



стр. 2–3

ЦИФРА НОМЕРА

23 и 8

Отмечаем два ярких праздника. Рассказываем о работниках метро – героях страны разных времён и самых знаменитых женщинах в истории московской подземки.

стр. 6–7

ЦИТАТА НОМЕРА

«Шёл 44-й. Третий год пребывания в лагере. Однажды надзирательница собрала мальчиков и сказала: „Готовьтесь, вас отправляют в Германию“. Всех подстригли и вымыли. Под нас приготовили вагоны. А перед отправкой случилось чудо».

Михаил Гавричев,
ветеран Московского метрополитена

стр. 8–9

ВОПРОС НОМЕРА

Как пройти во второй тур конкурса «Цифровой инноватор»?

Делимся советами эксперта и сообщаем: сбор заявок продлили до 31 марта.

стр. 4

Протяжённость 70 км. Наша страна ставит рекорды, построив самое крупное метрокольцо мира – Большую кольцевую линию московского метро

Есть БКЛ

1 МАРТА БОЛЬШУЮ КОЛЬЦЕВУЮ ЛИНИЮ ПОЛНОСТЬЮ ОТКРЫЛИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ. РАССКАЗЫВАЕМ О РЕКОРДАХ БКЛ И О ДЕВЯТИ НОВЫХ СТАНЦИЯХ.

БКЛ В ЦИФРАХ

31 станция
70 км

новый рекорд метростроения предыдущий – Вторая кольцевая линия в Пекине, 57 км

до 45 минут
в день

экономия времени на многих маршрутах

до 25%

разгрузятся линии метро

1 ₽ вложений в строительство БКЛ принесёт городу

6,7 ₽ инвестиций

4,4 ₽ доходов

3 электродепо

будут обслуживать БКЛ

НОВЫЕ СТАНЦИИ

СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЙ УЧАСТОК

«МАРЬИНА РОЩА»

72 метра. Станция входит в ТОП-3 самых глубоких в Московском метрополитене. Вестибюль украшают стальные шары диаметром 2,5 м. Колонны на платформе напоминают пузатые фарфоровые чайники.

«РИЖСКАЯ»

Станция – временной портал. В основе дизайна – подсвеченные арки: декоративное цифровое табло в форме арки на центральной стене перед выходом и металлические арки четырёхметровой высоты на платформе.

«СОКОЛЬНИКИ»

Напоминание о Москве времён строительства метро. В 1935 году открыли станцию первой очереди «Сокольники», и дизайн одноимённой станции БКЛ перекликается с тем временем: на стенах и потолке – реплики плакатов середины 1930-х годов и портреты первых метростроителей.

ЮГО-ВОСТОЧНЫЙ УЧАСТОК

«КЛЕНОВЫЙ БУЛЬВАР»

Зеркала, купола и подсветка как звёздное небо. Архитекторы станции вдохновлялись местом, где она расположена. Дизайн вестибюля напоминает о дворце Алексея Михайловича в Коломенском, а элементы освещения выполнены в стиле сетчатой керамики, которая была развита на территории Дьякова Городища.

«НАГАТИНСКИЙ ЗАТОН»

Станция-музей. Её интерьер знакомит с обитателями рек столичного региона. Стены украшают огромные мозаичные рыбы. А при выходе отсюда открывается прекрасный вид на Москву-реку.

«ПЕЧАТНИКИ»

Литографический оттиск – такую ассоциацию вызывает строгая чёрно-белая гамма интерьера станции. Колонны у эскалаторов и лестниц переходного моста выполнены в виде букв «П», как и скамейки в торцах станции.



1

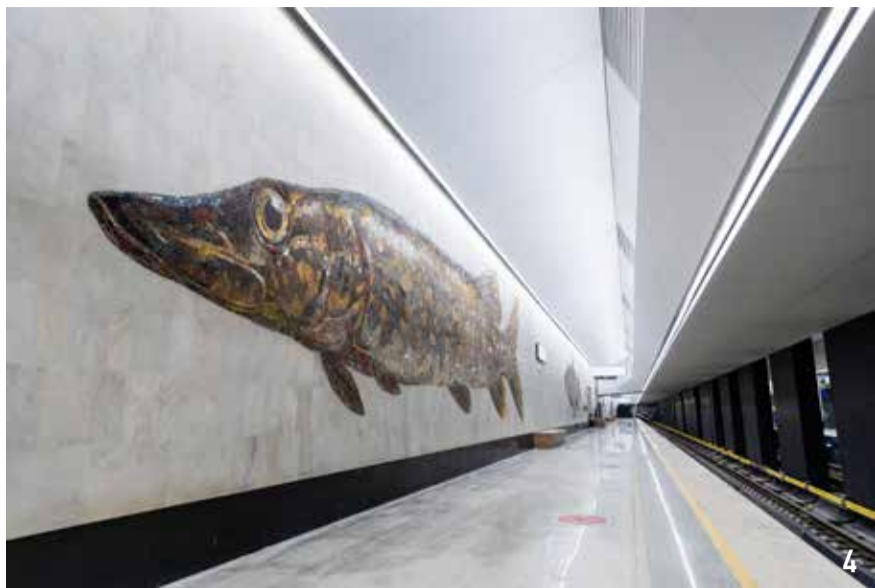


2



3

1. «Марьина Роща»
2. «Рижская»
3. «Сокольники»



«ТЕКСТИЛЬЩИКИ»

Гигантский ткацкий станок. Именно его увидят пассажиры, всмотревшись в интерьер станции. Дизайн «Текстильщиков» отражает название. Пассажирскую зону украшают 3 236 светильников.

**ЮЖНЫЙ УЧАСТОК
«КАШИРСКАЯ»**

Станция 1969 года после реконструкции сохранила исторический облик, включая восемь панно-барельефов скульптора Зои Ветровой. На стенах и полу – обновлённая отделка мрамором и гранитом. Модернизированы инфраструктура и инженерные коммуникации.

«ВАРШАВСКАЯ»

На путевые стены после реставрации вернулись четыре декоративных чеканных панно с видами Варшавы, установленные к открытию станции в 1969 году. Их рисунок использован в облицовке колонн вестибюлей. В потолок платформы встроены светодиодные панели. Обновлены материалы отделки, модернизированы инфраструктура и коммуникации.

Кроме девяти станций на БКЛ, в 2023 году планируют открыть ещё пять: «Пыхтино» и «Внуково» на Солнцевской линии, «Яхромская», «Лианозово» и «Физтех» на Люблинско-Дмитровской. В общей сложности – 14. Будем ждать.



- 4. «Нагатинский Затон»
- 5. «Кленовый бульвар»
- 6. «Текстильщики»
- 7. «Варшавская»
- 8. «Каширская»
- 9. «Печатники»



**ДЛЯ БКЛ ЗАПУЩЕНО
«НИЖЕГОРОДСКОЕ»**

20 февраля. Открытие 21-го электродепо Московского метрополитена

Новое электродепо построили практически в центре столицы на площадке бывшего вагоностроительного завода имени Войтовича. Депо в пределах современного ТТК не строили уже почти 70 лет.

Сейчас обслуживание поездов Большой кольцевой линии осуществ-

вляет электродепо «Замоскворецкое». «Нижегородское» разделит эту миссию и возьмёт на себя, как сообщил на открытии Мэр столицы Сергей Собянин, 40% составов БКЛ.

Сегодня достраивается третье депо для Большой кольцевой линии – «Аминьевское».



По материалам stoi.mos.ru, mos.ru, sobyanin.ru



Всё дело в деталях

ЭКСПЕРТ КОМПЛЕКСА ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ РАССКАЗАЛ, КАК ПОВЫСИТЬ ШАНСЫ НА УСПЕХ В КОНКУРСЕ ЦИФРОВИЗАТОРОВ, И ОТВЕТИЛ НА ДРУГИЕ ВОПРОСЫ РЕДАКЦИИ.

Евгений Соломатин, начальник отдела информационно-технологического сопровождения цифровизации, Комплекс цифровой трансформации (КЦТ) Дирекции информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС)



Среди заявок, которые уже пришли, какие темы популярны?

Много заявок на цифровизацию бумажных процессов, решение задач учёта, эксплуатации, паспортизации, диспетчеризации, разработку баз знаний и специализированных мобильных приложений.

Как повысить шансы на победу? Дайте три совета.

Всё дело в деталях. Идеи-твиттеры (краткие, без аргументации) подать можно, но отсутствие информации хотя бы в одном поле заявки снизит шанс пройти во второй тур. Обращаю внимание участников на «трёх китов».

1. Вы нашли «боль» – проблему.
2. Вы знаете, как её решить и какие нужны ресурсы для этого.
3. Вы видите и можете описать эффекты.

Если эффектов нет, то смысла в идее тоже нет. Она должна изменить операционный или технологический процесс, повысить безопасность, сократить затраты, повысить качество и/или надёжность работы метро и т.д. Иначе будет цифровизация ради цифровизации. Этого не нужно. Лозунги не для нас.

Расскажите о судьбе призовых проектов прошлого конкурса.

Проект «Электронный маршрутный лист» оказался звеном, за которое можно вытянуть цепь. Вокруг этой идеи выявилось много других задач, например переход на автоматическое формирование расписаний. Идёт процесс разработки нескольких техзаданий и функциональных требований. Прорабатываются вопросы интеграции различных ИТ-систем.

Проект «Фабрика идей» был подхвачен нашими коллегами из Фонда «Транспортные инновации Москвы». На его основе при нашей методической поддержке стартовал проект разработки портала на уровне Дептранса.

Все идеи проекта «Мобильный мессенджер» будут использованы при разработке базового функционала корпоративного портала мосметро.

Вы записали обучающий курс по цифровизации. Он доступен всем работникам. Назовите три причины, почему его стоит пройти.



Пройти курс от экспертов Комплекса цифровой трансформации ДИТС



ВНИМАНИЕ!
СБОР ЗАЯВОК НА КОНКУРС «ЦИФРОВОЙ ИННОВАТОР» ПРОДЛИЛИ ДО 31 МАРТА.

НАГРАДЫ ЗА ТРИ ЛУЧШИХ ПРОЕКТА:
90, 60 И 45 ТЫС. РУБЛЕЙ.

Подать заявку и узнать подробности: mosmetro.ru/concurs_digital_innovator

Знать, применять, вдохновляться. Это 20 видеозаписей. Их просмотрели уже 300 человек. Вам тоже надо!

Какие бонусы ждут участников?

Будут премии. Но, на мой взгляд, деньги не главное. Мы создаём сообщество цифровых инноваторов. У нас есть чат в Telegram, где уже более 200 человек. Мы мотивируем возможностями профессионального и карьерного роста и обучения. Мы расширили число номинаций. Например, в этом году будет номинация от главного инженера Антона Бочанаева «За инженерное мышление».

