

Не проходите МИМО

ЦИФРА НОМЕРА **+ 5 станций**

В сентябре открылись новые участки московского метро. Солнцевскую линию продлили до аэропорта. А на Люблинско-Дмитровской появилась самая северная станция.

стр. 2

ЦИТАТА НОМЕРА

«Мы долго совещались и спорили. У финалистов был маленький разрыв по баллам. Но идея победителя прозвучала особенно актуально. Она открывает возможность самостоятельно производить отдельные детали в небольших количествах, что очень важно в условиях санкций».

Антон Мокрушин, член экспертной комиссии конкурса «Цифровой инноватор», первый заместитель начальника службы – главный инженер Службы подвижного состава

стр. 3

ВОПРОС НОМЕРА

Какой самый знаменитый памятник создателя «Советской Белоруссии» Сергея Орлова украшает одну из главных площадей столицы?

За ответ можно выиграть приз

стр. 15

Коллега из Службы пассажирских сервисов, зоозащитник Юлия Борзова запустила канал помощи животным на транспорте. Читайте её рассказ на стр. 10

Плюс пять станций

6 И 7 СЕНТЯБРЯ ЗАРАБОТАЛИ ДВА НОВЫХ УЧАСТКА МОСКОВСКОГО МЕТРО.

СОЛНЦЕВСКАЯ ЛИНИЯ

Здесь появились две новые станции. Впервые в России подземная магистраль пришла в воздушную гавань. Также в Москве построили двенадцатый метромост. Он проложен через реку Ликову и стал вторым по протяжённости после Лужнецкого через Москву-реку.

Новый участок метро улучшил транспортное обслуживание для 350 тыс. жителей и работающих существующей и перспективной застройки района Внуково и ближайших поселений, а также для миллионов пассажиров одного из крупнейших аэропортов России.

В итоге примерно за 10 лет в столице построили один из самых протяжённых радиусов метро длиной более 30 км с 14 станциями.

«АЭРОПОРТ ВНУКОВО»

Эта станция как подземный музей авиации. Её оформление посвятили гражданским самолётам конструкторского бюро Андрея Туполева, с чьим именем связана история аэропорта. С этой станции почти буквально можно совершить пересадку из метро на самолет: отсюда есть выход прямо в терминал А.

«ПЫХТИНО»

Станцию украсили изображениями отечественных летательных аппаратов и моделью самолёта Ту-144. Одна из стен – с панорамным остеклением. С платформы открывается вид на парк.

ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКАЯ ЛИНИЯ

Здесь завершили строительство финишного участка с тремя новыми станциями, одна из которых стала самой северной в столичном метрополитене. «Яхромская», «Лианозово» и «Физтех» улучшили транспортное обслуживание свыше 500 тыс. жителей 5 районов столицы и города Долгопрудный Московской области. «Свою станцию» получили студенты одного из ведущих вузов страны – МФТИ. Рядом с новыми станциями также расположены крупные предприятия и научно-исследовательские институты.

С 2011 года линия выросла вдвое: 45 км эксплуатационной длины, 26 станций. Она стала второй по протяжённости среди диаметральных линий московского метро после Арбатско-Покровской. В перспективе между «Кожуховской» и «Печатниками» планируют построить станцию «Южный порт».

«ЯХРОМСКАЯ»

У этой станции незабываемый дизайн – асимметричное красно-белое цветовое решение. На белой путевой стене разместили панно площадью

815 кв. метров, посвящённое празднованию 800-летия Москвы. Автор – народный художник России Александр Рукавишников. Потолок вестибюлей украшают элементы, напоминающие луковичы куполов храма Василия Блаженного.

