабочая неделя.

Когда я шла на собеседование в Московский метрополитен, ожидала увидеть суровых чиновников, но меня встретил драйвовый, амбициозный коллектив с правильными коммуникациями и взглядом на мир. Я подумала: прикольно, с такими людьми я хочу работать.

Мне поставили задачу – набрать команду в инновационный центр «Безопасный транспорт». Когда я её выполнила, стала заниматься опросами, тимбилдингами, сделала велкомбук для сотрудников центра – дизайнеров у нас не было, поэтому я собрала

его сама в PowerPoint. Так меня заметили в Управлении и предложили стать начальником нового отдела.

Внутренние коммуникации в Московском метрополитене появились в феврале 2018 года. Мы выстраивали их практически с нуля. До этого момента из корпоративных медиа была только газета.

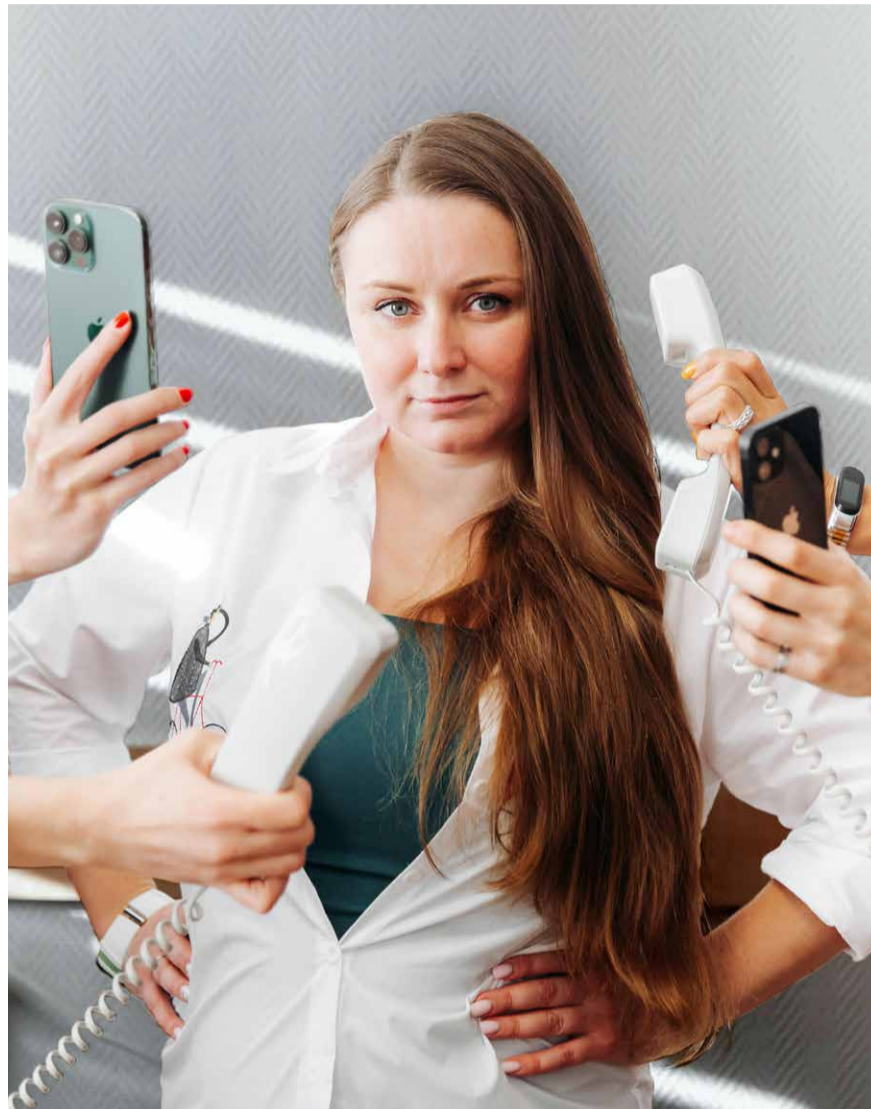
Центр развития имиджа работодателя и социальных программ был создан 26 апреля 2021 года. Моя команда выросла с 10 до 53 человек. Причём у нас нулевая текучка за год – считаю, что это очень хороший показатель для нового направления, где людям нужно ещё сработаться.

Все достижения – не мои, а моей команды. Я лишь дирижёр, раздаю всем ноты и говорю, какую композицию мы сейчас будем исполнять.

Подбор персонала – это всегда большая лотерея. Человек может быть глубоко тебе симпатичен, но не сможет сыграть с командой и будет фальшивить. Не бывает плохого работника или работодателя. Бывает, что не сошлись характерами. Всё, как в семейной жизни.

Мне важно, чтобы человек работал с удовольствием. Не копал канаву, потому что боится, а потому что хочет её копать.

Львиная доля управленческих навыков досталась мне от папы. Он был полковником, его просто обожали солдаты. Мы жили в военном городке, и я с детства наблюдала, как он общается с под-



чинёнными. Папа мне не раз говорил: «Лен, самое важное – человеческое отношение». Конечно, никто тогда не ставил вопрос о вовлечённости солдат, но, уверена, у папы в полку были бы очень высокие показатели.

Я обслуживающий персонал. Безусловно, если меня не будет, то метро не встанет. Но моя задача – за счёт корпоративной культуры скрасить рабочие будни тех, от кого зависит работа метрополитена. Сделать так, чтобы коллеги чувствовали себя здесь как можно лучше.

HR Саммит – проект, которым я по-настоящему горжусь. Это идея заместителя начальника метрополитена по управлению персоналом Павла Констан-

тиновича Ковалёва, которую мы очень успешно подхватили. Саммит проходит ежегодно, постоянно расширяется, и каждый раз мы внедряем новые подходы. Особенно ценно то, что, несмотря на скепсис, мы провели его даже в период пандемии, освоив онлайн-формат.

Я фанат метро. Уже пять лет прошло, а я с большим удовольствием хожу на работу и берусь за задачи. Мне кажется, это основа для счастья. Если ты не кайфуешь от того, что делаешь, то ничего в жизни не сложится.

Переключаться между работой и домом мне помогает дочь. Когда твоему ребёнку чуть больше года, у тебя просто не остаётся выбора.

Алина КОЛЕСНИКОВА

Всё о корпоративной жизни

ОСНОВНЫЕ МЕДИА ДЛЯ СОТРУДНИКОВ

✉ Рассылка «Моё метро»

VK Моё метро

➔ Молодёжь мосметро

➔ Спорт в мосметро

➔ ОКМ



Клубы и секции мосметро: расписание на неделю

ПОНЕДЕЛЬНИК

Бокс

17:30

Электродепо «Варшавское», м. «Чертановская», Варшавское шоссе, 95

Секцию для поклонников бокса создал наш коллега Александр Свистунов, машинист электропоезда, мастер спорта по боксу, КМС по каратэ с 12-летним тренерским стажем. Александр рад всем желающим вне зависимости от уровня подготовки.

☎ 8 (495) 185-78-80 ✉ sport@mosmetro.ru



Женский мини-футбол

18:15

ФОК Трамвайного управления, м. «ВДНХ», ул. Сельскохозяйственная, 9, стр. 1

Женскую футбольную команду в мосметро создали всего полтора года назад. Многие игроки учились футбольной технике с нуля, но хорошо выступили в первом же своём чемпионате. Набор в секцию открыт всегда: ограничений по возрасту и требований к подготовке нет. А у тех девушек, которые имеют опыт игры в футбол, есть шанс сразу войти в сборную.

☎ 8 (495) 185-78-80 ✉ womenfutzaMM



Зумба

19:00

Электродепо «Варшавское», м. «Чертановская», Варшавское шоссе, 95

В этой фитнес-программе сочетаются элементы классической аэробики, базовой хореографии и разных танцевальных стилей. «Вам точно понравится!» — обещает наша коллега из Службы управления персоналом, лицензированный инструктор по зумбе Екатерина Мазунова, которая инициировала такие зажигательные тренировки.

☎ 8 (495) 185-78-80 ✉ sport@mosmetro.ru



ВТОРНИК

Академический хор

15:30

Актовый зал Управления, пр-т Мира, 42, стр. 1

Академический хор Московского метрополитена выступает на престижных площадках, включая Кремлёвский дворец, сотрудничает со знаменитыми музыкантами и лучшими оркестрами. Худрук и дирижёр — Борис Тараканов, лауреат Гранта Президента России, профессор. Записывайтесь на прослушивание! Музыкальное образование не обязательно.

☎ 8 (926) 662-03-66



Стрельба из пневматической винтовки

16:00–19:30

Тир мосметро, м. «Смоленская» ФЛ, Смоленская площадь, 6, подземный переход в 50 м от выхода 1, серая дверь справа

В тире мосметро расскажут об основных элементах техники стрельбы и обучат первичным навыкам владения пневматической винтовкой. Весь инвентарь, кроме пуль, дадут. Модель винтовки в тире — МР 512, калибр пули — 4,5 мм. Опытные стрелки могут приходить в тир со своим пневматическим оружием.