Если вы увидите суперталантливого конкурента, то предложите ему работу в ДИТС?

Конечно, мы готовы, если человек и сам этого хочет. Так, к нам в отдел бизнес-анализа пришёл Дмитрий Теплов – суперинноватор из электродепо «Варшавское». Он автоматизировал десятки процессов, системно мыслит и прекрасный программист. Сейчас поднялся на новый уровень – делает аудит процессов и пишет техзадания на автоматизацию. Вы даже не представляете, сколько скрытых талантов и самородков в метрополитене! Конкурс помогает их найти.

Команда КЦТ всегда открыта для общения – пишите на почту: kct@mosmetro.ru, в Telegram-чат «Цифровой инноватор» и приходите обсудить идеи.

Ольга ПОСАДСКАЯ

Лучшие работники

КАЖДЫЙ МЕСЯЦ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПООЩРЯЮТ СОТРУДНИКОВ ЗА ОСОБЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ТРУДА.



Евгений Мочаев,
дежурный станционного поста централизации Службы движения

По монитору видеонаблюдения обнаружил причину, по которой не перевелась стрелка. Оперативно сработал на устранение неисправности и предотвратил нарушение графика движения поездов.



Анжела Куринова,
дежурный по станции Службы движения

При отправлении поезда со станции «Кузьминки» обнаружила посторонний шум из-под вагона, о чём незамедлительно доложила поездному диспетчеру. Состав оперативно был отправлен в депо на ремонт.

День донора Календарь на март

2 марта	Корпоративный университет Варшавское шоссе, 93	8 (499) 787 23 61
7 марта	Печатники Проектируемый пр-д № 3683, 4	8 (495) 684 97 46
9 марта	Планерное ул. Планерная, 9	8 (495) 622 79 95

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

На «Римской» обновили «Фонтан»

СМОНТИРОВАННОЙ ПОЧТИ 30 ЛЕТ НАЗАД СКУЛЬПТУРНОЙ ГРУППЕ ВЕРНУЛИ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ОБЛИК.



Процесс восстановления скульптурной композиции «Фонтан» на станции «Римская»

В «Римской» воплощена самая удачная постмодернистская интерпретация мифологемы «Москва – третий Рим». Скульптор Леонид Берлин выполнил для подземного зала «Римской» несколько композиций из огнеупорной (шамотной) глины: «Уста Истины» (над переходом со станции «Площадь Ильича»), «Мадонна с младенцем» (с противоположной стороны перехода), «Капитолийская волчица» (над выходом в город) и скульптурную композицию «Фонтан», отделанную чёрным гранитом габбро и украшенную каррарским мрамором.

В конце декабря на станции «Римская» завершились работы по обновлению скульптурной композиции «Фонтан». Четыре специалиста из Группы по работе с объектами культурного наследия Службы пассажирских обустройств Дирекции инфраструктуры метрополитена в течение почти трёх месяцев по ночам проводили на станции ремонтно-восстановительные работы.

Скульптурную композицию, установленную на станции почти 30 лет назад, не пощадило время – на колоннах и скульптурах появились трещины и сколы, поблёк и местами отслоился глазурный слой.

Наши высококвалифицированные мастера обновили уникальную скульптурную композицию перед единственным в московском метро фонтаном. До начала работ специалисты провели тщательное исследование скульптурной группы, произвели расчистку пылегрязевых отложений, а также вскрытие и демонтаж следов неудачных попыток реставрации. Они восстановили фигурки легендарных близнецов Ромула и Рема, а также колонны: коринфскую и разделённую на две части дорическую (столб и столб с капителью). Была произведена докомпоновка сколов и швов, выполнена покраска и нанесение защитного лакового слоя. Сегодня скульптуры и фонтан выглядят так же, как и в момент открытия станции.



«Малыш среди античных руин». Из серии эскизов оформления станции «Римская» Московского метрополитена. Бумага, акварель, гуашь, тушь (Леонид Берлин, 1992)

«Римская» – одна из самых интересных по оформлению станций московского метро. Она была открыта 28 декабря 1995 года в составе первого пускового участка Люблинской линии и стала символической составляющей культурного обмена между Россией и Италией. Проект «Римской» разработали российские зодчие Лев Попов и Наталья Расстегаева совместно с итальянскими архитекторами Джампаоло Имбриги и Андреа Куатрокки. Художественным оформлением станции занимался скульптор Леонид Берлин, который в 1997 году за монументально-декоративное оформление «Римской» получил звание Лауреата Премии Москвы в области литературы и искусства.

Скульптор Леонид Берлин был разносторонним мастером: работал с хрупкой керамикой и тяжёлой бронзой, социальной графикой и фантастическими мобилями. Его памятник Владимиру Высоцкому стоит в Музее скульптуры под открытым небом на Крымской набережной. Его скульптурная группа «Цирк» установлена перед фасадом Театра зверей им. Дурова. Работы Леонида Берлина хранятся в Третьяковской галерее, Русском музее, Музее изобразительных искусств им. Пушкина, Московском музее современного искусства, Международном музее скульптуры под открытым небом в Сеуле и в музее Зиммерли в Нью-Джерси.



Леонид Берлин во время монтажа скульптурной композиции на станции «Римская» (1995)

В 1984 году Леонид Берлин создал многофигурную композицию «Охрана природы» для наземного вестибюля станции «Орехово». В 1985 году – геральдические бетонные рельефы для станции «Красногвардейская». В 1991 году его многофигурная пространственная кинетическая композиция «Ноев Ковчег» высотой 18 метров была размещена прямо на крыше наземного вестибюля станции «Битцевский парк» (сейчас – «Новоясеневская»). В 2015 году восстановленная скульптурная композиция была установлена в сквере рядом с отстроенным заново объединённым вестибюлем станций Калужско-Рижской и Бутовской линий.

Вакансия месяца

Слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту оборудования

от 40 000 до 65 000 ₽
до вычета налогов

Обязанности

Контроль за работой систем тоннельной и местной вентиляции, водоснабжения, водоотведения, отопления, канализации, теплоснабжения

График работы

2/2. Первый день с 8:00 до 20:00, второй – с 20:00 до 8:00, два выходных

5/2. С 8:00 до 17:00

5/2. Неделя в день, неделя в ночь

Требования

- образование не ниже среднего профессионального
- желателен опыт работы от года
- обязательное прохождение медицинской комиссии

Условия

- бесплатный проезд на метро и пригородных поездах
- премирование по итогам работы за полный календарный год
- надбавка за стаж
- дополнительные дни отпуска
- бесплатная форменная одежда
- возможность получить профессиональное образование за счёт предприятия
- оздоровительный лагерь и клуб личностного развития для детей

Центр подбора персонала

- наземный вестибюль м. «Черкизовская»
- 2-й ярус м. «Выставочная» (последний вагон из центра, следуйте по навигации)
- ул. Криворожская, 6, стр. 1, м. «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

5

февраль
2 (142) 2023

П
а
н
о
р
а
м
а

6

Февраль
2 (142) 2023Д
а
т
а

С 23 Февраля и 8 Марта

Уважаемые коллеги, поздравляю вас с праздниками! Ещё лежит снег и потрескивают морозы, но как ни старается зима, её время уходит. Уже стучится в каждый дом долгожданная весна, несёт радость, тепло и надежду. От всего сердца хочу поздравить вас с двумя замечательными праздниками: Днём отважных мужчин и Днём очаровательных женщин! Хочу пожелать, чтобы мужчина всегда оставался мужчиной – смелым, гордым, сильным и верным, а женщина всегда была истинной богиней – богиней мира, счастья и уюта в доме.

Пусть любовь и нежность распускаются в душе, как первые весенние цветы, а каждый день наполнит вас новыми силами и откроет новые горизонты! Крепкого здоровья, счастья и удачи, достатка и благополучия, отваги и терпения, процветания и побед! И, конечно же, мирного неба над головой вам и вашим близким!

Виктор КОЗЛОВСКИЙ,
начальник Московского метрополитена



Герои страны в летописи метрополитена

В ЧЕСТЬ ДНЯ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА ВСПОМИНАЕМ ПОДВИГИ НАШИХ КОЛЛЕГ РАЗНЫХ ПОКОЛЕНИЙ,
НАГРАЖДЁННЫХ ЗОЛОТЫМИ ЗВЁЗДАМИ.

Герои Советского Союза



НИКОЛАЙ ЕВСТАФЬЕВ

Участник Великой Отечественной войны. Работал в Технической службе.

В ночь с 6 на 7 декабря 1944 года проложил кабель по дну Дуная к югу от Будапешта. В течение нескольких часов поддерживал связь между подразделениями на разных берегах реки, устраняя разрывы. Через несколько дней вновь переправился через Дунай и установил связь с ведущими наступление частями.



ИВАН КОРЖАГИН

Участник Первой мировой и Великой Отечественной войн. Участник парада 1945 года на Красной площади. По некоторым данным, работал в пожарной охране метрополитена.

В сентябре 1943 года корпус под его командованием, в числе первых форсировал Днепр севернее Киева, создал плацдарм на берегу реки и удержал его до подхода основных сил.



АНДРЕЙ ЕФРЕМОВ

Участник советско-финской и Великой Отечественной войн. Трудился на Московском вагоноремонтном заводе им. Войтовича, на площадке которого сегодня построено электродепо «Нижегородское».

В августе 1941 года стал одним из лётчиков, которым было поручено совершить первую бомбардировку Берлина. В тяжёлых условиях, при температуре за бортом около 46 градусов ниже нуля, лётчик справился с задачей, а позже совершил ещё несколько вылетов на Берлин.

Герои Российской Федерации



ПАВЕЛ ШЕВЧЕНКО

Участник боевых действий на территории Чеченской республики. Работает в Службе безопасности.

В декабре 1999 года спас бойцов своего отряда, попавших под обстрел в месте дислокации на станции Наурская. Ответным огнём пулемета отвлек противника на себя, подавил несколько огневых точек. Был ранен, но продолжал отражать атаку.



АЛЕКСАНДР ГОЛОВАШКИН

Участник боевых действий на Северном Кавказе. Работает в Службе безопасности.

В мае 2007 года во время спецоперации в Хасавюрте первым вошёл в укрытие противника, вызвал огонь на себя и прикрыл своих сослуживцев. Был тяжело ранен.



АЛЕКСЕЙ УХВАТОВ

Участник боевых действий в Южной Осетии. Работает в Службе управления персоналом.

8 августа 2008 года его разведывательная рота вошла в Цхинвал. Они первыми пришли на помощь нашим миротворцам, сдержали превосходившие силы противника, захватили несколько танков и на следующий день пробились из окружения, выведя из-под обстрелов мирных граждан.