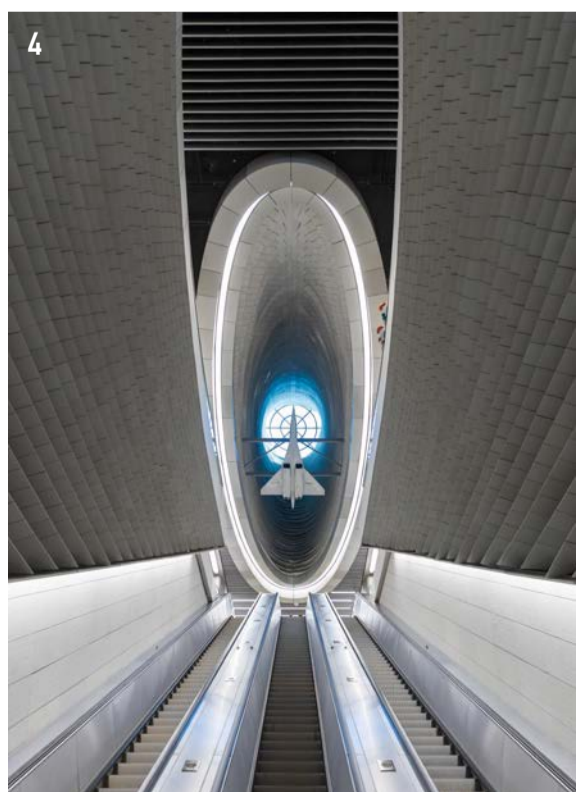
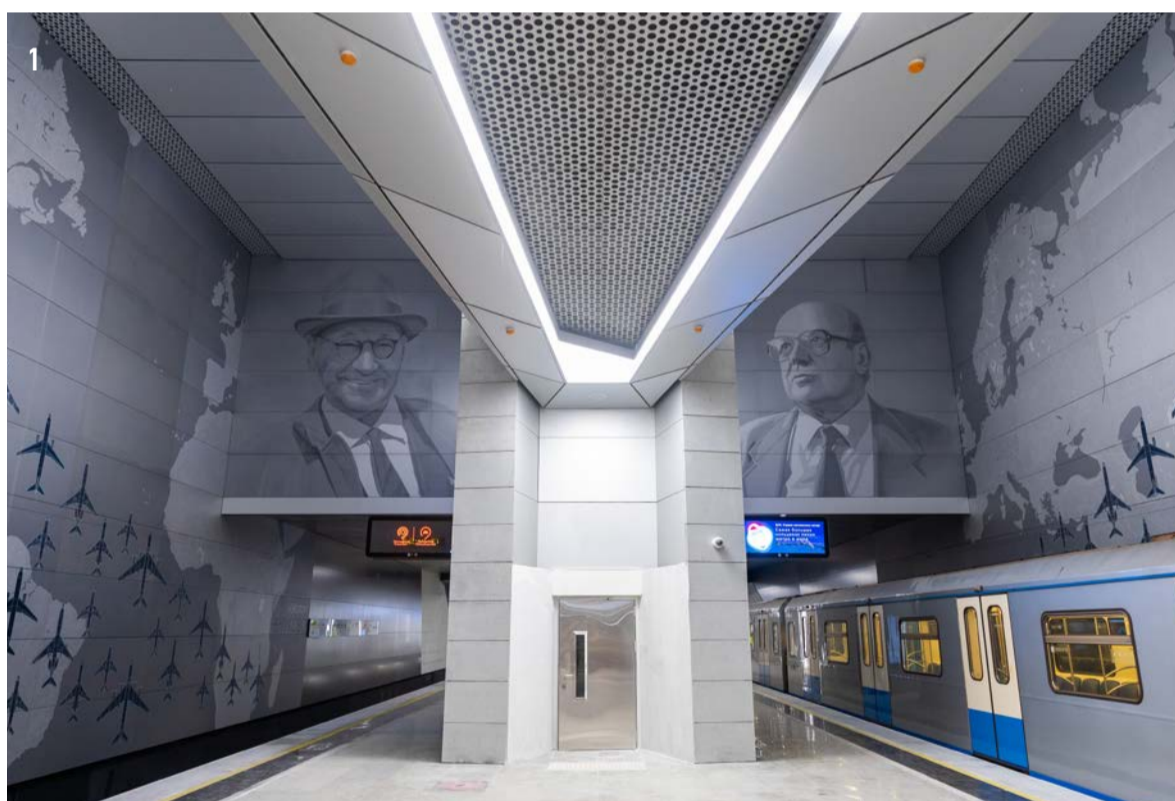
«ЛИАНОЗОВО»

Внутри станция выполнена в сдержанных тёмно-серых и бежевых тонах, а наземные павильоны оформлены салатными панелями – по цвету линии на схеме мосметро. Рядом открыли московский городской вокзал Лианозово МЖД-1, причём перенесли его на 350 метров ближе к метро.