☎ 8 (495) 185-78-80 ✉ sport@mosmetro.ru

35-й отряд

18:00. Дети 14–15 лет

Центр профориентации ТК, м. «Выставочная»

Транспортные объекты, музеи и интересные места города

Клуб личностного развития и профессиональной подготовки «35-й отряд» создан для детей (а также внуков, племянников и т.д.) наших работников. Подростки 12–17 лет изучают мир транспорта на тренингах, мастер-классах, в общении с лучшими представителями транспортных профессий. В перспективе у них — возможность трудоустроиться в метро и шанс получить целевое направление в вуз.

☎ 8 (495) 622-25-86 ✉ 35-otryad@mosmetro.ru

Самодельный театр «Метро»

18:00

Центр профориентации ТК, м. «Выставочная»

Актовый зал Управления, пр-т Мира, 42, стр. 1

В самодельном театре занимаются работники и их дети. Здесь оттачивают сценические движения и речь, развивают фантазию и образное мышление, работают над чувством ритма и координацией. А ещё изучают историко-бытовые танцы и готовят постановки.

✉ Anna_Bartini ✉ kir-mm@mosmetro.ru



СРЕДА

Стрельба из пневматической винтовки

16:00–19:30

Тир мосметро, м. «Смоленская» ФЛ, Смоленская площадь, 6, подземный переход в 50 м от выхода 1, серая дверь справа



35-й отряд

18:00. Дети 12–13 лет

Центр профориентации ТК, м. «Выставочная»

Транспортные объекты, музеи и интересные места города



Мужской футбол

18:00

ФОК Трамвайного управления, м. «ВДНХ», ул. Сельскохозяйственная, 9, стр. 1

Наша мужская сборная по футболу приезжает на любое соревнование в статусе фаворита. Состав формируется под каждый турнир, в обойме — лучшие футболисты, лидеры своих подразделений на чемпионатах Спартакиады мосметро. Также есть открытые тренировки для всех желающих.

☎ 8 (495) 185-78-80 ✉ sport@mosmetro.ru



Зумба

19:00

Электродепо «Варшавское», м. «Чертановская», Варшавское шоссе, 95

В НАШЕЙ БОГАТОЙ КОРПОРАТИВНОЙ ЖИЗНИ КАЖДЫЙ НАЙДЁТ ЗАНЯТИЕ ПО ДУШЕ. БОЛЕЕ ТОГО, НЕКОТОРЫЕ СЕКЦИИ ОТКРЫЛИ САМИ УВЛЕЧЁННЫЕ КОЛЛЕГИ (БЛАГОДАРИМ ИХ И НАЗЫВАЕМ ИМЕНА). МЫ СОСТАВИЛИ ГРАФИК ПОСТОЯННЫХ АКТИВНОСТЕЙ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ И ЕДВА ВМЕСТИЛИСЬ В РАЗВОРОТ. ЗА ПОЛЯМИ ОСТАЛИСЬ ЕЩЁ ФЕСТИВАЛИ, АКЦИИ, ВСТРЕЧИ, СОРЕВНОВАНИЯ. ВЫБИРАЙТЕ ПО СЕБЕ, СЛЕДИТЕ ЗА АНОНСАМИ, ВЛИВАЙТЕСЬ В КОМАНДУ!

ЧЕТВЕРГ

Академический хор

15:30

Актный зал Управления, пр-т Мира, 42, стр. 1

Стрельба из спортивного лука

16:00–19:30

Тир мосметро, м. «Смоленская» ФЛ, Смоленская площадь, 6, подземный переход в 50 м от выхода 1, серая дверь справа



Шахматы

17:30

Корпоративный университет ТК, м. «Чертановская», Варшавское шоссе, 93

Участники шахматного клуба мосметро соревнуются между подразделениями и выступают на внешних турнирах. Для всех желающих доступны тренировки. В программе: изучение стратегии и тактики игры, решение задач и этюдов, ознакомление с дебютами, приёмы игры в окончаниях. Для новичков – начальная подготовка и сеансы одновременной игры с шахматистами высокой категории.

☎ 8 (495) 185-78-80

✉ chess_mosmetro



35-й отряд

18:00. Дети 16–17 лет

Центр профориентации ТК, м. «Выставочная»

Транспортные объекты, музеи и интересные места города

Женский мини-футбол

18:15

ФОК Трамвайного управления, м. «ВДНХ», ул. Сельскохозяйственная, 9, стр. 1

ПЯТНИЦА

Женский волейбол

18:00

ФОК Трамвайного управления, м. «ВДНХ», ул. Сельскохозяйственная, 9, стр. 1

Тренировки по волейболу для девушек начались недавно благодаря нашему коллеге, инспектору Службы пассажирских обустройств, легендарному капитану мужской сборной метрополитена Святославу Позднякову. Приходите!

☎ 8 (495) 185-78-80

✉ sport@mosmetro.ru



СУББОТА

35-й отряд

11:00. Дети 12–13 лет

13:00. Дети 14–15 лет

15:00. Дети 16–17 лет

Центр профориентации ТК, м. «Выставочная»

Транспортные объекты, музеи и интересные места города

Реставраторы

по договорённости

Совет молодёжи давно дружит с Центральным музеем Вооружённых Сил РФ и помогает в восстановлении исторической техники. В этом сезоне реставрировали бронепоезд. Работы вели под открытым небом и сейчас их приостановили, но коллеги продолжают общение и в поисках новых волонтерских миссий.



ВНЕ РАСПИСАНИЯ

ЕСТЬ ЕЩЁ МНОГО НАПРАВЛЕНИЙ, КОТОРЫЕ НЕ УЛОЖИТЬ В НЕДЕЛЬНЫЙ ГРАФИК.

Сообщества по интересам

- Реконструкторы
✉ kir-mm@mosmetro.ru
- Коллекционеры
✉ n-metro.ru
- Совет ветеранов
☎ 8 (495) 622-23-01
- Совет молодёжи
✉ dialog@mosmetro.ru
- Студенческий отряд
☎ 8 (495) 622-78-33



Спортклубы и секции

- Силовые виды спорта
- Горный клуб
- Беговой клуб
- Велоклуб
- Киберспорт
- Лыжные гонки
- Страйкбол
- Лазертаг
- Плавание на открытой воде
- Настольный теннис



☎ 8 (495) 185-78-80

✉ sport@mosmetro.ru

Всё о корпоративной жизни

✉ dialogmm.ru

Оценка компетенций – кнут или пряник

В КОРПОРАТИВНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ТЕПЕРЬ РАБОТАЕТ АССЕСМЕНТ-ЦЕНТР. ЧТО ЭТО И ЗАЧЕМ – РАССКАЗАЛА ИРИНА РАГОЗИНА, И.О. НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРА ОЦЕНКИ И ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ.



Ирина Рагозина

Какие ассоциации у вас возникнут, если вы услышите: «оценка компетенций»? Наверняка подумаете о соответствии должности, аттестации и прочих не очень вдохновляющих вещах.

Для начала разберёмся с терминами. Компетенция, в отличие от компетентности, – это модель поведения, которая складывается из личных качеств, знаний и навыков. Компетенция может быть развита на определённом уровне или не развита вообще. Кроме того, недостаток одной компетенции часто компенсируется высоким уровнем другой. Таким образом, компетенции в различном их сочетании влияют на успешность человека в своей деятельности, но не ставят под вопрос профессионализм.

Оценка же чаще всего связана со стрессом, поэтому к ней существует негативное отношение. Но чтобы расти и укреплять свои профессиональные позиции, важно понимать ту исходную точку, из которой мы будем развиваться. Поэтому стоит рассматривать подобное мероприятие как новую возможность, предоставляемую работодателем.

Как же проходит оценка компетенций? Поскольку компетенции проявляются в поведении, то их нельзя оценить с помощью экзамена по профессии. Ведь можно знать, как правильно, но не делать это. Наша новая услуга – ассесмент-центр – позволяет провести комплексную диагностику компетенций и качеств за счёт сочетания разных методик. Мы проводим оценку в живом, интерактивном формате. Такой подход позволяет человеку отвлечься, расслабиться и продемонстрировать своё реальное поведение либо открыто поделиться с экспертом своими принципами и схемами действия в разных рабочих ситуациях. Оцениваемому не нужно представлять перед комиссией, учить инструкции, билеты. Всё, что требуется, – быть собой.