КАЖДОЕ ВРЕМЯ РОЖДАЕТ СВОИХ ГЕРОЕВ. СЕГОДНЯ МНОГИЕ ТАКЖЕ ВСТАЮТ НА ЗАЩИТУ РОДИНЫ.
СРЕДИ НИХ ЕСТЬ НАШИ КОЛЛЕГИ. ГОРДИМСЯ ИМИ.

Королевы железных дорог

БОЛЬШЕ ВЕКА НАЗАД ЖЕНЩИНЫ В РОССИИ НАЧАЛИ ОТСТАИВАТЬ СВОЁ ПРАВО РАБОТАТЬ НАРАВНЕ С МУЖЧИНАМИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И НА ТРАНСПОРТЕ. СЕГОДНЯ НАШ РАССКАЗ О НИХ, О ПРЕКРАСНЫХ ДАМАХ, ПОКОРЯЮЩИХ МЕТРОПОЛИТЕН И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ.

Д
а
т
а



Метростроевец
Татьяна Фёдорова

У неё был острый ум и твёрдый характер. Она презирала лесть, зависть и неискренность. Все, кто её знал лично, рассказывают о ней как о потрясающей женщине неземной

красоты. Эта хрупкая москвичка прошла большой трудовой путь, став первой женщиной, возглавившей строительство метро.

Татьяна Фёдорова родилась в Москве в 1915 году. После окончания школы-семилетки фабрично-заводского ученичества в 1933 году по призыву комсомола она пришла строить метро. Работала бригадиром бетонщиков и стахановской комсомольско-молодёжной бригады чеканщиков, начальником участка. В 1937 году в возрасте 22 лет стала депутатом Верховного Совета СССР. Затем её переизбрали на второй срок.

Во время войны она окончила Московский институт инженеров транспорта. С 1948 года работала начальником шахты и начальником СМУ-3 Метростроя. Под её руководством строились станции «Калужская» («Октябрьская»), «Павелецкая», «Новослободская», «Киевская-кольцевая», «Прспект Мира», «Первомайская» и «Кутузовская».

С 1961 года Татьяна Фёдорова – заместитель начальника Московского Метростроя. После выхода на пенсию она являлась председателем Совета ветеранов Мосметростроя. 6 мая 1975 года за большие заслуги в сооружении Московского метрополитена и активную общественную деятельность она была удостоена звания Героя Социалистического Труда. В этом же году вышло первое издание её книги воспоминаний «Наверху – Москва», рассказывающей о работе Метростроя и жизни комсомольцев тридцатых годов.



Архитектор
Нина Алёшина

За почти полвека работы она спроектировала 19 станций. Десять лет она возглавляла проектный институт «Метрогипротранс»,

была награждена орденом «Знак Почёта» и медалью «За трудовую доблесть», получила звание заслуженного архитектора РСФСР. Своё архитектурное кредо она формулировала следующим образом: «Делать нужно так, как будто чего-то немного не хватает».

Нина Алёшина (Успенская) родилась в Москве в 1924 году в семье художников. После окончания Московского архитектурного института попала в мастерскую к выдающемуся архитектору Алексею Душкину.

Её творческий метод заключался в целостности художественного и строительного начал. Он предполагал тщательную проработку образа станции, её смыслового выражения, ассоциаций, символики и роли всех элементов, а также доскональный подбор материалов, техники их обработки и придирчивый авторский надзор.

Перфекционист по натуре, она слыла «грозы прорабов» – регулярно приезжала на «свои» станции, чтобы успеть исправить ошибки, пока не застыл раствор. Если замечала халтуру, заставляла рабочих переделывать всё по-новой. «В метрострое знали – если что-то сделают по-своему, я всё это разобью и уничтожу – никаких промежуточных вариантов! На стройке бывала если не ежедневно, то через день обязательно. Иначе пристанет – не отдерёшь. Привела метрострой в такое состояние, они боялись меня как чумы: „Нет, она не согласует“». Старались всё выполнить, уже знали меня...», – вспоминала Нина Алёшина.



Машинист
Екатерина Мишина

Дочь железнодорожника, она была в числе комсомольцев-добровольцев, которые принимали участие в строительстве московского метро.

В 1933 году она строила станцию «Кировская» («Чистые пруды»), затем попала в число передовиков и заняла должность дежурной по станции, а спустя время поступила на курсы помощников машиниста.

Весной 1937 года Екатерина Мишина получила право управлять поездами метро. К марту 1942 года под её руководством был сформирован первый в Московском метрополитене женский поезд, который вышел на линию 8 марта 1942 года.

Она внедрила новую систему подготовки кадров: самостоятельно обучала своих помощниц, готовила из них машинистов. В те годы женщины освоили много специальностей, считавшихся до войны преимущественно «мужскими». Женщины стали сами делать мелкий ремонт, что значительно улучшило техническое состояние составов.

Самоотверженный труд Екатерины Мишиной был отмечен высокой правительственной наградой – орденом Ленина.



Скульптор
Наталья Данько

Она раскрыла свой талант скульптора в искусстве фарфора. Наталья Данько – автор более трёхсот фигурок, композиций и скульптур различной тематики.

Она была одним из основоположников агитационного фарфора. И у неё всегда был яркий узнаваемый стиль работ, в которых получал развитие её легкий юмор, выдумка, тонкое чувство цвета и мастерство.

Наталья Данько родилась в 1892 году в Тифлисе (Тбилиси) в семье железнодорожных служащих. После переезда семьи в Москву она поступила в Строгановское художественное училище, куда её приняли за исключительный талант. В 1909–1914 годах в Санкт-Петербурге занималась скульптурным украшением построек архитекторов Владимира Шуко, Ивана Фомина и других. В 1914 году с большим энтузиазмом начала работать в скульптурной мастерской Императорского фарфорового завода, куда её пригласил бывший учитель и наставник Василий Кузнецов. Для неё это стало очередным этапом творчества. Он совпал с новым периодом развития завода, который после 1917 года был национализирован и стал служить идеям молодого советского государства в осуществлении «ленинских планов». На первых порах ей пришлось почти единолично создавать новые советские миниатюры в фарфоре.

Во второй половине 1930-х годов она получила заказ на создание барельефов на тему «Искусство народов СССР» для станции Московского метрополитена «Площадь Свердлова» («Театральная»). Таким образом, она стала одним из самых первых советских скульпторов, применивших фарфор в архитектуре. Наталья Данько создала 14 барельефов из глазурованного фарфора, которые были размещены в нижнем ряду ромбовидных кессонов, украшающих свод центрального зала станции. На барельефах изображены мужчины и женщины в национальных костюмах, которые танцуют или играют на музыкальных инструментах.

В 1937 году под руководством Натальи Данько бригада скульпторов и художников Ленинградского фарфорового завода выполнила фарфоровые барельефы для Химкинского (Северного) речного вокзала в Москве.



Проектировщик
Антонина Пирожкова

Талантливый проектировщик, одна из тех, кто создавал первые станции метрополитена Москвы.

И только потом уже она – жена известного писателя Исаака Бабеля. Антонина Пирожкова была настолько ценным кадром, что её не только не уволили после объявления мужа «врагом народа», но и дали проектировать новые и новые объекты.

Антонина Пирожкова родилась в 1909 году в Томской области. В 1930 году закончила Томский технологический институт имени Дзержинского. После переезда в Москву стала работать в Метропроекте, позже став главным конструктором и возглавив все проекты. Была одним из самых талантливых инженеров-проектировщиков.

В период 1930–1950-х годов она участвовала в создании одних из самых известных и роскошных станций: «Маяковская», «Площадь Революции», «Павелецкая», «Киевская»-радиальная, «Арбатская» и «Киевская»-кольцевая.

Она не только строила сама, но и передавала опыт молодому поколению инженеров: преподавала в Московском институте инженеров транспорта, написала единственный в своём роде учебник по метростроению. Новые издания этой книги она готовила к печати, уже выйдя на пенсию.



Стрелочница
Мария Барсученко

Ветеран-железнодорожник в юности помогла отстоять Дмитров от немецко-фашистских захватчиков, в ноябре 1941 года выполнив свой долг под градом пуль.

Мария Литневская родилась в небольшой деревне в Омской области в 1922 году в многодетной крестьянской семье. В 1939 году она устроилась на станцию Дмитров младшим стрелочником. Несмотря на то что начальник станции первоначально скептически отнёсся к способности юной девушки освоить железнодорожную профессию, в 1941 году она уже дослужилась до старшего стрелочника и имела двух подчинённых.

28 ноября, получив приказ подготовить путь для бронепоезда, она сумела перевести стрелку буквально в последнюю минуту. Бронепоезду удалось отбить атаку фашистов и уничтожить восемь танков. В 1942 году ей вручили орден Красной Звезды. Во время войны она стала дежурной по станции, а затем более полувека проработала на железной дороге, выйдя на пенсию начальником станции.

В 1947 году вышла замуж, сменив фамилию на Барсученко. 17 мая 2019 года остановочный пункт 75-й км Савёловского направления Московской железной дороги был переименован в остановочный пункт им. Барсученко. В торжественном мероприятии по переименованию платформы приняла участие сама Мария Барсученко.

Непокорённый

ОН ПЕРЕЖИЛ ОККУПАЦИЮ И УЖАСЫ КОНЦЛАГЕРЕЙ. СРЕДИ ЕГО МНОГОЧИСЛЕННЫХ НАГРАД – ОРДЕН ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ И МЕДАЛЬ «НЕПОКОРЁННЫЕ». ИСТОРИЯ МИХАИЛА ГАВРИЧЕВА ИЗ ПЕРВЫХ УСТ.



Михаил Васильевич Гавричев, ветеран Московского метрополитена. Трудился в должностях: ученик слесаря-монтажника, электромонтёр ЗРЭПС, инженер электродепо «Красная Пресня», начальник отдела механизации Службы пути, заместитель секретаря Паркома, председатель Дорпрофсожа, начальник отдела кадров треста «Мосметрореконструкция», заместитель начальника Службы движения по кадрам и быту, председатель профкома Службы сбора доходов, преподавал в Учебно-производственном центре. Трудовой стаж – 59 лет.

Работник комсомольской бригады метрополитена. Из личного архива Михаила Гавричева



ДО ВОЙНЫ

Родился я 20 августа 1934 года в деревне Новый Починок Смоленской области. Отец вспоминал, что, увидев сына, обрадовался: «Хозяин будет!» Так и стал меня величать – Маленьким хозяином. Папа был конюхом и секретарём партийной ячейки сельсовета. Он подобрал мне лошадь. Я забирался на неё с тына и верхом в сопровождении верной собаки Дружка отправлялся пасти лошадей. Ещё я помогал отцу с мамой на огороде и во всех сельских работах. А в свободное время играл с ребятами в лапту, чижика и ловил раков. Так протекала моя жизнь до того, как на Смоленщину пришли немцы.