«ФИЗТЕХ»

Особенностью дизайна станции стали световые колонны по центру платформы и контрастный пол из светлого гранита с чёрными полосами. На стенах можно увидеть лица знаменитых учёных. Наземный павильон окружён колоннадой.

1. Внуково
2. Лианозово
3. Физтех
4. Пыхтино
5. Яхромская



Цифровой инноватор 2023

**Транспортные
инновации
Москвы****3**сентябрь
9 (149) 2023П
а
н
о
р
а
м
а

8 СЕНТЯБРЯ ПРОШЁЛ ФИНАЛ КОНКУРСА, И МЫ УЗНАЛИ ИМЯ ПОБЕДИТЕЛЯ.

Конкурс «Цифровой инноватор» в мосметро проходил второй раз. Наши коллеги прислали более 100 предложений, как с помощью диджитал-новшеств повысить безопасность и надёжность метрополитена, усовершенствовать сервис и качество процессов. После экспертного отбора 34 заявки прошли во второй тур. Их авторов пригласили на обучение в Корпоративный университет, где они доработали свои идеи и подготовились к защите. Восемь проектов вышли в финал.

ИТОГИ КОНКУРСА

I МЕСТО

Создание единой базы запасных частей в формате 3D-моделей с реализацией исполнения с помощью аддитивных технологий

Александр Блазнин, Служба подвижного состава

II МЕСТО

Система автоматизированного учёта и выдачи специальной одежды, смывающих и (или) обезвреживающих средств (СИЗ) АСУ СИЗ

Дмитрий Суоров, Сергей Соколов, Алёна Егорова, Оксана Кустова, Электромеханическая служба Дирекции инфраструктуры, электродепо «Варшавское»

III МЕСТО

Создание единой цифровой базы учёта имущества предприятия с использованием уникальных QR-кодов

Елена Фролова, Татьяна Мельникова, Екатерина Тропаревская, Единый центр бухгалтерского учёта

ФИНАЛИСТЫ

- **Автоматизированная система управления движением трамваев**
Алексей Красов, Дарья Жуковская, Никита Сулулов, Ольга Данилова, Единый диспетчерский центр
- **Цифровой аудит 6+. Цифровая платформа управления контрольно-надзорной деятельностью**
Анастасия Шкляева, Служба качества
- **Система отображения текущего состояния объектов инфраструктуры Службы электроснабжения Дирекции инфраструктуры на схеме Московского метрополитена**
Николай Пикалов, Оперативный отдел Службы заказчика Дирекции инфраструктуры
- **Оптимизация процессов ТОиР за счёт внедрения предиктивной аналитики**
Светлана Розанцева, Служба электроснабжения Дирекции инфраструктуры
- **Трансформация данных в ценный актив метрополитена за счёт внедрения системы Бизнес Аналитики**
Галина Шеховцова, Мария Скоромная, Служба небилетных доходов

ПОБЕДА В НОМИНАЦИЯХ

За инженерное мышление

Механизация и автоматизация производственного процесса при приёмке-выдаче, ограждении-разграждении составов, подачи-снятия высокого напряжения на деповском пути

Сергей Демишев, электродепо «Нижегородское»

За перспективность идеи

- **Обратный инжиниринг объектов декоративно-художественного украшения станций Московского метрополитена, признанных объектами культурного наследия**
Михаил Редин, Служба пассажирских обустройств Дирекции инфраструктуры
- **Цифровой вагон: показ тематических видео на мониторах вместо окон**
Сергей Любежанин, Служба безопасности
- **Новый онлайн-склад забытых вещей**
Сергей Скрепнистый, Служба движения
- **Внедрение виртуального ассистента (чат-бота) для работников предприятия**
Виктория Хорева, Юридическая служба

Победителем конкурса стал Александр Блазнин из Службы подвижного состава. Он рассказал, что увлекся 3D-моделированием ещё в нулевых: «Тогда в стране начали распространяться первые 3D-принтеры. Я заинтересовался новшеством, учился самостоятельно, осваивал нужные программы. Сейчас технология получила самое широкое применение. Я предлагаю расширить сферу её приложения на Московский метрополитен. Мы можем создать 3D-базу запчастей и самостоятельно изготавливать детали и оснастку оборудования. Например, с помощью 3D-принтера можно делать плафоны, кожухи, решётки, защёлки – множество предметов, вплоть до оригинальной сувенирной продукции к юбилеям».