Здесь может возникнуть резонный вопрос: насколько «опасно» раскрываться перед экспертами, не будет ли нежелательных последствий для карьеры или отношений в коллективе. Тут стоит довериться профессионалам. В нашем Центре работают психологи и эксперты, от которых в процессе диагностики вы получите:

- уважительное и бережное отношение
- грамотно выстроенный, экологичный процесс самой оценки
- конфиденциальный подход к ведению оценки и предоставлению отчётов

- корректную и развивающую обратную связь по результатам
- индивидуальные рекомендации по развитию компетенций

В результате вы получите индивидуальный отчёт с планом развивающих действий. Никаких антирекомендаций, взысканий и других негативных мер. Это важное отличие оценки компетенций от аттестации или оценки эффективности.

Также по итогам ассесмент-центра мы предоставляем развёрнутую обратную связь, которая позволит сотруднику и его руководителю спланировать мероприятия по развитию компетенций, расставить приоритеты в работе, определить фокусы в коммуникациях, «подсветить» невидимую сторону. Поэтому процесс может быть в равной степени интересен и полезен как руководителю сотрудника, так и ему самому. А благодаря экспертной обратной связи у оцениваемого появится шанс задать вопросы о собственных возможностях в профессиональном и карьерном развитии.

Чтобы организовать комплексную оценку для своего подразделения, необходимо обратиться в Центр оценки и планов развития Корпоративного университета Транспортного комплекса.



Заполнить заявку

Бонусы за опыт

ЕСЛИ ВЫ ВЕРНЫ МЕТРО, МЕТРО ОТВЕТИТ ВЗАИМНОСТЬЮ. РАССКАЗЫВАЕМ, КАКИЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ЗА НЕПРЕРЫВНЫЙ СТАЖ РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ.

ПРОЦЕНТ ЗА ВЫСЛУГУ ЛЕТ

Доплата к тарифной ставке/окладу за стаж

- От 1 года до 5 лет – **10%**
- От 5 лет до 10 лет – **15%**
- От 10 лет до 15 лет – **20%**
- От 15 лет до 20 лет – **25%**
- Свыше 20 лет – **30%**

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОПЛАЧИВАЕМЫЙ ОТПУСК

От 2 до 6 дней после 2 лет работы в зависимости от должности/профессии/условий труда

НАГРАДА ЗА МНОГОЛЕТНИЙ ТРУД

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

- Нагрудный знак «Ветеран труда метрополитена»
- **17 640 рублей** – единовременная выплата (ежегодно индексируется)

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ЗА ГОД

Выплачивают за полный календарный год, при расчёте учитывают стаж

$$B = 3 \times K_c \times K_v \times K_n$$

B – вознаграждение

3 – годовая зарплата

K_v – коэффициент вознаграждения, который утверждают ежегодно

K_n – коэффициент награды

K_c – коэффициент стажа:

- 1 год – 1
- 2 года – 1,2
- 3 года – 1,4
- 4–6 лет – 1,6
- 6–10 лет – 1,8
- свыше 10 лет – 2

Дольше работаете – больше тринадцатая.

ПОЩЕРЕНИЕ ПРИ РАСТОРЖЕНИИ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА

Единовременная выплата за труд для тех, кто уходит на пенсию впервые

Зависит от стажа и рассчитывается в **средних заработках за месяц**

- От 1 года до 5 лет – **0,5**
- От 5 до 10 лет – 1
- От 10 до 15 лет – 2
- От 15 до 20 лет – 3
- От 20 до 25 лет – 4
- От 25 до 30 лет – 5
- Свыше 30 лет – 6

Непрерывный стаж – последний период работы в метрополитене, в течение которого не прерывался трудовой договор.



Спортивные хроники

НОВАЯ ПОРЦИЯ МЕДАЛЕЙ И КУБКОВ ОТ НАШИХ КОЛЛЕГ.



Команда мосметро по мини-футболу с трофеем

С
П
О
Р
Т

МИНИ-ФУТБОЛ: ЗОЛОТО СРЕДИ ВЕТЕРАНОВ

12 ноября прошёл Открытый турнир Московского метрополитена. Наши самые опытные игроки боролись за победу с ветеранскими командами Мосгортранса, Мегафона, Газпромбанка, Колледжа Московского транспорта, Союза машиностроителей России и ОДК ММП им. Чернышёва. Перед началом матчей спортсменов поприветствовали советский футболист, олимпийский чемпион (Сеул, 1988) Алексей Прудников и директор Колледжа Московского транспорта Анна Печёная.

Высокий уровень игры + правильный настрой = беспроигрышная серия. По такой формуле наши футболисты провели домашний турнир. Более того, Сергей Цепелев не пропустил ни одного мяча и был признан лучшим вратарём турнира. На пьедестал в этот день также поднялись Мегафон (2-е место) и Газпромбанк (3-е место).

Благодарим Колледж Московского транспорта за отличный приём. А также нашего коллегу Максима Чеклецова за потрясающую комментаторскую работу.

ШАХМАТЫ: ОСЕННИЙ БЛИЦ

22 октября 28 шахматистов Московского метрополитена сразились в турнире по быстрым шахматам. Награду высшей пробы завоевал сотрудник Службы подвижного состава Алексей Долгов. Серебро досталось Антону Козлову из электродепо «Фили». Бронза у Максима Якубовича из Службы безопасности.

БАСКЕТБОЛ: ОСЕННИЙ КУБОК

В октябре наша сборная приняла участие во всероссийском турнире. Игра с командой «Амплитуда» из Воронежа закончилась со счётом 58:33 в пользу мосметро. Ещё одну крупную победу принесла встреча с Tirus basket. Финальный свисток зафиксировал 58:28. А вот в последней игре соперник оказался сильнее. Газпром энергохолдинг одержал победу со счётом 61:40. У мосметро серебро.



Даниил Дьяков из Службы безопасности (в центре) – лучший игрок турнира



Лидер в баскетболе последних двух лет – Служба безопасности

СПАРТАКИАДА: ЧЕМПИОНАТ ПО БАСКЕТБОЛУ

Шесть недель в СК «Территория мяча» шли баскетбольные баталии между подразделениями метрополитена. Второй год подряд верхнюю строчку рейтинга заняла Служба безопасности. Серебро снова у электродепо «Сокол». В тройку лидеров в этом году также ворвалось электродепо «Печатники», обыграв в решающем матче Службу электроснабжения со счётом 42:41. По результатам чемпионата в высший дивизион «Москва» в следующем сезоне переходят «Солнцево» и «Выхино». А место в дивизионе «Витязь» обеспечили себе Служба пути и ДИТС.

Призёры шахматного турнира среди сотрудников мосметро



В НОЯБРЕ ТАКЖЕ ПРОШЛИ ЧЕМПИОНАТЫ МЕТРОПОЛИТЕНА ПО ГИРЕВОМУ СПОРТУ И ШАХМАТАМ. ИМЕНА ПОБЕДИТЕЛЕЙ ОПУБЛИКУЕМ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ.

Чтобы оперативно и в подробностях узнавать о спортивных событиях, подписывайтесь на **Telegram-канал «Спорт в мосметро»**.

На вопросы о спорте вам ответят по телефону: **8 (495) 185-78-80**.

Узнать об участии в Спартакиаде метрополитена можно в первичной профсоюзной организации вашего подразделения.

Спортивное движение мосметро курирует Дорпрофжел и Центр развития имиджа работодателя и социальных программ.

12

ноябрь
11 (139) 2022В
Г
О
С
Т
И
К

Повелители стрелок и сигналов

КОРРЕСПОНДЕНТ **ММ** ПРИШЁЛ В ГОСТИ НА БЛОКПОСТ СТАНЦИИ «ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ» БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ К ДЕЖУРНОМУ СТАНЦИОННОМУ ПОСТА ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ ВИКТОРИИ ЖУЧКОВОЙ.



Виктория Жучкова – ДСЦП станции «Электrozаводская» БКЛ

В отличие от кассиров, дежурных по станции и машинистов, они у пассажиров не на виду. Но их работа, направленная на организацию движения поездов и обеспечение безопасности пассажиров, является одной из самых важных и ответственных в метрополитене.

Дежурный станционного поста централизации (ДСЦП) – специалист, который управляет стрелками и сигналами в пределах станции или парковых путей электродепо. Рабочее место ДСЦП на новых станциях расположено в помещении диспетчерского пункта станции – в одной большой комнате кроме ДСЦП и оператора при дежурном станционном поста централизации – главного помощника ДСЦП, организовано рабочее место дежурного по станции (ДСП) и, если это станция с путевым развитием, дежурного по приёму и отправлению поездов (ДСП п/о). Здесь на рабочем месте ДСЦП размещается оборудование для централизованного, удалённого управления стрелками и сигналами.

Вика, как ты попала в наш многотысячный коллектив?

Это был длинный путь! Всё началось с моего увлечения фотографией. Мне нравилось ездить в метро, и в какой-то момент я решила попробовать пофотографировать там. А когда набралось уже достаточное количество снимков, я завела страничку в социальной сети, посвящённую московскому метро. Я углубилась в тему, стала изучать подвижной состав, техническое устройство метрополитена. И в какой-то момент поняла, что очень хочу там работать. Так получилось, что мой блог заметили в пресс-службе метрополитена и стали приглашать на различные мероприятия. После того как я увидела работу метро изнутри, у меня уже не оставалось никаких сомнений!