ОККУПАЦИЯ

Радио у нас не было, и о начале войны мы не знали. Пока отцу, как партийному работнику, не сообщили об этом по единственному телефону в сельсовете. Никто из деревенских такой новости не поверил. А через день в небе, ясном и солнечном, мы увидели самолёты. Читать я уже умел (научился у старшей сестры-школьницы) и насчитал 52 железные птицы. Ровным строем они летели в сторону Москвы. Затем мы видели ещё и ещё самолёты. И всё равно не верилось. А потом по Большаку (старой смоленской дороге) пошли танки, машины, мотоциклы и другая немецкая техника. Сомнений не осталось: война.

Когда начинало темнеть, немцы сворачивали в деревни на ночёвку. И стали заезжать к нам в Новый Починок. Заходили в избы и спрашивали: «Клопи ё?» Сначала их не понимали. Потом, когда разобрались, что они боятся останавливаться там, где клопы, люди специально начали разводить насекомых.

И в нашу избу тоже пришёл немец. Мы с братом, маленькие, прижались к маме: чужак с наганом – вдруг всех перебьёт. А он говорит что-то вроде: «Айн кляйн шпэк». Оказалось, просит сало. Мать отрезала щедро, но он много не взял. А через время прибежал с другим, который знал русский. Хвалили: «Очень вкусный саля!» Они тогда проявляли дружелюбность. Даже угощали конфетами. Мама им не верила, велела не есть: вдруг отравя. Говорят, поначалу у них был приказ: не озлоблять население. Но всё изменилось, когда не сбылись их планы пройти по Красной площади в кованых ботинках (были у них такие, специальные, в рюкзаках). Вот тогда немцы озлобились, начали нас грабить. Отбирали продукты, отнимали тёплую одежду и ходили, как женщины, укутанные в вязаные шерстяные платки.

ПАРТИЗАНЫ

Отцу пришла повестка. Но на фронт его забрали не сразу, сначала направили в партизанский отряд. Ему нужно было прибыть в Батурино. Мы с тётей поехали его провожать. Там, на месте, отец предложил мне остаться с ним. Говорит: «Михаил будет помогать. Я буду стрелять, а он патроны подавать». Оба, и отец, и сын, были тогда наивными. Нас осадил бывалый офицер без руки: «Ты кого привёл? На фронте тебе не в деревне, не кулачный бой. На дальнем расстоянии стреляют. Уложат твоего пацана сразу». Я ударился в слёзы! Но строгий офицер успокоил: «Не расстраивайся. Найдём тебе дело». Да и куда было деваться? Я тут, а тётя уже уехала.

И дело нашлось. Меня познакомили с другим мальчиком – Игорьком. Он был

на два года старше. Приехал из Смоленска к бабушке. И вот вдвоём, закинув за плечи мешки, мы выходили на Большак как нищие, просить еду. Собирали, что дадут, и всё время в уме считали и складывали: сколько танков, машин и мотоциклов прошло. В конце дня докладывали главному. Им был староста деревни. Немцы его назначили, а он же был командиром партизанского отряда. Деревня вся знала, но никто не продал.

И потом, когда мы с Игорьком отомстили немцам, нас тоже никто не выдал. Это было так... В дом к бабушке Игоря пришёл фриц – любитель выпить. Ей было лет 40–50. Красивая была. Он напился и стал приставать. Она боевая русская женщина – как навернула его с крыльца! Он упал, выхватил автомат и дал очередь. Убил её на глазах у нас с Игорьком.

МЕСТЬ

Мы, плача, побежали к командиру: «Что будем делать?» «Ну, – отвечает, – будем хоронить». Похоронили. А у нас мысль засела, что должны мы фашистов уничтожить. В то время приехали в бабушкин дом на пяти мотоциклах 14 немцев. Печку натопили, расположились отдыхать. Мы с Игорьком решили действовать сами. Облили избу бензином и подожгли. А ставни и дверь заперли. Бензин быстро разгорается, никто оттуда не выбрался. Замок и скобы мы потом в лес занесли и выбросили в разных местах. Все выглядело так, будто немцы, напившись, сами себя подпалили.

Мы с Игорьком продолжили ходить в разведку. Какая ещё была у нас задача? Искали склады с винтовками и автома-



На общественной работе в метрополитене. Из личного архива Михаила Гавричева

тами. Найти нужное оружие «помогали» сами немцы своей аккуратностью: на ящиках они рисовали картинки с грузом. Так мы ходили октябрь и ноябрь. Сообщали о находках партизанам, те ночью склады чистили. А в декабре выпал снег, и наш отряд вычислили по следам.

ПЛЕН

Партизан всех уложили. Детей оставили. Нас ждало другое – плен и отправка в Германию. На переработку. Известно, что фашисты делали изделия из человеческой кожи. Мы, мальчишки, были для них подходящим материалом.

Нас бросили в машину, где уже сидели другие ребята, и довезли до Орши в Белоруссии. Это был крупный железнодорожный узел. Начальником паровозного депо там работал Константин Заслонов. Легендарный человек. Руководитель подпольного сопротивления. Заслоновцы устраивали необычные диверсии. Например, изготавливали угольные мины. Едет поезд с фашистами, ведут его подпольщики – машинист, помощник и кочегар. И вот кочегар кричит: «Николай Петрович, бросаю последний шухель!» (Так называли совковую лопату.) В этот момент заслоновцы выпрыгивают, спасаясь от взрыва. После мне довелось пообщаться с двумя выжившими машинистами-партизанами.

И вот нас, мальчишек, привезли в Оршу и стали сортировать для отправки в Германию. Грузили в вагоны для перевозки скота, так называемые телятники. Константин Заслонов это увидел. А в то время были сильные холода. И подпольщики погодой воспользовались – они заморозили все водокачки. Парализовали движение. Так что планы немцам пришлось изменить. Нас бросили поближе – в сторону Гомеля. Условия в пути были ужасные. Вагоны закрыли наглухо. Про нас как будто забыли. Чтобы не умереть от жажды, пили мочу. Выгрузили нас в деревне Озаричи.

КОНЦЛАГЕРЬ

Здесь был большой концлагерь для военнопленных. Нас, детей, разместили в бывшем свинарнике, где сколотили нары в три яруса. Мы с Игорьком легли на соседних: он на первом этаже, я на втором. Мы постоянно были голодные. Кормили дважды в день какой-то балан-

дой. Через время вышла маленькая радость: нам разрешили ходить к местным, помогать в хозяйстве. Запомнилась мне бабушка Фрося. Жалела всегда, гладила по голове, подкармливала картошкой. Давала прям сырую, чтобы немец не заметил. Увидит – накажет.

Была в лагере надзиратель – полицейка тётя Шура по кличке Квадрат. Жестокая. Особенно к тем, кто был из семей большевиков, как я. Однажды она увидела, что я положил в рот картофелину, и чуть не убила. Сбила с ног и лупила кованым ботинком по голове. Спас меня Игорёк – услышал, вмиг прилетел и накрыл своим телом. Вот вы спрашивали: что помогло продержаться и выстоять? Отвечаю: дружба.

Через многое пришлось пройти. Не хочется вспоминать. Пытались били. Детям удары наносили только по голове, рукам и ногам, чтобы кожу на теле не испортить. Время от времени заключённых водили в баню. Собирали в группы, говорили: «Раздевайтесь, складывайте вещи, сегодня будет парилка». Это были страшные слова. Все догадывались, куда их ведут. Пленных в такой бане закрывали и пускали газ.

Шёл 44-й. Третий год пребывания в лагере. Однажды Квадрат собрала мальчиков и сказала: «Готовьтесь, вас отправляют в Германию». Всех подстригли и вымыли. Под нас приготовили вагоны. А перед отправкой случилось чудо. Я поверил тогда: Бог есть.

СВОБОДА

Это произошло 30 апреля 1944 года. Ломаю колючую проволоку, в лагерь въехали советские танки. Мы услышали крик: «Мальчишки, вы свободны!», бросились к танкам, обнимали и целовали броню. Каждый солдат совал нам то сухарь, то конфету. Бывший с ними военный врач очень тревожился и ругался: «Что вы делаете?! Перекормите ребят, заворот кишок случится. Сразу нельзя».

После освобождения нас направили на карантин в Калинковичи в Белоруссии. Вывели вшей и вылечили от коросты (чесотки). Потом передали в детский дом. Игорёк тогда поехал к своим. Он звал с собой, но я отказался: времена тяжёлые, зачем в семье лишний рот. В детском доме кормили хорошо, макаронами, американской тушёной.

А в 1946 году меня нашла мама. Когда открылась дверь и я увидел её, то просто потерял сознание.

СЕМЬЯ

Моих родных (маму, тётю, сестру и маленького брата) тоже гнали в Германию. И также привезли на сортировку в Оршу. Здесь их выручила одна женщина, Галина. Местным разрешали брать себе работников, и она оставила всю нашу семью в своём доме. Малыша ей предложили бросить в колодезь за ненужностью. Но она остановила: сказала, сама разберётся.

Женщин привлекали на работы. Например, перешивать железнодорожный путь. Немецкие поезда более узкие, и требовалось уменьшить колею. А потом настал день, когда им нужно было перемещать рельсы обратно – уже для своих поездов после освобождения Орши. И мама начала меня искать. Обошла пол-Белоруссии. Не остановилась, пока не нашла.

О судьбе отца мы узнали в 2019 году. Внучка нашла информацию в интернете. Он ушёл на фронт и значился пропавшим без вести. Выяснилось, что он погиб в 1941 году у села Недельного Калужской области. Я посетил это место. Там несколько могильных курганов. На обелисках периодически появляются новые имена погибших бойцов – по мере архивных поисковых работ. Имя отца тоже внесли. Я убедился в этом, взял земельку с братской могилы и привез её туда, где захоронена мама.

ПОСЛЕ ВОЙНЫ

После того как мама забрала меня из детдома, мы остались жить в Белоруссии в деревне Озерок Оршинского района. Послевоенные годы были непростыми. В 47-м в наши края пришёл голод. Да такой, что всю траву съели. Из конского щавеля пекли хлеб. Вместе с опилками. Но все в деревне выжили.

У меня два свидетельства о рождении. Одно выдали в Белоруссии после войны. Я его храню как память о спасении. Но в нём ошибка. Год рождения указан неверно – 36-й вместо 34-го. А второе правильное. Мне было важно его восстановить, чтобы подтвердить свой реальный возраст, потому что открылась возможность работать в столице. Но сделать это оказалось непросто. После оккупации на Смоленщине архивы не сохранились. Помогли мудрые местные женщины, подсказали:

«Напиши батюшке Кириллу в собор Смоленщины». Это тот самый Кирилл, который сейчас патриарх. Он мне помог. Прислал выписку о крещении, и я сумел получить новое свидетельство и паспорт.