Инженер Службы
подвижного состава
Александр Блазнин –
лучший цифровой
инноватор – 2023

За победу предусмотрена премия – 90 тыс. рублей, 60 и 45 тыс. выплатят за второе и третье места. Также авторов актуальных инициатив пригласят участвовать в их проработке и внедрении. Кстати, кое-кто из участников уже с головой окунулся в процесс реализации своих предложений.

Организаторы благодарят каждого из коллег, подавших заявки на конкурс, и заверяют, что будут на связи со всеми цифровизаторами мосметро. Их опыт, видение и энергия – бесценны.

Напоминаем, что конкурс ежегодный. Готовьте новые идеи!

ЭКСПЕРТНАЯ КОМИССИЯ

- **Анастасия Поседейко**, начальник Службы инвестиционного развития
- **Андрей Елисеев**, начальник Единого диспетчерского центра
- **Евгений Довка**, главный инженер – заместитель начальника Дирекции инфраструктуры
- **Антон Мокрушин**, первый заместитель начальника службы – главный инженер Службы подвижного состава
- **Алмаз Баянов**, заместитель начальника Службы внутреннего аудита и контроля – начальник Центра мониторинга и анализа производственных процессов
- **Майя Токарева**, начальник Центра развития финансово-экономических систем
- **Зарина Цирихова**, заместитель начальника Службы платёжных сервисов по разработке новой билетной системы
- **Андрей Мулин**, начальник Единого центра функционального проектирования и развития квалификаций
- **Алексей Козлов**, начальник Отдела технологий информационного моделирования Службы технической политики
- **Николай Родионов**, начальник Службы развития информационно-технологических систем и систем связи Дирекции информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС)
- **Иван Юнин**, генеральный директор Фонда развития инноваций в области общественного транспорта «Транспортные инновации Москвы»
- **Председатель: Евгений Леглер**, начальник ДИТС
- **Секретарь: Евгений Соломатин**, начальник Отдела информационно-технологического сопровождения цифровизации Комплекса цифровой трансформации Службы развития информационно-технологических систем и систем связи ДИТС

Конкурс проводит Совет по цифровой трансформации Московского метрополитена при поддержке Фонда «Транспортные инновации Москвы»

МНЕНИЯ ЭКСПЕРТОВ

**Антон Мокрушин**

Мы долго совещались и спорили. У финалистов был маленький разрыв по баллам. Но идея победителя прозвучала особенно актуально. Она открывает возможность самостоятельно производить отдельные детали в небольших количествах, что очень важно в условиях санкций.

Иван Юнин

Интересна судьба второго места. Мы заметили тенденцию, что участники поднимают схожие проблемы. Например, учёт СИЗ. Во втором туре мы объединили усилия тех, кто занялся этим вопросом, в одну команду, и она взяла серебро. Идея, занявшая третье место, предлагает современное решение, как оперативно закрыть явно накопившиеся потребности в учёте, и, надеемся, она поможет повысить эффективность операций при помощи небольшого ресурса.

**Евгений Леглер**

Победили все, и в первую очередь – метрополитен. Для его развития очень важны неравнодушные работников разных должностей и подразделений, их вклад, их видение. Они лучше всех замечают детали и понимают, какие изменения необходимы. Спасибо всем конкурсантам за их идеи. Недавно я посетил лекцию одного известного промышленного дизайнера о том, куда идёт этот мир. И хочу сказать: ребята, вы в тренде!

Ольга ПОСАДСКАЯ

«Соколу» – 85 лет

ОДНО ИЗ СТАРЕЙШИХ ЭЛЕКТРОДЕПО МОСМЕТРО ПРОДОЛЖАЕТ БОЛЬШУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ И ОТМЕЧАЕТ ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ.



В процессе реконструкции мощности электродепо увеличились вдвое

«Сокол» был первой промышленной постройкой на некогда болотистой окраине Москвы. Первый метропоезд вышел из нового депо на Горьковский радиус в шесть утра 11 сентября 1938 года. Развитие предприятия продумали так мудро, что мощностей хватало буквально до недавнего времени. Но перемены неизбежно наступили. Конечно, к лучшему.