А до метрополитена у тебя был опыт работы?

Да, по образованию я менеджер по туризму и успела даже пару лет поработать в визовом центре Финляндии. В метрополитене я сначала прошла обучение на оператора при дежурном станционном поста централизации, потом через какое-то время пришла учиться уже на дежурного по станции.

Было сложно?

Было очень интересно! Мне вообще нравится учиться, поэтому, проработав полтора года дежурным на станции «Шелепиха», я захотела стать

ДСЦП. Помог случай – участие в конкурсе профессионального мастерства «Лучший дежурный по станции метрополитена». Я заняла пятое место, но меня заметили и запомнили. В итоге я прошла собеседование и отправилась учиться на ДСЦП.

Вика, во сколько ты приходишь на работу?

ДСЦП работают посменно по 12 часов, соответственно, смены бывают дневные и ночные. Дневная смена начинается в 8 часов утра, ночная – в 8 вечера. Как правило, ДСЦП приходит минимум за 15 минут до начала работы, чтобы «принять дежурство»: узнать от коллеги из предыдущей смены, что произошло во время её дежурства, какие работы проводились на станции, были ли какие-то замечания и нарушения графика движения поездов.

А перерыв на обед во сколько?

У ДСЦП нет перерывов, он должен постоянно в течение смены находиться в помещении блокпоста. Максимум отлучиться на несколько минут, обязательно доложив поезднему диспетчеру. ДСЦП может поесть или выпить чаю, но только непосредственно на рабочем месте.

Как выглядит твоё рабочее место?

Это огромный стол, на котором установлено два компьютера АРМ (автоматизированное рабочее место) ДСЦП – основной, с которого осуществляется управление, и резервный. Также на столе стоят несколько телефонных аппаратов: селектор (поездная диспетчерская связь), стрелочная и местная связь. Ещё есть устройство громкоговорящего оповещения, с помощью которого можно сделать объявление для пассажиров. И бумажный график движения поездов. Кроме этого есть Автоматизированная система регистрации приказов поездного диспетчера, позволяющая принимать приказ поездного диспетчера сразу, не записывая его в журнал. Также перед нами расположена огромная видеостена, на которую выведены камеры, смотрящие на стрелки, на станционные пути и на различные уголки станции.

С чего начинается твой рабочий день?

Я, как и остальные работники моей смены, получаю оперативный инструктаж. Затем проверяю работу АРМ ДСЦП. Смотрю, чтобы график движения поездов был правильно подложен. И ещё много чего, напри-

мер, чтобы ящик хранения курбеля был опломбирован. В течение смены я постоянно наблюдаю за положением стрелок и показаниями повторителей светофоров, слежу за прибытием и отправлением составов по графику движения поездов, веду регистрацию прибытия и отправления каждого поезда в настольном журнале. И обо всех отклонениях от графика (начиная от 5 секунд!) докладываю поезднему диспетчеру. Вот примерно так выглядит типичная дневная смена.

А дневные смены отличаются от ночных?

Конечно. Вообще, дневные смены, как правило, похожи одна на другую, а вот ночные смены более разнообразны. Ведь метро на ночь закрывается только для пассажиров, а на станциях в полном объёме начинаются профилактические и ремонтные работы, проходят хозяйственные поезда.

Как раз в ночную смену перед началом движения поездов ДСЦП тестирует индивидуальный перевод стрелок, затем опробует каждый маршрут, по которому может пройти поезд. Ещё перед началом движения поездов мы выдаём машинистам на блокпосту поездные документы. Вообще, подготовка к началу движения поездов по линии – это отдельный сложный «ритуал».

А ещё по ночам, раз в три месяца, проводятся тренировочные занятия – начальник станции организует для всей смены проверку знаний, чтобы работники не теряли уровень квалификации. Это и теоретические вопросы, и практические задания на выход из возможной нештатной ситуации. А потом мы идём на стрелку и переводим её вручную с помощью курбеля.

Что тебе нравится в твоей работе?

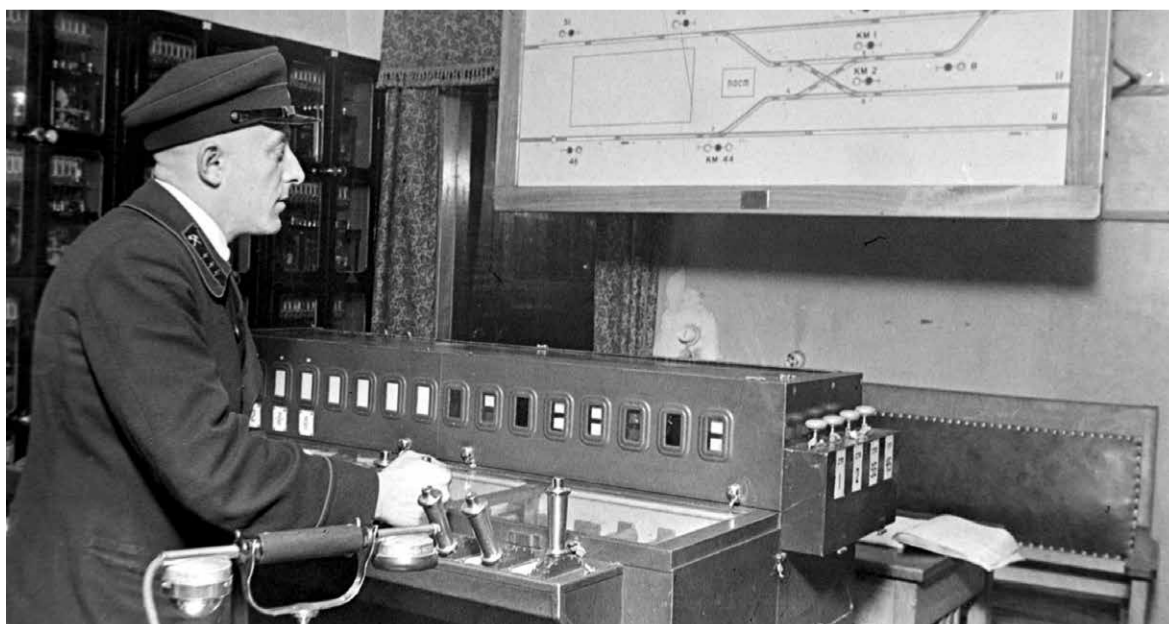
Очень нравится, когда приходят стажёры на практику. Нравится что-то им объяснять, показывать, отвечать на их вопросы. Мне очень хочется показать людям, что работать в метро – это очень здорово! У меня даже появилась идея попробовать себя как преподавателя.

Когда ты начала работать в метро, было что-то, что тебя поразило?

Неожиданно большое количество помещений на станции, абсолютно различного назначения. Ведь пассажиром ты видишь только очень маленькую часть станции – платформу и вестибюли.

Как ты проводишь свободное время?

Я занимаюсь спортом, йогой. Ещё я рисую. Недавно закончила курсы графического дизайна. Также хочу продолжить профессиональное развитие, например пройти обучение по программе профпереподготовки в РУТ (МИИТ).

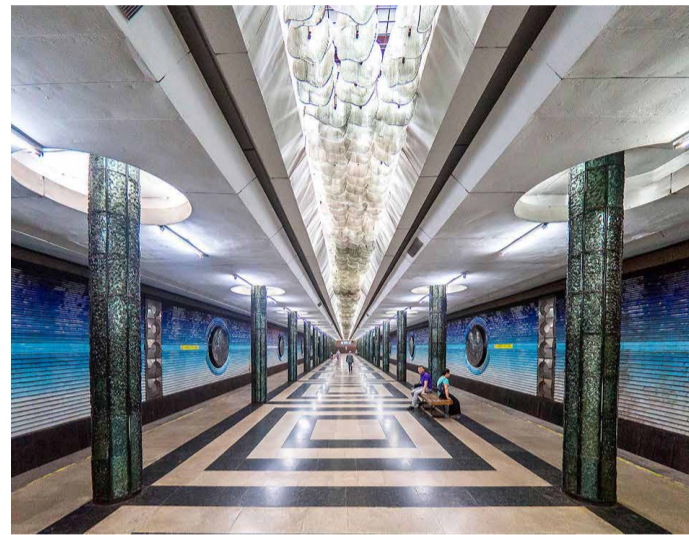


Так выглядело рабочее место ДСЦП станции «Комсомольская» в 1935 году

Пётр НОВИКОВ

Подземное сокровище Ташкента

6 НОЯБРЯ ПЕРВЫЙ МЕТРОПОЛИТЕН, ПОСТРОЕННЫЙ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ, ОТМЕТИЛ СВОЁ 45-ЛЕТИЕ.