МЕТРОПОЛИТЕН

В 1951 году по приглашению дяди Серёжи я приехал в Москву и устроился на Завод по ремонту подвижного состава в метрополитен. После смены ездил в школу рабочей молодёжи в депо «Сокол». Преподаватель со мной намучилась. Столько орфографических ошибок она в жизни не видела. Я ведь учился в Белоруссии, а там как слышишь – так и пишешь. Было непросто, но я продолжал учиться.

Знаете, как говорят? Сдал начертательную геометрию – можешь влюбиться, сдал сопромат – можешь жениться. Я следовал этому правилу. Поступил во Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта. Работал и учился. А после сопромата сыграл свадьбу.

С самого начала работы в метро я стал рационализатором. На заводе, где я начинал, мы с коллегами имели дело с высоковольтной частотной установкой и испытывали головные боли. Так вот для защиты от магнитного поля я предложил сделать экран из бронзовых листов и придумал конструкцию. Это было первое моё рацпредложение. А всего их больше полусотни. И есть изобретения. Например, вспомогательные тележки для мотовозов и снегоуборочная машина.

В метрополитене мне довелось потрудиться в разных подразделениях, на разных должностях. По моим стопам в метро пришла дочь Елена, сегодня она председатель первичной профсоюзной организации Службы безопасности. И внук Михаил тоже выбрал метрополитен, работает в Дирекции информационно-технологических систем и систем связи. Так что я основал трудовую династию.

ПОЖЕЛАНИЕ

Что пожелать работникам метро в честь Дня защитника Отечества? Конечно, крепкого здоровья, чистого неба над головой и крепкой дружбы. Чтобы всегда помогали друг другу, выручали в любых непростых ситуациях, подавали не только соломинку, но и руку помощи.



Под звуки вальса. На традиционном праздновании Дня Победы в электродепо «Северное»

Ольга ПОСАДСКАЯ

Быть руководителем Адель Гарипов

ИНТЕРВЬЮ С ЗАМЕСТИТЕЛЕМ НАЧАЛЬНИКА ЭЛЕКТРОДЕПО «ПЛАНЕРНОЕ» ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ.

В 2004 ГОДУ ПОЛУЧИЛ СРЕДНЕЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ «ГАЗОЭЛЕКТРОСВАРЩИК». В МЕТРОПОЛИТЕН УСТРОИЛСЯ В 2008 ГОДУ. ПЕРВАЯ ДОЛЖНОСТЬ – СЛЕСАРЬ ПО РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. СЕЙЧАС СОСТОИТ В КАДРОВОМ РЕЗЕРВЕ НА ДОЛЖНОСТЬ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ЭЛЕКТРОДЕПО.

Когда я вернулся из армии, точно не знал, в каком направлении развиваться. Но благодаря другу, который работал машинистом и часто с восторгом рассказывал о своей профессии, я тоже решил устроиться в метро.

Слесарем по ремонту подвижного состава я проработал недолго. Почти сразу пошёл в Учебно-производственный центр метрополитена (сейчас Корпоративный университет Транспортного комплекса. – Прим. ред.) осваивать профессию помощника машиниста. Окончил с дипломом об отличии и приступил к работе в новой должности в электродепо «Печатники». В 2009 году стал машинистом. В 2012-м перевёлся в электродепо «Сокол».

Иногда скучаю по временам, когда работал машинистом. Я не стремился к повышению, мне просто нравилась моя работа, и я старался делать её хорошо.

Машинистом-инструктором я стал в 31 год. Это была первая руководящая должность. В моей колонне были машинисты не просто старше меня – они устроились в метрополитен ещё до того, как я родился.

Каждому своё. Не все хотят стать руководителями, кому-то действительно нравится управлять поездом. А кто-то, может, и хотел бы подрасти, но не хватает знаний или характера. Управлять людьми ему будет тяжело, даже несмотря на богатый профессиональный опыт.

Мотивирую коллектив прежде всего собственным примером. Считаю, на любой должности надо выполнять свою роль от А до Я. Работать на совесть, не допускать ошибок.

Стремиться к лучшему, даже если всё и так хорошо, – в этом, наверное, и есть секрет успеха. Даже не знаю, откуда у меня это качество, может быть, перешло с генами.

Заместителем начальника электродепо по безопасности движения поездов меня назначили в 2020 году.



Тогда я ещё был студентом – по направлению от работодателя получал высшее образование в Российском университете транспорта (МИИТ).

Расследования, проверки, предупреждения случаев неисправности, контроль за работой цехов эксплуатации и ремонта стали основными моими обязанностями. В «Планерном» ремонтом подвижного состава занимается сервисный центр по контракту жизненного цикла. Мы контролируем и проверяем его работу.

Расследование необходимо, когда что-то случилось. Проверяем: что было, что должны были делать, что сделали. Это происходит ежедневно. Любое отклонение от нормы требует анализа. Например, внеплановый съём подвижного состава с линии. Пассажиры такое даже не заметят.

За годы моей работы в метро изменилось очень многое. Сейчас и пассажиры стали более капризные – там холодно, здесь жарко, там дует... Раньше всё было гораздо проще.

Вне работы главное для меня – семья: любимая жена и трое прекрасных детей. А лучший отдых – конечно, рыбалка. Природа, никто не отвлекает, забываешь о тревогах – своего рода медитация. Рыбачу обычно на

Оке, в отпуск езжу на реку Белую в Башкирии. О спорте тоже не забываю. Играю в футбольной команде электродепо «Планерное».

ПУТЬ МАШИНИСТА ЭЛЕКТРОПОЕЗДА В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ОСНОВНОЙ ВАРИАНТ РАЗВИТИЯ КАРЬЕРЫ

- Помощник машиниста
- Машинист
- Машинист 3 класса
- Машинист 2 класса / Машинист-наставник / Старший машинист
- Машинист 1 класса / Машинист-наставник / Старший машинист
- Машинист-инструктор
- Заместитель начальника электродепо по эксплуатации или безопасности движения поездов
- Главный инженер электродепо
- Начальник электродепо

Алина КОЛЕСНИКОВА

Как мыслят управленцы

РАССКАЗЫВАЕТ МАКСИМ МАКОВИК, ПСИХОЛОГ-КОНСУЛЬТАНТ, БИЗНЕС-ТРЕНЕР, РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КОМПЕТЕНЦИЙ.

Задумайтесь, как часто вы оцениваете других во время общения? В целом нам свойственно присваивать ярлыки и интерпретировать происходящее вокруг с помощью специальных формул, которые мы получаем от значимых людей, либо из личного опыта. Если увидел или услышал «А», делай или говори «Б». Эти поведенческие формулы лежат в основе наших установок и убеждений, которые мы используем для оценки ситуации, принятия решений, интерпретации реальности. Установки призваны упростить повседневную жизнь, но всё складывается иначе, если они потеряли актуальность, изжили себя или попросту были ложными.

Как правило, человек не стремится анализировать свои установки. Он смотрит на мир через них, как через линзы. Если линзы белые, человек видит мир белым. Если линзы жёлтые, мир выглядит жёлтым. Но для руководителя отслеживать ограничивающие установки, занимать безоценочную, нейтральную позицию – необходимость.

Что важно уметь? Подвергать анализу свои действия, смотреть на ситуацию с разных сторон, взвешивать все за и против. Суммировать составляющие управленческого процесса, чтобы составить единое целое из разрозненных частей. Прогнозировать развитие той или иной рабочей ситуации. Прорабатывать

несколько альтернативных сценариев развития событий для снижения рисков. Мыслить креативно. Для каждого из этих действий есть конкретные инструменты, которые позволяют видеть мир во всех красках.

«Мышление руководителей» – серия тренингов отдела развития компетенций Корпоративного университета. Хотите принять участие? До 10 марта пришлите заявку на почту boldesko-kv@mosmetro.ru. Укажите ФИО, должность, подразделение и телефон. Только для руководителей. Старт – 4 апреля.

Трижды Два

МАШИНИСТЫ ЭЛЕКТРОДЕПО «ВЛАДЫКИНО» ПОДЕЛИЛИСЬ БОЛЬШОЙ РАДОСТЬЮ: НЕДАВНО ОНИ СТАЛИ ПАПАМИ БЛИЗНЯШЕК.

«Когда узнал, что у нас будет двойня, первые два дня был в шоке! Да, у жены в родне были двойни и тройни, но я такого не ожидал. Потом подуспокоился и... просто стал многодетным папой». Три года назад у Ильи Тулупова и его жены Ольги родился сын Михаил, а 27 мая – близняшки Виктория и Анжелика. Дома детей в рифму зовут Мика, Вика и Лика.

«Девочки одинаковые только на первый взгляд. Виктория характерная, у неё волосы чуть темнее. Анжелика – более спокойная и щекастенькая. Мама различает их даже по голосу. А вообще, все дети – копия я», – хвалится Илья.

С женой он познакомился на первой работе в Москве, в ГБУ «Автомобильные дороги», где был водителем. А в Тамбовской области, откуда он родом, все рассказывали о соседском сыне, который в Москве устроился машинистом в метро и заработал на автомобиль и квартиру. «Тогда я тоже захотел стать машинистом и в 2018 году поступил в Корпоративный университет. Сначала ничего не понимал. А потом, как по щелчку, пошло-поехало. Практику проходил во „Владыкино“, там и остался работать», – поделился наш коллега. Большая семья – большие цели: машину купил, квартира – в процессе.



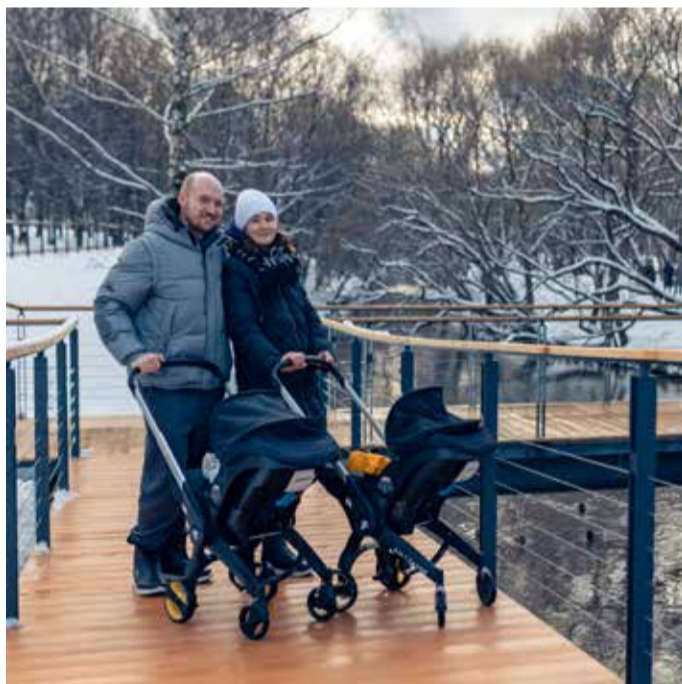
Илья Тулупов с новорожденными дочками: «Дети – это счастье, когда их много, то и счастья много!»