БЫЛО И СТАЛО

«Мы успешно завершили два этапа большой реконструкции, – рассказывает начальник депо Алексей Ермаков. – На месте бывшего Завода по ремонту электроподвижного состава построили современный отстойно-ремонтный корпус с веером путей, технические сооружения и административно-бытовой комплекс. Количество канав для отстоя и обслуживания поездов выросло с 24 до 46».

В цифрах

- более 1000 человек в штате депо
- 268 машинистов
- 300 ветеранов, среди них 116 работающих
- 42 состава «в железе», 38 – на графике в час пик
- 38 единиц техники в парке мотодепо – 19 мотовозов + 19 платформ
- 12 вагонов в месяц здесь проходят ТР-2, 7 вагонов – ТР-3
- 9-е место в Спартакиаде метро заняли работники в 2022 году



Мастер АААО Алексей Дольников и слесарь по ремонту подвижного состава Александр Мосиенко осматривают реостатный контроллер

Руководитель указывает рукой направление очередной стройки: «Вон там, в дальнем углу, будут объединённый склад и здание инженерно-химической лаборатории. Уже огораживаем площадку и в ближайшие дни начнём рыть котлован». Ещё здесь скоро построят новое мотодепо на 20 машин. Позже снесут действующее историческое здание электродепо и на его месте построят новое. Но это потом...

«Так сложилось, что „Сокол“ позже других переходит на новый тип подвижного состава. В 2024 году планируем заключить контракт жизненного цикла и начать постепенную замену парка. Ремонтные мастерские переоснастят всем необходимым оборудованием для обслуживания вагонов типа „Москва“. Всё заточено на будущее», – подытожил Алексей Ермаков.

ПЕРВЫЕ В МЕТРО

«В 80-е годы в „Сокол“ пришли новые номерные вагоны. На них мы опробовали работу в одно лицо. Также впервые на нашей линии добавили к составу восьмой вагон, – вспоминает мастер автоматного, аппаратного, аккумуляторного отделения, ветеран труда метрополитена Алексей Дольников. – В это же время на Замоскворецкой линии ещё оставались в эксплуатации „Ежи“ с более слабым тяговым двигателем. При этом парность поездов пытались довести до 45 в час. Это было колоссально трудно, так как одни поезда обгоняли другие. А интервал вместе с высадкой и посадкой пассажиров составлял всего минуту и 10 секунд. Пассажиропоток был очень высокий, потому что тогда большинство горожан ездили на работу к восьми утра на метро. Впоследствии



Машинист-инструктор мотодепо Андрей Титоренко и мастер мотодепо Андрей Смоляницкий

от слишком интенсивного графика отказались. Сегодня, даже при современном оборудовании, парность поездов у нас составляет 38 в час». Алексей Игнатьевич начинал в метро в 1975 году слесарем-пневматиком в автоматном отделении, через 10 лет стал старшим мастером подъёмки. Ещё несколько лет был секретарём Дзержинского райкома партии. А потом вернулся в метро и выучился на машиниста.

Воспоминаниями поделился освобождённый бригадир тиристорного участка Анатолий Яблонский: «С 1985 года я работал машинистом электропоезда. Меня регулярно отправляли получать вагоны из Ленинграда. Тот самый поезд, который в 1988 году стал тематическим „Народным ополченцем“, я пригнал себе сам. И проработал на нём 16 лет, 12 из которых – старшим машинистом. Этот состав сняли с Замоскворецкой линии только в марте. Даже тоска берёт». Анатолий Моисеевич работает в метро 40 лет и возглавляет Совет ветеранов электродепо.

Особенности

- Замоскворецкая линия – одна из самых сложных в обслуживании
- Первая в городе рельсосварочная станция появилась именно в «Соколе», здесь же изобрели рельсосмазыватель
- Самое большое в Москве мотодепо обеспечивает логистику практически всего метрополитена
- Наличие гейта РЖД позволяет принимать новый подвижной состав для всего метро, на это выделяют три канавы
- Новые вагоны обкатывают на Замоскворецкой линии, после чего они уходят в депо приписки
- Сюда приходят на отстой и обслуживание поезда из смежного депо «Братеево»

В МОТОДЕПО

До 2016 года в депо базировались тяжёлые рельсозвозы. Рельсозвозный сцеп мог быть больше 100 метров, и на сцепе ездили только из «Сокола». Именно здесь в 1953 году построили первую в городе рельсосварочную станцию. С появлением новых станций в «Печатниках» и «Солнцево» нагрузку разделили.