Станция «Космонавтлар»



Панно на станции «Космонавтлар»

нельный отряд №2, восстанавливающий город после землетрясения, приступил к сооружению строительных площадок первых станций.

В проектировании и сооружении метро помогли специалисты из Москвы, Ленинграда, Киева, Тбилиси и Баку. Строительство велось преимущественно открытым способом. Основная часть трассы пускового участка линии прошла под самым широким в городе проспектом Дружбы Народов, что, безусловно, облегчило задачу строителей. Однако были и сложные моменты, особенно при строительстве туннеля под каналом Боз-Су, когда строители столкнулись с большим количеством подземных речек и грунтовых вод – пришлось прокладывать туннели на несколько метров ниже первоначально запланированного уровня.

Торжественный митинг, посвящённый открытию Ташкентского метрополитена, состоялся 6 ноября 1977 года – накануне очередной годовщины Октябрьской революции. А уже на следующий день, ровно в 5 часов утра, поезда с пассажирами начали курсировать между станциями «Сабир Рахимов» и «Сквер Амира Темура». Первый участок первой линии Ташкентского метрополитена протяжённостью 12,2 км с девятью станциями связал центр города с самым крупным жилым массивом Чиланзар и Центральным автовокзалом города. Вторую очередь первой линии (получившей название Чиланзарская) запустили в 1980 году.

Первую очередь Узбекистанской линии ввели в эксплуатацию в 1984 году, а достроили в 1992 году. За годы независимости Узбекистана была спроектирована и сдана в сентябре 2001 года первая часть Юнусабадской линии (6 станций), а 30 августа 2020 года к ней добавились ещё 2 станции. При строительстве этой линии применили новые технические и технологиче-

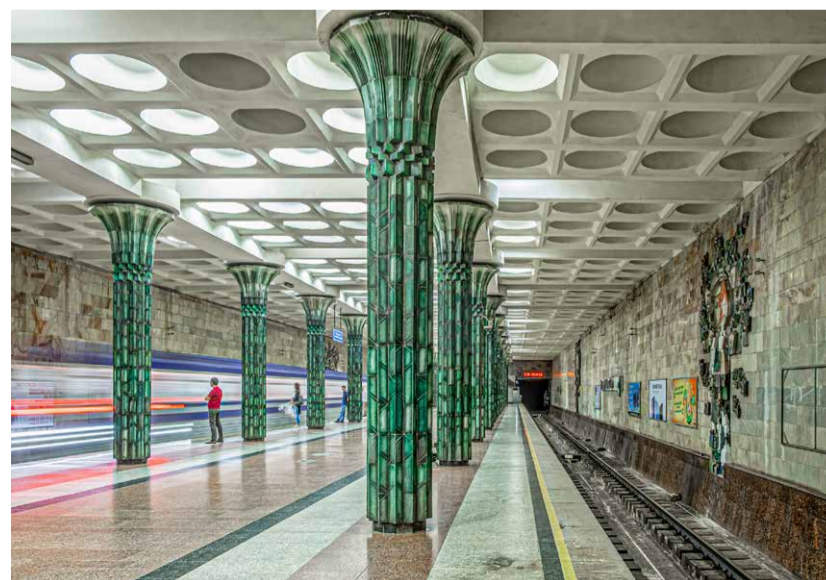
ские решения, а в отделке и художественном оформлении станций использовали как традиционные материалы (гранит и мрамор), так и современные – стекло, металл и керамику.

30 августа 2020 года запустили первую очередь (7 станций) наземной Кольцевой линии, а 26 декабря 2020 года открылся Сергелийский радиус Чиланзарской линии с пятью станциями.

Сегодня Ташкентский метрополитен состоит из четырёх линий общей протяжённостью 59 км с 43 станциями (из которых 31 подземная, 9 надземных и 3 наземных). Метро работает с 5 утра до полуночи, а в праздничные дни – до 4 часов утра. В настоящее время среднесуточная перевозка составляет более 250 тысяч пассажиров. Четырёхвагонные составы обслуживают два электродепо («Чиланзар» и «Узбекистан»).

Осенью 2019 года на всех станциях заработал бесплатный Wi-Fi. В октябре 2020 года начался постепенный отказ от оплаты проезда на основе жетонов, а с 1 ноября в метрополитене Ташкента стала возможна оплата только бесконтактным способом: через единые транспортные карты «АТТО», через банковские карты с чипом NFC (HUMO), а также с помощью одноразового билета с QR-кодом.

Все станции Ташкентского метрополитена имеют свой неповторимый архитектурный облик. Немаловажную роль в их дизайне играет освещение, которое на одной станции создаёт атмосферу праздничного бального зала, а на другой – заставляет почувствовать себя в таинственных катакомбах. Каждая станция – это отдельная достопримечательность Ташкента. Наверно, потому жители города так часто видят изумленные лица туристов и гостей столицы из других регионов Узбекистана, увлеченных этим подземным миром.



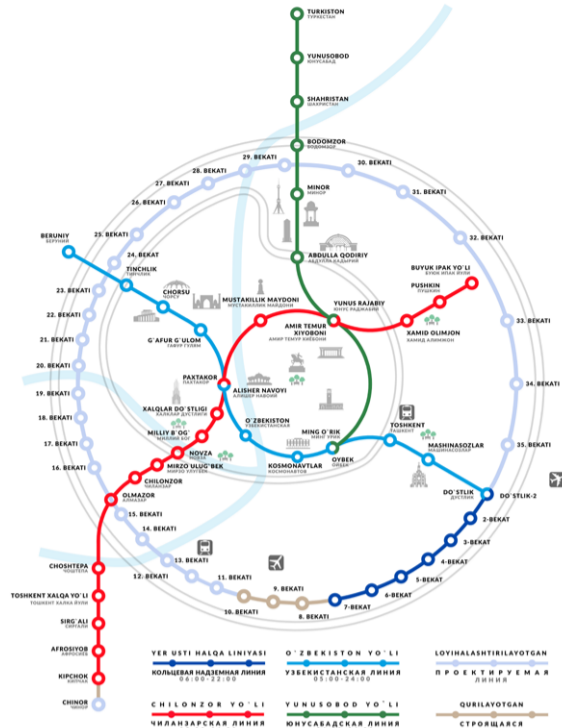
Станция «Гафура Гуляма»



Станция «Алишера Навои»



Станция «Новза»



Сегодня Ташкент – это современная столица Узбекистана, в которой практически не осталось древних архитектурных достопримечательностей, какими могут похвастаться Самарканд, Хива или Бухара. Но и здесь, в самом густонаселенном городе Центральной Азии, есть свои достопримечательности. Одной из них является метрополитен.

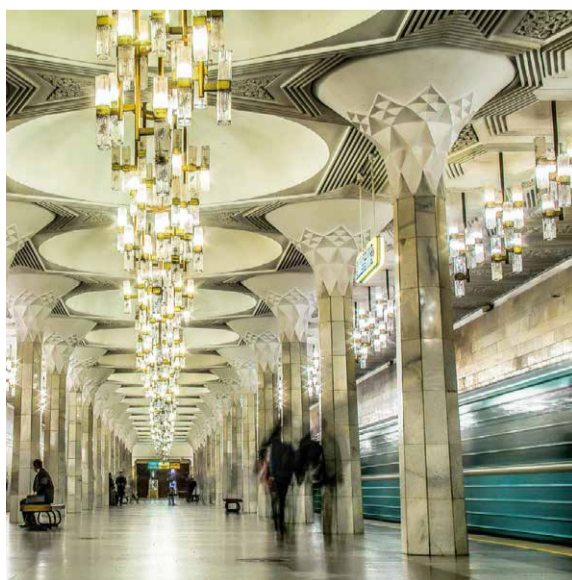
Метро Ташкента – надёжный, удобный и востребованный вид городского пассажирского транспорта. Это уникальный по многим инженерно-техническим решениям транспортный комплекс с оригинальным и самобытным архитектурно-художественным оформлением станций.

Ташкентский метрополитен – старейший в Центральной Азии. Его проектирование началось ещё в конце 1960-х годов, когда население города превысило миллион человек. Ташкент стремительно рос и расширялся: в процессе ликвидации последствий землетрясения 1966 года стали появляться новые микрорайоны и города-спутники. В течение нескольких лет население города увеличилось почти в полтора раза, а площадь городской территории стала больше на треть. Потребовалось наладить и развить надёжную транспортную связь между центром города и новыми районами.

В 1967 году на республиканском уровне утвердили постановление «О проектировании и строительстве метрополитена в Ташкенте», а в ноябре 1972 года тон-



Станция «Чиланзар»



Станция «Мустакиллик Майдоми» (архитектор Лев Попов)

Архитектор Надежда Быкова



Надежда Быкова

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 115 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ НАДЕЖДЫ БЫКОВОЙ, АВТОРА ДЕСЯТИ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА, ДЕВЯТЬ ИЗ КОТОРЫХ ОНА СПРОЕКТИРОВАЛА В СОВАВТОРСТВЕ СО СВОИМ МУЖЕМ АРХИТЕКТОРОМ ИВАНОМ ТАРАНОВЫМ.