ПО КОЛЛЕКТИВНОМУ ДОГОВОРУ МЕТРОПОЛИТЕНА 2021–2023 ГГ. РОДИТЕЛЯМ ПОЛАГАЮТСЯ БОНУСЫ:

- 16 000 Р ПРИ РОЖДЕНИИ/УСЫНОВЛЕНИИ РЕБЁНКА
- 5 000 Р ЕЖЕМЕСЯЧНО В ОТПУСКЕ ПО УХОДУ ЗА РЕБЁНКОМ В ВОЗРАСТЕ ОТ 1,5 ДО 3 ЛЕТ



Илья на работе



Семья Мякишевых на прогулке



Михаил в смене

«Мы долго планировали детей, и через тернии пришли к двум звездочкам!» У Михаила Мякишева 30 июня родились двойняшки. Первая – Варвара. «В животе она была такая активная, что было понятно, это варвар какой-то, – шутит счастливый отец. – А вообще, так звали мою прабабушку. И ещё в моей юности была популярна одноимённая песня группы „Би-2“». Младшую дочку назвали София – имя выбрала мама. С первых дней родителям стало понятно, что девочки совершенно разные не только внешне, но и характерами. Хотя обе ревнивые, родители любят их одинаково.

Михаил Мякишев – коренной москвич. Родился в коммуналке на Таганке, в доме, где теперь музей Высоцкого. Влюблён в родной город. И путешествовать тоже любит. Скоро всей семьёй они поедут в Санкт-Петербург на «Сапсане» – появился комфортный детский вагон.

А в вагоне метро шесть лет назад Михаил увидел объявление о наборе машинистов. Решил попытаться – и всё получилось: «Мне очень нравится возить пассажиров. При этом в кабине машиниста мне уютно, как в коконе. Я счастливый человек, потому что с радостью иду на работу и с ещё большей радостью возвращаюсь домой к любимой семье».

Будущие супруги познакомились восемь лет назад в Белгороде, где жил Михаил и куда Екатерина приехала по делам из Москвы. Переезжая вскоре к любимой в столицу, парень уже знал, где хочет работать. Ещё во время армейской службы в Одинцово он ездил на метро и видел объявления о вакансии машиниста электропоезда: «Я же учился в горном колледже, практику проходил в шахте и был не против вернуться в подземелье». К тому же оказалось, что тёща работает в метро дежурным станционного поста централизации, она и посоветовала, куда лучше обратиться. Депо «Владыкино» же было в 10 минутах от дома.

Вскоре в семье Ребровых появились две девочки. Михаил забрал в Москву сестру Анастасию, которая у него под опекой, и родилась дочка Алиса. Но супруги всегда хотели семью побольше. «У жены в родне есть близнецы. И вот 27 декабря и у нас появилась двойня», – рассказывает Михаил Ребров. Красивые имена выбирали из списка прямо в роддоме. Стефания и Виктория настолько друг с другом похожи, что различает их только мама.

Самое главное, чего желает Михаил своим детям в жизни – любви! И чтобы искренние отношения в семье всегда были для них лучшим примером.



Михаил Ребров заочно учится в Академии управления производством и хотел бы сделать карьеру в метро



Семья Ребровых в день выписки из роддома

Полина КОВАЛЕНКО

Неженский спорт

ГЕНДЕРНЫЕ СТЕРЕОТИПЫ ЧУЖДЫ МОСМЕТРО. ЭТО ДОКАЗЫВАЮТ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНИЦЫ КОМАНД ПО СИЛОВЫМ ВИДАМ СПОРТА И ФУТБОЛУ.



Галия Айбязова

Ведущий инженер производственно-технического отдела Главных объединённых ремонтно-механических мастерских Дирекции инфраструктуры

Я всегда была спортивной. Участвовала в школьных и районных соревнованиях по лыжному спорту и лёгкой атлетике. Старший брат и его друзья учили меня стоять на коньках, играть в хоккей. С ними же я играла в футбол, была лучшим вратарём на нашей улице.

Любовь к футболу с возрастом не прошла. Читая новости об успехах мужской сборной метрополитена, я втайне надеялась, что когда-нибудь появится и женская команда. И этот момент настал. В апреле 2021 года я увидела объявление об открытии секции для девушек. На свою первую тренировку я попала в начале июня.

Друзья и родственники были в шоке от моего нового хобби. Их можно понять, всё-таки у меня уже двое детей, а я гоняю мяч в зале. Единственная, кто меня поддерживал с самого начала, – мама. Она медик и считает, что спортом надо заниматься всю жизнь. Остальные со временем тоже перестали воспринимать женский футбол как нечто дикое. Теперь регулярно отвечаю на вопросы о своих успехах на футбольном поле.

Самое главное для меня – атмосфера в команде. Уже на первой тренировке мы с девочками нашли темы для общения и быстро подружились. Футбол – это отличная физическая нагрузка, да ещё и в приятной компании. Попробуйте! Уверена, вам понравится.

Запись в секции, информация о сборных и любые другие вопросы о спорте в метро

8 (495) 185 78 80

SPORT@MOSMETRO.RU



Анастасия Севастьянова

Специалист по персоналу отдела кадрового делопроизводства Центра единого кадрового сервиса Службы управления персоналом

Мне всегда были ближе нагрузки с железом. Осознала это в студенческие годы, когда на физкультуре выбрала для себя тренажёрный зал, а не футбол, волейбол, аэробику. На сессии я сдавала нормативы по жиму лёжа и приседу.

Регулярно спортом я не занималась, а когда поняла, что нужно заняться фигурой, без сомнений пошла в силовой спорт. В зале всё закрутилось достаточно быстро – тренер увидел во мне потенциал, прогресс был очень хороший. Мы решили, что надо начать участвовать в соревнованиях.

Сейчас я тренируюсь два раза в неделю. Делаю акцент на жим и проработку грудных мышц. Тренинг в основном многоподходный и многоповоротный, также уделяю внимание развитию выносливости, силы и прохождению «мёртвой точки».

Сейчас у меня уже есть звание кандидата в мастера спорта в дисциплине народный жим. Следующая цель – мастер спорта, но уже в классическом жиме. Есть ещё большая и далёкая мечта – начать выступать в пауэрлифтинге. Сейчас для меня это что-то невероятное.

Мне интересно заниматься совершенствованием своего тела, изучать его возможности, чтобы стать лучшей версией себя. Это настоящая внутренняя борьба, но она увлекает с каждым днём всё больше и больше.

Успех на «Московской лыжне – 2023»

НАШИ КОЛЛЕГИ ЗАВОЕВАЛИ МЕДАЛИ В ЧЕТЫРЁХ ВИДАХ СПОРТА.

В главном старте дня – лыжных гонках на 3 километра у женщин – команда Московского метрополитена заняла третье место. Наш бронзовый состав: Маргарита Чирикова из Службы подвижного состава, Ирина Юргайтис из Управления, Валерия Федюнина из Службы безопасности, Мария Мизгирёва из ДИТС и Мария Родионова из Дирекции строящегося метрополитена.

В гиревом спорте не было равных нашим силачам. Заслуженное золото у Максима Троицкого и

Ильи Проворова из Электромеханической службы, Павла Новосадова из электродепо «Руднёво».

В мини-футболе на снегу команда мосметро тоже стала лучшей. В этот день под флагом мосметро выступали: Михаил Ребров из электродепо «Владыкино», Мишель Савельев и Михаил Сорокин из Службы пути, Дмитрий Бушуев, Андрей Поляков и Максим Иванов из Управления, Сергей Труфанов из Службы электроснабжения.

В семейной эстафете также не обошлось без медалей. Второе место заняла команда Евгения Панкина из электродепо «Владыкино».



Лыжницы Мария Родионова и Мария Мизгирёва

Спортивный

ПЕРВЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ 2023 ГОДА УЖЕ ПРОШЛИ.
СОХРАНЯЙТЕ ЭТУ СТРАНИЦУ И ГОТОВЬТЕСЬ К НОВЫМ
СОСТЯЗАНИЯМ СРЕДИ КОЛЛЕГ.

календарь

С
П
О
Р
Т

СПАРТАКИАДА



Настольный теннис
март



Мини-футбол
апрель – май



Плавание
апрель



Волейбол
апрель – май



Шашки
май



Футбол
май – сентябрь



Легкая атлетика (бег)
август



Баскетбол
сентябрь – октябрь



Гиревой спорт
ноябрь

ФОТОРЕПОРТАЖИ – «МОЁ МЕТРО»

ВСЕ НОВОСТИ СПОРТА – «СПОРТ В МОСМЕТРО»

СПОРТ В МОСМЕТРО КУРИРУЕТ ДОРПРОФЖЕЛ И ЦЕНТР РАЗВИТИЯ
ИМИДЖА РАБОТОДАТЕЛЯ И СОЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ.

ВНУТРЕННИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Стритбол Зимний кубок метрополитена	март
Пауэрлифтинг и жим штанги лёжа Онлайн-турнир	март
Футбол Турнир начальника Московского метрополитена	апрель
Киберспорт	апрель – июль
Шахматы Блиц-турнир	май
Мини-футбол Весенний товарищеский турнир	
Дартс	
«Мы вместе» 2 уровень II Железнодорожных спортивных игр РОСПРОФЖЕЛ	май-июнь
Run-online	май, октябрь
Горный клуб Спортивно-досуговое мероприятие	июнь
Лазертаг	июнь-июль
«Сила Геркулеса» Жим, тяга, гиревой спорт, армрестлинг	июль
Онлайн-велопробег	
Летняя рыбалка	август
Арчеритаг	
Летний спортивный фестиваль	август – сентябрь
Мини-футбол Открытый чемпионат среди женских команд	
Шахматы Блиц-турнир	
Настольный теннис Осенний кубок	октябрь
Волейбол Осенний кубок	
«Поплыли» Осенний фестиваль	
Гиревой спорт	октябрь – ноябрь
Армрестлинг	
Мини-футбол Турнир среди ветеранов	ноябрь
Стрельба из пневматической винтовки	
Стрельба из спортивного лука	
Шахматы Личное первенство	декабрь
Абсолютно реальный бой Командный чемпионат	
Сдача норм ГТО	в течение года

Первый старт Спартакиады

ИЗВЕСТНЫ ИМЕНА ПОБЕДИТЕЛЕЙ
В ЛЫЖНЫХ ГОНКАХ.