Надежда Александровна Быкова родилась 28 ноября 1907 года в Серпухове в семье земского врача Александра Быкова и фельдшерицы Надежды Чербовой. Девочка с детства мечтала пойти по стопам отца и стать врачом. Отец хлопотал о предоставлении медицинским институтом в Москве целевого места для Серпухова, добился брони, но произошла какая-то ошибка – направление пришло не в мединститут, а... во ВХУТЕМАС. Надежде пришлось срочно готовиться к экзаменам по рисунку и черчению. Несколько уроков ей дал бывавший в Серпухове Василий Поленов. Экзамены она сдала, даже умудрилась получить «плюс» за способности, но «минус» за подготовку, и была принята в институт.

Во ВХУТЕМАСе Быкова сразу же окунулась в интересную жизнь. Особенно её привлекала дисциплина, которая называлась «Пространство» – по сути, это было введение в архитектуру. Вскоре на свою былую мечту о медицинском институте она махнула рукой. Первые два года преподавание во ВХУТЕМАСе было общим для всех факультетов, а с третьего курса будущие архитекторы учились по специальной программе. В это время советскую архитектуру представляли различные обществу и ассоциации. Надежда привлекала АСНОВА. Она очень хотела учиться у профессора Николая Ладовского, но приём к нему был ограничен. Она попала к другому представителю АСНОВЫ – Дмитрию Фридману, а затем перешла к Николаю Докучаеву.

они вместе учились во ВХУТЕМАСе. Конкурс на «Белорусскую» был ещё больше, чем на «Сокольники», но их проект победил. В облицовке станционного зала архитекторы использовали мрамор трёх различных сортов: сиреневый с тёмными прожилками Биробиджан, серый Уфалей и чёрный Давалу. Варьируя оттенки мрамора, архитекторы старались уменьшить ощущение «подземки» и добиться того, чтобы пассажиры ощущали себя как в подземном дворце.

Третьей станцией, которую Быкова снова делала с Тарановым, стала «Новокузнецкая». Консультировал их академик Иван Жолтовский. Это был художник с необычайно тонким вкусом, который мог легко согласиться с мнением молодого автора, умел и тактично, не навязывая своего решения, подсказать что-то очень ценное. Именно по предложению Жолтовского на «Новокузнецкой» появились мраморные скамьи с волютами. Он также поддержал идею установки ряда торшеров вдоль центральной линии подземного зала, одобрил рисунок свода, тему которого молодые архитекторы позаимствовали из римской гробницы Валериев.

ВХУТЕМАС, который за годы её обучения стал ВХУТЕИНОм, Надежда Быкова окончила в 1930 году – как раз в тот самый период, когда начали проектировать метро. Сначала она работала в проектно-институте ГИПРОГОР, который занимался разработкой типовых проектов по строительству жилых домов, школ, больничных и лечебных учреждений, гостиниц, домов советов и прочих видов гражданского строительства.

В 1932 году Быкова пришла в архитектурное бюро Метростроя, которым руководил Самуил Кравец – один из создателей здания Госпрома в Харькове. Поначалу молодые архитекторы проектировали не станции, а другие метро-строевские объекты – столовые, жильё и т.д. Вскоре Быкова приняла участие в конкурсе на проект станции «Сокольники». Из семи конкурирующих проектов был одобрен совместный – её и Ивана Таранова.

С Тарановым, впоследствии ставшим её мужем, Быкова спроектировала ещё несколько станций метро, но «Сокольники» навсегда оставалась их любимой работой. Они оба тяготели к аскетизму формы и в «Сокольниках» стремились к простоте: простые колонны, простые капители, просто решённая стена. Работа Надежды Быковой над проектом станции «Сокольники» была высоко оценена – наград было много: почётная грамота ВЦК, ордер на комнату в Денежном переулке, отрез на пальто и гран-при на Международной выставке в Париже.

Второй станцией метро для Быковой стала «Белорусская». И это была единственная станция, которую она сделала без Ивана Таранова. Её соавтором на этот раз стал Николай Андриканис, с которым

За проект станции «Новокузнецкая» супруги получили по ордену Красной Звезды. Но они были отмечены здесь ещё одной «наградой». Торец центрального зала станции «Новокузнецкая» украсили панно флорентийской мозаики «Фронт и тыл в борьбе против немецких захватчиков», на которой изображён советский народ на фоне Москвы и знамени с профилем Сталина. В 1960-х годах Сталин был заменён Лениным, а после сооружения перехода на станцию «Третьяковская» в 1970 году панно было перенесено на площадку перехода. Художник Борис Покровский, автор мозаичного панно, «спрятал» в нём среди других портреты авторов станции: молодой человек с чертежом – это Иван Таранов, а девушка с короткой стрижкой – Надежда Быкова.

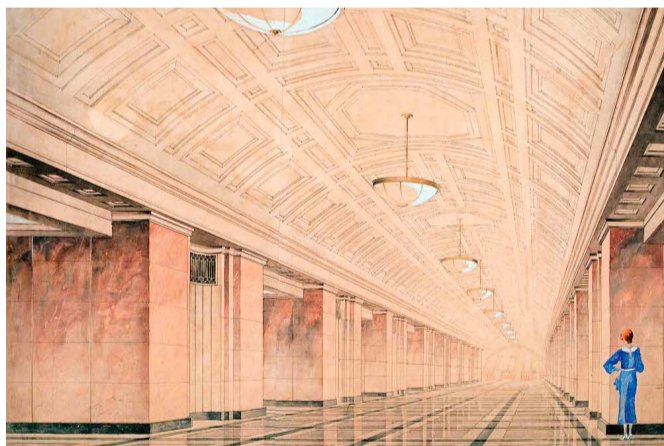
Следующей совместной работой супругов стала «Белорусская» Кольцевой линии. Обычно на станциях метро строили высокие мраморные, около двух метров высотой, пилоны, а потом шёл небольшой свод. На «Белорусской» архитекторы сделали наоборот: пилоны – низкими, а свод – большим и широким. У них было много оппонентов, и самыми агрессивными были строители, которые считали, что низкие, из белого мрамора пилоны не сделают подземный зал нарядным. Но станция, тем не менее, всем понравилась. За неё Таранов и Быкова получили в 1952 году Сталинскую премию третьей степени.

Последующие станции – «Спортивная» (1957), «ВДНХ» (1958), «Измайловская» (1961), «Щёлковская» (1963) и «Проспект Вернадского» (1963) – в силу многих обстоятельств были менее яркими, но они потребовали огромного вклада сил, энергии и любви.

Надежда Быкова,
Иван Таранов.
Проект станции
«Сокольники».
Перронный зал.
Перспектива (1934)



Надежда Быкова, Николай Андриканис.
Проект станции
«Белорусский вокзал»
(«Белорусская»)
Перронный зал.
Перспектива (1936)



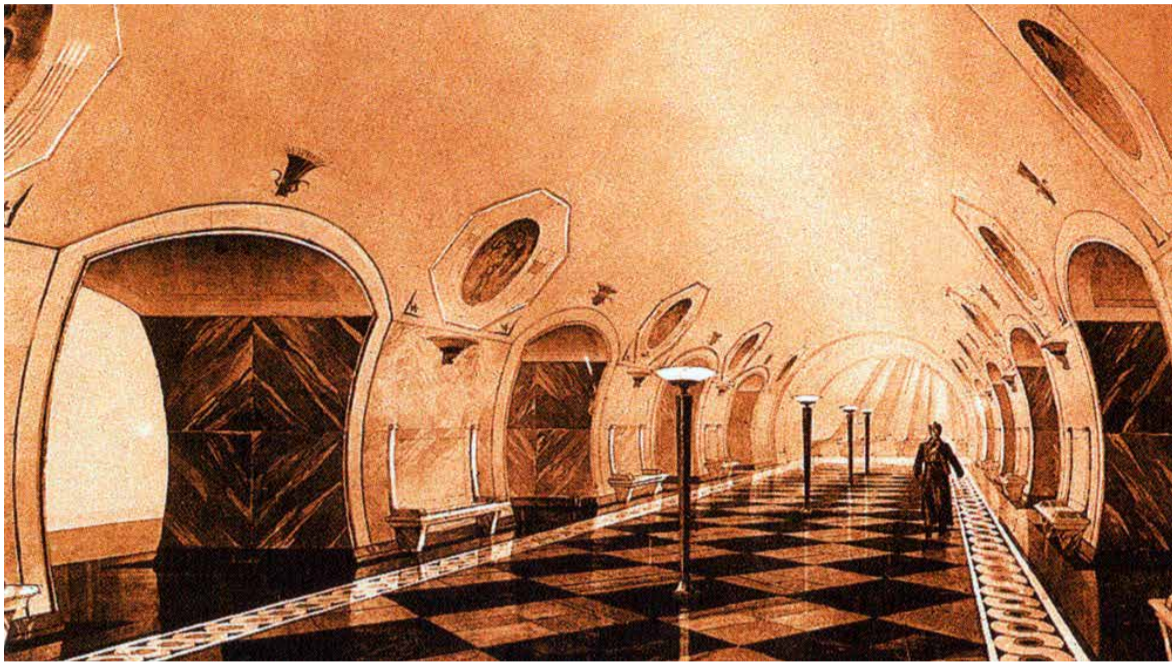
Архитекторы
станции
«Белорусская»-
кольцевая:
Н.А. Быкова (сидит),
Я.В. Татаржинская,
А.А. Марова
и З.Ф. Абрамова
(1952)