28 января в парке 850-летия Москвы собрались более 120 работников Московского метрополитена. Мужчины соревновались на дистанции 5 км, женщины бежали 3 км. В абсолютном лучшем результате показали Александр Кобызов из Аппарата ДИ (10:58,89) и Ирина Юргайтис из Управления (9:49,62).

ОБЩЕКОМАНДНЫЙ ЗАЧЁТ

- I МЕСТО – СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ
- II МЕСТО – СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ
- III МЕСТО – АППАРАТ ДИ



Победительница Ирина Юргайтис на старте гонки



Подробные результаты

14

Февраль
2 (142) 2023П
О
С
Л
Е

Р
А
Б
О
Т
Ы

Коллекционеры отметили шестилетие

В ФЕВРАЛЕ СОСТОЯЛАСЬ ДОЛГОЖДАННАЯ ВСТРЕЧА ЧЛЕНОВ ОБЩЕСТВА КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ «НАШЕ МЕТРО», ПОСВЯЩЁННАЯ ОЧЕРЕДНОМУ ДНЮ РОЖДЕНИЯ ОКНМ.



Директор Народного музея метрополитена Константин Черкасский с лекцией о творчестве архитектора Алексея Щусева

ОКНМ было основано 26 января 2017 года группой энтузиастов-коллекционеров и стало первой в России общественной организацией, объединившей в своих рядах коллекционеров, так или иначе связанных с Московским метрополитеном.

Ежегодно в конце января – начале февраля в Центре профориентации Транспортного комплекса, который расположен на станции метро «Выставочная», проходят встречи коллекционеров, посвящённые этому событию. В этот раз здесь собрались более двухсот увлечённых и неравнодушных к истории и работе московского метро членов Общества.

В начале встречи с увлекательной лекцией, посвящённой творчеству выдающегося архитектора Алексея Щусева, выступил директор Народного музея метрополитена Константин Черкасский. Продолжился вечер весёлыми конкурсами и розыгрышем тематических призов.

По сложившейся традиции к шестилетию Общества была выпущена специальная клубная транспортная карта «Тройка» с уникальным праздничным дизайном, предназначенная для каждого члена Общества.

Встреча традиционно завершилась интересным общением и обменом предметами коллекционирования с коллегами по увлечению.

Общество коллекционеров «Наше метро» (ОКНМ) объединяет сегодня уже более трёхсот собирателей билетов, транспортных карт, жетонов, значков, открыток, книг, журналов, схем и многих других предметов, посвящённых транспорту. Встречи Общества регулярно проводятся на площадке Центра профориентации и в клубе «На Савёловском». Узнать больше о деятельности ОКНМ можно на официальном сайте: www.n-metro.ru

Пётр НОВИКОВ

Скоро «Литературный рельс – 2023»

УЧАСТНИКИ ФЕСТИВАЛЯ ОТПРАВЯТСЯ В ТВОРЧЕСКИЙ ПОЛЁТ 20 АПРЕЛЯ ПРЯМО ИЗ АЭРОПОРТА ШЕРЕМЕТЬЕВО. ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ!

Седьмой ежегодный поэтический фестиваль пройдёт в рамках всероссийской акции «Библиночь-2023». Это уникальная возможность почитать свои стихи, а также произведения классиков перед многочисленными зрителями, среди которых будут пассажиры и работники аэропорта. Ведущей «Литературного рельса» станет Юлия Романова, голос которой миллионы людей каждый день слышат в Московском метрополитене.

Традиционно «Литературный рельс» объединяет самых разных гостей – поэтов и чтецов, детей и взрослых, работников и пассажиров метро, опытных и начинающих артистов. Наш фестиваль интересен не только тем, кто увлекается поэзией, но и любителям транспорта, друзьям метрополитена, журналистам, работникам музеев и другим творческим людям – архитекторам, дизайнерам, писателям.

Тематика стихов, которые прозвучат на «Литературном рельсе», всегда связана с транспортом, путешествиями и, конечно, книгами. В этом году мы особенно ждем стихотворения патриотической тематики.

Чтобы стать участником фестиваля в Шереметьево, необходимо:



- выбрать стихотворение на тему транспорта, путешествий, книг или любви к Родине (авторское или другого поэта);
 - записать видеоролик с чтением стихотворения (не более минуты);
 - выложить этот ролик во ВКонтакте с тэгом #ЛРвШ;
 - проверить, чтобы страница была открыта.
- Организаторы свяжутся с вами и дадут дальнейшие инструкции.

На «Литературном рельсе» мы не выбираем победителей и проигравших. Каждый, кто прошёл отбор и приехал прочитать стихи в Шереметьево, получит уникальные подарки от мосметро – кусок настоящего рельса и коллекционную карту «Тройка»!

Внимательно соблюдайте все условия! Заявок всегда много, и мы выбираем лучших из лучших.

«Метролаторий» продолжается Расписание на март

НА «ВЫСТАВОЧНОЙ» ПЕРЕЗАПУСТИЛИ ЛЕГЕНДАРНЫЙ ПРОЕКТ. БЕСПЛАТНЫЕ ЛЕКЦИИ О МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПРОХОДЯТ ДВАЖДЫ В МЕСЯЦ.



15 МАРТА, СРЕДА,
19:00
ДАНИИЛ ДАВЫДОВ.
ПОДЗЕМНАЯ МОСКВА

Несмотря на то что облик столицы за последнее столетие существенно изменился, следы богатой истории, окружённой тайнами и мифами, не покинули её – их можно найти глубоко под землёй. Краевед и исследователь подземной Москвы Даниил Давыдов расскажет о том, какие тайны она хранит, что ищут энтузиасты в коллекторах теплосетей и откуда появились мифы, которыми сегодня окружено столичное подземелье. Из лекции вы узнаете, как можно объяснить факт грандиозного подземного строительства в средневековой столице, какими секретами овеяна Неглинка и её сёстры, почему Кремль считается сердцем подземной Москвы и куда ведут его скрытые ходы, что известно о библиотеке Ивана Грозного, какие находки ждали строителей московского метро и почему мифы, которыми обросло столичное подземелье, обычно далеки от реальности.



29 МАРТА, СРЕДА,
19:00
ВЛАДИМИР ГОРАЙЧУК.
РОЖДЕНИЕ
МОСКОВСКОГО МЕТРО

Метро – сложное инженерное сооружение, отражающее уровень развития города и технологий. Когда и почему появились первые метрополитены и как они строились? Кто из инженеров внёс наибольший вклад в подземное транспортное строительство и какие задачи пришлось решать первым советским метро-строителям? Ответы на эти вопросы предложит на своей лекции инженер, экскурсовод и историк московского метро Владимир Горайчук.



Регистрация на «Метролаторий»:
tspo.timepad.ru

ЛЕКЦИИ ПРОХОДЯТ В НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БИБЛИОТЕКЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА НА ВТОРОМ ЯРУСЕ М. «ВЫСТАВОЧНАЯ» (ПОСЛЕДНИЙ ВАГОН ИЗ ЦЕНТРА). ВХОД БЕСПЛАТНЫЙ, НО НЕОБХОДИМО ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬСЯ.

Станция «Аэропорт»

ПРОДОЛЖАЕМ ПУБЛИКОВАТЬ ФОТО ИЗ РАЗНЫХ ЭПОХ МОСКОВСКОГО МЕТРО И РАССКАЗЫВАТЬ ИСТОРИИ О ТОМ, ЧТО ИЗОБРАЖЕНО НА ЭТИХ СНИМКАХ.

Станцию открыли 11 сентября 1938 года в составе участка «Площадь Свердлова» (сейчас – «Театральная») – «Сокол». Станция «Аэропорт», в проекте носившая название «Академия воздушного флота», стала первой односводчатой станцией московского метро, полностью построенной открытым способом (включая наклонные ходы и вестибюли).

Аэродром Московского общества воздухоплавания, построенный на пожертвования любителей авиации, был открыт на Ходынском поле в 1910 году. Позднее он получил название «Центральный аэродром имени М.В. Фрунзе». С 1922 года с аэродрома начали выполняться первые в России международные перелёты, а с открытием здания аэровокзала 6 ноября 1931 года он стал первым аэропортом Москвы.

В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года значилось, что линия второй очереди метро соединит центр Москвы с аэродромом. Согласно плану, станция должна была стать конечной. Но из-за переноса депо второй очереди в район села Всехсвятского конечной стала станция «Сокол».

Проект станции был разработан в 1935 году Архитектурной мастерской НКТП № 2 (архитектор Борис Виленский, соавторы Дмитрий Савицкий и Владимир Ершов). Для разработки художественных изделий из металла (вентиляционных и декоративных решёток в торцах, скамеек с указателями и арматуры) пригласили художника Захара Быкова.

Оформление станции посвящено советской авиации. Авторы решили сделать станцию лёгкой и просторной, создавая иллюзию присутствия на аэродроме. Архитектурное оформление станции достаточно лаконично: объём платформенного зала перекрыт сводом, украшенным сложными по рисунку рельефными линиями, являющимися продолжением веерного рисунка облицовки путевой стены. Такой плавный переход от стены к своду помогает зрительно увеличить его высоту. Лепные контуры свода являются стилизованным изображением посадочных огней вдоль взлётно-посадочной полосы – платформы станции. Пересечение лучей света прожекторов образует ромбы, в центре которых спрятан символ метро – буквы «М». На своде вдоль всей платформы расположены изящные чугунные вентиляционные решётки, также вписанные в ромбы.

Первоначально стены и свод станции были выкрашены в голубой цвет, при этом плотность цвета менялась от подножия стен к своду. Так авторы хотели создать для пассажиров подобие вечернего неба над головой. Но этот приём подвергся критике: по мнению некоторых архитекторов, голубой тон снижал красоту мрамора на стенах. Поэтому вскоре после открытия станции стены и свод оштукатурили в белый цвет.

По оси свода были закреплены круглые бронзовые люстры оригинальной формы. В центре люстры располагался большой круглый плафон из молочного стекла, обрамлённый по периметру маленькими стеклянными конусообразными плафонами и хрустальными подвесками. Позднее люстры заменили люминесцентными лампами, собранными в конус, что позволило сделать станцию более освещённой.

Пол был отделан рельефной керамической плиткой по центру платформы и асфальтом по краям, в начале 1970-х годов пол выложили серым гранитом.

По центру платформы расположен ряд сидений, над спинками которых укреплены информационные щиты. Впоследствии этот приём был использован на большинстве станций подобного типа.