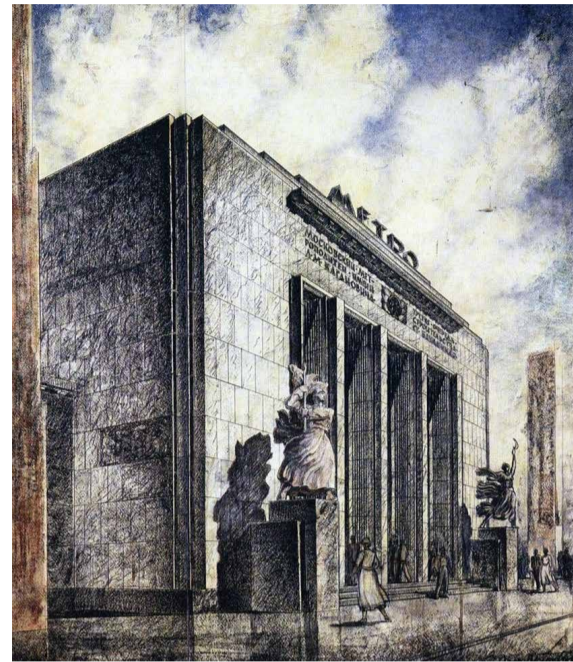
Надежда Быкова со своими детьми – будущим архитектором Андреем Тарановым и его сестрой Алёной

Станция «Бауманская»

ЗНАКОМИМ ВАС С ФОТО ИЗ РАЗНЫХ ЭПОХ МОСКОВСКОГО МЕТРО И СВЯЗАННЫМИ С НИМИ ИСТОРИЯМИ.



Яков Лихтенберг, Борис Мезенцев. Проект станции «Спартакoвская». Перспектива центрального зала (1937–1938)



Борис Иофан. Проект наземного вестибюля станции «Спартакoвская» (1939)

«Бауманскую» открыли 18 января 1944 года на участке «Курская» – «Измайловская» (сейчас – «Партизанская»). Станция проектировалась в составе третьей очереди строительства Покровского радиуса под названием «Спартакoвская». Строительство началось ещё в 1938 году, и к началу Великой Отечественной войны тоннель был готов на 70%, после чего работы заморозили до 1943 года. Спустя год станция была открыта с названием «Бауманская» – в честь Николая Эрнестовича Баумана, революционера, деятеля большевистского крыла РСДРП.

Первый конкурсный проект «Спартакoвской» разработали архитекторы Яков Лихтенберг и Борис Мезенцев. В идее угадывается характерный для авторов почерк – внимание к тектонике, осмысление архитектурными средствами конструкций станции. В их проекте отделанные тёмным материалом арки-проходы были вырезаны по вогнутой поверхности, образуемой белым сводом, и отделены от него лишь тонкими витыми тягами. На своде располагались небольшие плоские барельефы, изображающие античных героев. К своду примыкали скамьи с инкрустированными спинками, а по центру зала были установлены высокие торшеры с плафонами в виде широких матово-белых чаш. Но этот проект не был осуществлён.

За основу был принят проект Бориса Иофана. Изначально архитектор планировал отразить в оформлении тему восстания Спартака в Риме, украсив станцию скульптурами гладиаторов. Но с началом Великой Отечественной войны строительство станции заморозили. Работы возобновили только в начале 1943 года, когда актуальной темой оформления стал героический труд народа в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Борис Иофан переработал проект станции, получившей к тому моменту новое название «Бауманская». Теперь место гладиаторов должны были занять скульптуры современников – защитников Родины и тружеников тыла.

За создание скульптур для «Бауманской» взялся возвратившийся в феврале 1943 года в Москву из эвакуации скульптор Вячеслав Андреев, который предложил разместить в нишах пилонов восемь скульптур. Но сам он успел закончить только четыре скульптуры («Метростроевца», «Красноармеец со знаменем», «Красноармеец в маскировочном халате» и «Лётчик»). 15 октября 1945 года художника не стало. Остальные фигуры («Командир», «Партизанка», «Рабочий» и «Конструктор») выполнили по эскизам скульптора его вдова и скульптор Сергей Кольцов. Гипсовые скульптуры вскоре покрасили под бронзу, а в 1970-е годы заменили на бронзовые копии.

Наземный вестибюль «Бауманской» был выполнен в виде портала с четырьмя гранитными колоннами.

Фасад вестибюля украсили расположенные над входными дверями рельефные изображения панорамы Красной площади и солдат разных видов войск.

Над эскалаторным наклоном в конце 1940-х годов смонтировали майоликовое панно, выполненное из разноцветной смальты «Слава Советской Армии» (автор Исаак Рабинович), украшенное надписью: «Фронт и тыл представляют у нас единый и нераздельный боевой лагерь».

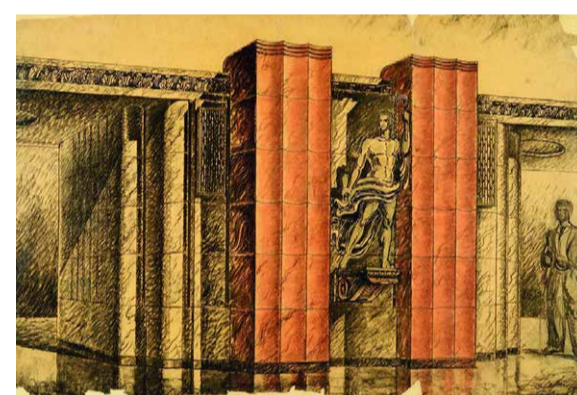
До 2015 года на «Бауманской» работали самые старые действующие тоннельные эскалаторы в мире типа Н-40. Реконструкция эскалаторного наклона долгое время откладывалась в расчёте на строительство второго выхода со станции. Однако из-за отсутствия свободного места на поверхности новый выход так и не был сооружён. В ходе реконструкции, начавшейся в феврале 2015 года, на станции «Бауманская» впервые в истории московского метро вместо трёх старых эскалаторов было смонтировано четыре современных эскалатора.



Изначально гипсовые скульптуры, установленные на «Бауманской», не были покрашены под бронзу (фото: Владимир Савостьянов, Леонид Великжанин, 28 апреля 1947)



Художник Александр Иванов в вестибюле станции «Бауманская» монтирует панно «Слава Советской Армии» (фото: Леонид Великжанин, 1948)



Борис Иофан. Проект станции «Спартакoвская». Перспектива центрального зала (1939)

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Вячеслав Андреев, создавший образы героев войны и тружеников тыла для станции «Бауманская», был не только выдающимся скульптором, но и талантливым художником. Именно он разработал классический полу-профиль Владимира Ильича Ленина для изображения на одном из главных документов советской эпохи. Если знаете наизусть, то присылайте ваши ответы **до 10 декабря** на почту gazeta@mosmetro.ru. Обязательно укажите свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также должность и название подразделения, в котором работаете. Среди тех, кто пришлёт верный ответ, мы разыграем приз.