Два наземных вестибюля станции встроены в жилые дома-близнецы на Ленинградском проспекте, возведённые одновременно со станцией. В 1954 году дома, построенные по проекту архитектора Самуила Кравца, были соединены между собой.



Проект станции «Аэропорт» (1935)

Монтаж люстры на станции «Аэропорт». Мастер Рыбанов (1938)



Первый пробный поезд на станции «Аэропорт» (сентябрь 1938 года)



Конструкцию и оформление станции «Аэропорт» архитектор Юлиан Островский скопировал для бункера Сталина в Самаре

Б
Ы
Л
О
И
С
Т
А
Л
О

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

В годы войны на Центральном аэродроме базировались два из трёх полков дальней бомбардировочной авиации. Командование располагалось в Подъездном дворце, а два двухэтажных дома напротив дворца когда-то были казармами охранного полка Подъездного дворца. В начале 1960 года бывшие казармы были оперативно переоборудованы для подготовки специального отряда. Знаете, что это был за отряд? Ждём ваши версии до **15 марта** 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:

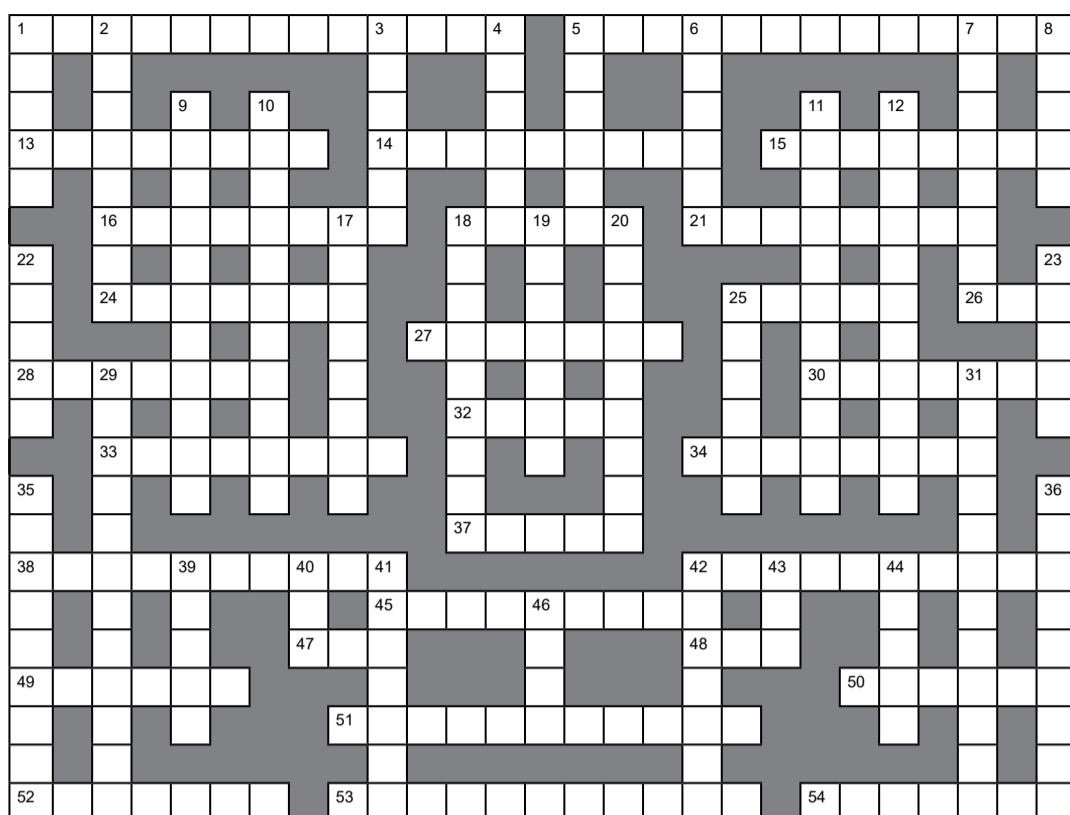
Какое подразделение Московского метрополитена долгое время располагалось в южном вестибюле станции «Автозаводская»?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

18 ноября 1944 года была создана Техническая школа Московского метрополитена. Первоначально подготовка кадров была организована в производственных помещениях под платформой станции «Арбатская». Для преподавательской работы на условиях совместительства привлекались действующие специалисты метрополитена. Объём подготовки кадров составлял около 250 человек в год. Со временем Техническая школа была переведена в новые помещения: подготовка машинистов и помощников машинистов проводилась в специально оборудованных технических кабинетах на площадке электродепо «Сокол», а администрация и кабинеты для подготовки ряда профессий Службы движения и Эскалаторной службы располагались в помещениях южного вестибюля станции «Автозаводская». Со временем объём подготовки в рамках Технической школы, составлявший не более 1500 человек в год, перестал удовлетворять возросшим потребностям московского метро. Поэтому 28 июля 1995 года Техническая школа была реорганизована в Учебно-производственный центр (УПЦ) и переведена в новое, специально оборудованное здание. В 2021 году на базе УПЦ был создан Корпоративный университет Транспортного комплекса Москвы.

В этот раз в нашей викторине победил **Артемий Буянов, инспектор отдела информирования ЦОМП.**

Пётр НОВИКОВ



ПО ГОРИЗОНТАЛИ

1. ТЧ-21
5. Единственная в московском метро односводчатая станция глубокого заложения
13. Бесцветный газ, применяемый при сварке металлов
14. Мастер советского монументального искусства, оформивший станции: «Электрозаводская», «Новокузнецкая», «Смоленская», «Проспект Мира», «Парк культуры», «Октябрьская» и «Комсомольская»
15. Вид штрафного удара в футболе
16. Врождённая способность совершать целесообразные действия по непосредственному побуждению
18. Небольшой лёгкий автомобиль высокой проходимости для езды по бездорожью
21. Напиток на основе кофе с добавлением молока и молочной пенки
24. Испытания подвижного состава перед вводом в эксплуатацию
25. Металлические шипы
26. 81-760/761
27. Станция Таганско-Краснопресненской линии
28. Знак на форменном головном уборе
30. Лицо, пользующееся правом на пользование чем-либо
32. Большая рюмка на высокой ножке
33. Семейство пассажирских электропоездов
34. Бак с герметичной крышкой для перевозки и хранения жидкостей
37. Японское боевое искусство, философия и спортивное единоборство без оружия
38. Станция Сокольнической линии
42. Город, в котором производят транспортные карты и билеты для Московского метрополитена
45. Небольшой открытый вагон для перевозки грузов на узкоколейных или подвесных дорогах
47. Оборудованное углублённое место для хранения чего-либо
48. Титул феодального правителя у некоторых восточных народов
49. Упряжка из трёх лошадей
50. Горная порода, облицовочный материал насыщенного зеленовато-чёрного и чёрного цветов
51. Совокупность условий в их взаимосвязи, положение вещей в какой-либо области
52. Редкая или особо ценная вещь
53. ТЧ-12
54. Труднопроходимые тропические леса

ПО ВЕРТИКАЛИ

1. Револьвер с вращающимся барабаном
2. Станция Таганско-Краснопресненской линии
3. Предприятие-разработчик электронных систем специализированного назначения для метро и железных дорог
4. Часть света
5. Элемент сборной крепи подземного сооружения
6. Город мотоциклистов и оружия
7. Станция Калужско-Рижской линии
8. Возница почтовых лошадей
9. Линия, делящая угол пополам
10. Автоматический самозаписывающий прибор
11. Возвращение части материалов или энергии в тот же технологический процесс для повторного использования
12. Отношение одного явления к другому как следствие к причине
17. Выдающиеся общепризнанные произведения литературы и искусства, имеющие непреходящую ценность
18. Хлеб с маслом
19. Русская народная спортивная игра
20. ТЧ-3
22. Несущий элемент перекрытия
23. Основной вид дежурства на судне
25. Навигационный прибор
29. Человек, который занимается сборанием и систематизацией каких-либо предметов
31. Город на Урале
35. Работник, выполняющий координирующие и контролирующие функции
36. Первая русская печатная газета
39. Небольшое вёсельное судно
40. Личное название человека
41. Город «Золотого кольца»
42. Архитектор станции «Нурская»-кольцевая
43. Травянистое растение, из стеблей которого получают прядильное волокно, а из семян – масло
44. Непрерывная водная оболочка Земли, окружающая материки и острова
46. Инертный газ ярких вывесок

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Русаков. 4. Метро. 6. Автобус. 9. Салон. 11. Серп. 12. Суши. 13. Режим. 14. Коммунарка. 15. Дельтаплан. 16. Занос. 18. Мюсли. 20. Отлив. 22. Ветеран. 23. Корешок. 24. Алтуфьево. 27. Амфибия. 28. Евразия. 29. Балкон. 32. Фридман. 33. Свинец. 36. Снег. 37. Автотриса. 39. Чили. 40. Саквож. 42. Фили. 43. Стамеска. 45. Ярд. 46. Гусеница. 48. Кусачки. 49. Япония.

По вертикали: 1. Рассказовка. 2. Конкурс. 3. Выставочная. 4. Мураками. 5. Обучение. 6. Аминьевское. 7. Торнадо. 8. Семёновская. 10. Лимон. 17. Обелиск. 19. Скафандр. 21. Ткемали. 25. Терракота. 26. Евпатория. 29. Белорусская. 30. Ласточка. 31. Нагатинская. 33. Сухаревская. 34. Наушники. 35. Цивилизация. 38. Отвёртка. 40. Станок. 41. Жигули. 44. Мост. 47. Небо.

КНИЖНАЯ ПОЛКА



ISBN 978-5-04-118026-3
Бомбора, 2021

КНИГА ВИКТОРИИ НОВОСЕЛЬСКОЙ
«ЭТО НАША МОСКВА» ПОЗВОЛИТ ВАМ ПОБЛИЖЕ
ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ГОРОДОМ И ЕГО ЖИТЕЛЯМИ.

В сборнике собраны невероятной красоты фотографии и трогательные истории подписчиков одного из самых больших пабликов о столице в социальных сетях.

Вместе с авторами рассказов вы прочувствуете романтику столичных вокзалов и станций метро, побываете на небольших улочках города и на огромных площадях с небоскрёбами, прогуляетесь по садам и паркам, вспомните, какой была Никольская во время чемпионата мира по футболу, попробуете выбраться из заколдованного Ботанического сада, встретите Высоцкого зимним вечером, отдохнёте на диких берегах Москвы-реки с видом на высотки Сити и приютите алоэ Геннадия, купленного у почтенной старушки в Таганском районе.

Каждая история – это часть пазла, собрав который вы сможете увидеть душу города, почувствовать его настоящий ритм. И в очередной раз влюбиться в Москву!

Найди себя
Все фото с наших
внутрикорпоративных
мероприятий тут