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ:

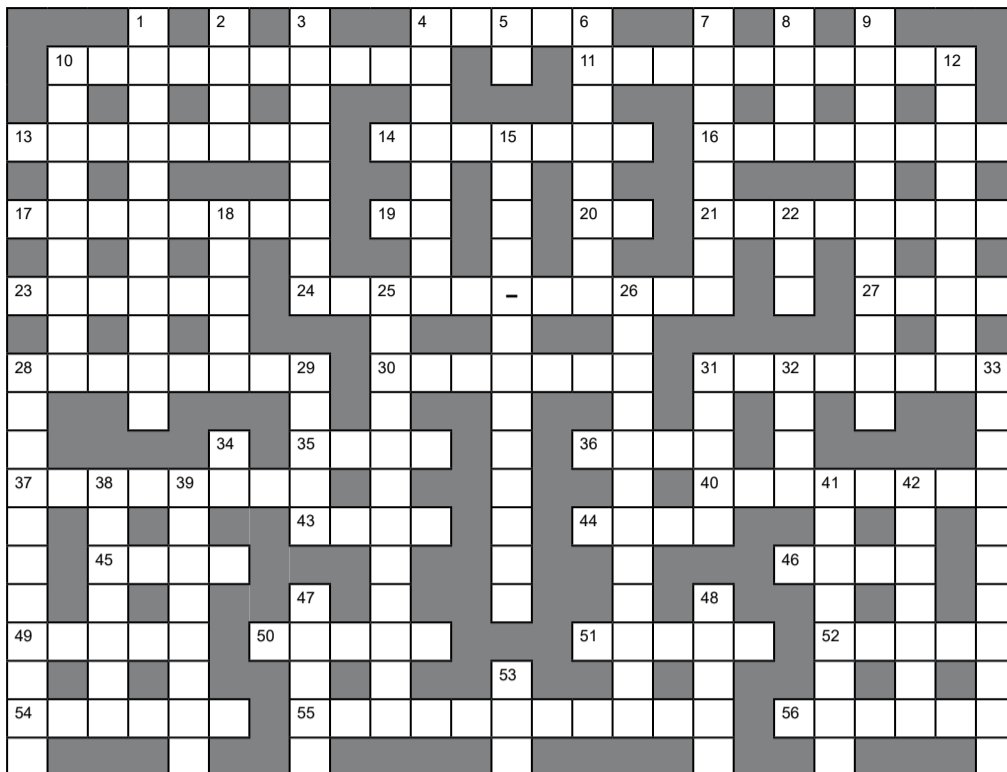
Где снимали сцены футбольного матча для фильма «Старик Хоттабыч»?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

Несмотря на то что в книге футболисты играют на московском стадионе «Динамо», матч снимали в Ленинграде. Основные сцены сняли на стадионе завода «Светлана». При этом все задействованные в фильме игроки были настоящими футболистами. Поскольку стадион был небольшим, пришлось при монтаже «дорисовывать» на общих фонах прожекторы и массовку – болельщиков, которые были сделаны из картона. А крупные планы сидящих на трибунах болельщиков досняли на Центральном стадионе имени Кирова (на его месте сегодня располагается «Газпром Арена»).

В этот раз победителем нашей викторины стал **Андрей Гусев, инженер Производственно-технического отдела электродепо «Митино»**. Поздравляем победителя!

Пётр НОВИКОВ



ПО ГОРИЗОНТАЛИ

4. Помещение на телефонной станции, в котором находятся вводы всех кабелей и линий связи
10. Станция московского метро, оформление которой посвящено теме спорта и физкультуры
11. Станция МЦД, расположенная рядом с районом Москва-Сити
13. ТЧ-17
14. Архитектор, спроектировавший здание Инженерного корпуса Московского метрополитена на проспекте Мира
16. Керамический цилиндр для крепления электропроводов
17. «Отец русской комедии», в чью честь назвали станцию московского метро
19. Суп с напустой
20. Марка отечественных мотоциклов
21. Проверка билетов у пассажиров
23. Инструмент для нарезания внутренней резьбы
24. Первая станция московского метро с кроссплатформенной пересадкой
27. Хищная ночная птица
28. Приспособление в автомобиле для перевозки багажа
30. Отбор среди претендентов человека, в наибольшей мере соответствующего творческому замыслу
31. Целостный образ, формирующийся в сознании человека при восприятии объектов, при представлении о них
35. Надпись или пояснительный текст в фильме
36. Новогоднее дерево
37. Последняя станция московского метро, открывшая в СССР
40. Летательный аппарат с вертикальным взлётом и посадкой
43. Устройство для замыкания и размыкания электрической цепи
44. Дуга между пилонами
45. Гнутая из дерева основа колеса телеги
46. Отличительный знак государства, города или рода
49. Хлопчатобумажная ткань с гладкой лицевой поверхностью
50. Тайный агент сысской полиции
51. Нанесённый материальный или моральный вред
52. Совокупность художественных приёмов и средств
54. Фармацевтический магазин
55. Станция московского метро, названная в честь города, основанного Юрием Долгоруким
56. Недовольство пассажира, записанное в книгу

ПО ВЕРТИКАЛИ

1. Станция, на которой расположен Центр профориентации Транспортного комплекса
2. Заведение общественного питания и отдыха
3. Естественный выход подземных вод
4. Изделия из обожжённой глины
5. Единица измерения электрического сопротивления
6. Станция Арбатско-Покровской линии
7. Идентификация товара в виде полосок на этикетке
8. Новая валюта Старого Света
9. Пилонная станция глубокого заложения, впервые сооружённая с уменьшенным диаметром центрального зала (8,5 метра)
10. Бумажная «база данных»
12. Город, основанный Ярославом Мудрым
15. Единственная станция московского метро, названная в честь города в Азии
18. Граница между правом и бесправием
22. Часть архитектурного пространства, ограниченная рядами колонн или столбов
25. Станция, на которой край платформы впервые в московском метро был обозначен световой линией
26. «Разводящий» на перекрёстке
28. Станция Замоскворецкой линии, открытая на действующем перегоне
29. Небольшая моторная лодка
31. Раздел книги
32. Система знаков для секретной переписки
33. Одна из станций Центрального пересадочного узла Московского метрополитена
34. Серия отечественных самолётов
38. Прибор для регулирования силы тока и напряжения
39. Стеклоочистители в автомобиле
41. Первая московская улица, получившая сплошное электрическое освещение
42. Одноимённые станция метро и МЦД, наиболее удалённые друг от друга
47. Корабельный колокол
48. Кафтан русского нучера
53. 365 (366) дней

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Тимирязевская. 7. Комсомольская. 12. Кутузовская. 14. Радиосигнал. 16. Зов. 17. Рок. 18. Телецентр. 20. Каганович. 23. Ховрино. 26. Амальгама. 29. Артамонов. 32. Эшелон. 33. Символ. 35. Максимум. 36. Оливье. 37. Ока. 38. Инстанция. 41. Йод. 42. Рея. 43. Багратион. 46. Сноуборд. 48. Вратарь. 51. Разметка. 54. Ют. 55. Як. 56. Утконос. 58. Дельфин. 59. Гора. 60. Измайлово. 61. Игла. 63. Реализм. 65. Кипяток. 67. Ра. 68. Нагон. 69. Ил. 72. Домодедовская. 73. Академическая.

По вертикали: 1. Текстура. 2. Металл. 3. Резец. 4. Век. 5. Князь. 6. Яковлевы. 7. Коррозия. 8. Маркс. 9. Леска. 10. Канава. 11. Яблочков. 13. Венера. 15. Декада. 19. Рама. 21. Гурт. 22. Льгота. 23. Хайвэй. 24. Окская. 25. Амплуа. 27. Машинист. 28. Мюсли. 30. Рамка. 31. Ольховая. 34. Лодка. 35. Марка. 39. Тротуар. 40. Ярд. 43. Бар. 44. Газ. 45. Титаник. 47. Букса. 49. Разминка. 50. Работник. 52. Аул. 53. Миф. 57. Сименс. 58. Доклад. 59. Город. 62. Аллея. 64. Лорд. 66. Ясли. 70. До. 71. Ас.

КНИЖНАЯ ПОЛКА

Ирина Майорова

Метромания

ISBN 978-5-353-03224-3
Росмэн-Пресс, 2008

У врача-стоматолога Максима Кривцова необычное хобби: он фотографирует станции Московского метрополитена поздно ночью, когда уходит последний поезд и в метро нет ни души. Но на отпечатанных фотографиях отчетливо видны тени мужчин, женщин и детей... Главный герой пытается найти объяснение этой «мистической чертовщине», обращаясь к сотрудникам метрополитена, специалистам по фантомграфии и физикам-оптикам. Если бы он знал, что, рассказав этим людям о своём увлечении, он станет идеальной кандидатурой для обвинения в убийстве!



Спасаясь от ареста, Максим Кривцов спускается в «преисподнюю» – в московские подземелья. Оказавшись в одной из общин, он знакомится с профессиональным нищим, вором-карманником и чудиком-учёным. От них и других представителей московского «андеграунда» Максим узнает о метро то, о чём большинство из нас даже не подозревает...

Книга Ирины Майоровой «Метромания» изобилует историческими фактами, байками и досужими домыслами о кипящей в московском метро жизни, о случаях странных и вполне объяснимых. Рекомендуются к прочтению фанатам метро и поклонникам городских легенд.

Внимание, розыгрыш



До Нового года осталось совсем немного. И, чтобы поддержать праздничное настроение, мы решили подарить одному из вас настенные часы с иллюстрацией на тему Московского метрополитена.

- Чтобы принять участие, нужно:
- быть сотрудником Московского метрополитена
 - быть подписчиком канала «Молодёжь мосметро»
 - нажать на кнопку «Участвовать» под постом розыгрыша.



Подробнее

Итоги подведём 26 декабря. И уже в эту новогоднюю ночь для кого-то пробьют именно эти часы.