Мастер мотодепо Андрей Смоляницкий: «В этом депо работали мои бабушка с дедушкой и года в три-четыре привели меня с собой. Я запомнил



Освобождённый бригадир тиристорного участка Анатолий Яблонский с молодым коллегой, бригадиром Андреем Соколовым, который умеет быстро решать самые сложные задачи



Председатель ППО электродепо Иван Коршунов показывает отреставрированный мемориал павшим воинам

не поезда, а мотовозы! Повзрослев, я выжидал полтора года, чтобы попасть на работу в метро именно в мотодепо. Сначала в „Планерное“, потом позвали сюда. При таком количестве машин труднее, но интереснее. Что бы здесь ни менялось, „Сокол“ останется самым крутым депо».

НОВАЯ СМЕНА

В «Соколе» много молодёжи – около 40% коллектива. На свою первую работу сюда приходят по целевому направлению выпускники Колледжа Московского транспорта. В этом году 20 человек трудоустроили на тиристорный участок, 15 – в комплексную бригаду механического оборудования. Кроме этого, на месячный наезд в депо приняли пятерых молодых машинистов, а трое помощников успешно сдали экзамены в Корпоративном университете и теперь могут управлять поездами самостоятельно. Ребята довольны, что успевают получить опыт на уходящих номерных составах.

Анатолий Яблонский смотрит на молодых работников с оптимизмом: «Встречаются те, кто получает моральное и эстетическое удовольствие от рабочей профессии. А мы раскрываем таланты и поддерживаем рационализаторские предложения новых кулибиных. Такие у нас есть».

ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

С особым почтением в «Соколе» относятся к самым пожилым ветеранам – труженикам тыла и детям войны. «Мне довелось работать с людьми, которые уходили из метро в дивизию народного ополчения и вернулись на работу после войны. Это были нестигаемые

люди, – вспоминает Алексей Дольников. – Также я знал рабочих, которые участвовали в подготовке исторического выступления Сталина на „Маяковской“ перед членами политбюро в 1941 году. Некоторых из них впоследствии наградили Орденом Ленина».

А имена 32 деповчан и пятерых работников вагоноремонтных мастерских, которые погибли на фронте, высечены на двух стелах. Отреставрированный мемориал торжественно открыли на территории депо 9 Мая. «С помощью архивных документов мы восстановили информацию о наших воинах – полные имена, даты жизни, места службы и гибели. Офицеров было легче искать по учётно-послужным карточкам, рядовых – сложнее», – поделился председателем первичной профсоюзной организации электродепо Иван Коршунов.

СВОБОДНЫЕ ПТИЦЫ

«Здесь всегда обитали соколы-сапсаны. До реконструкции между ЗРЭСом и депо был парк, где они вили гнёзда, – рассказал Анатолий Яблонский. – Однажды во время перерыва я подобрал там выпавшего птенца, за которым уже было охотились местные кошки. Вместе с коллегами мы три дня выхаживали его, кормили сырой говядиной. А взрослые птицы искали своего малыша, кружа над депо. Через три дня я посадил соколёнка на руку и вынес на волю. Он сразу увидел в небе семью, взмахнул крыльями и взлетел – сначала на верхотуру строительного крана, а потом выше вместе со своими».

К 85-летию депо каждому работнику подарят значок с изображением главного символа электродепо – быстрого сокола. Оставайтесь и дальше дружной «соколиной семьёй», коллеги. С праздником!

«Свиблово» – 45 лет

30 СЕНТЯБРЯ У ЭЛЕКТРОДЕПО ВАЖНАЯ ДАТА. В ПРЕДДВЕРИИ ПРАЗДНИКА РУКОВОДИТЕЛЬ И ВЕТЕРАНЫ РАССКАЗАЛИ О ПЕРЕМЕНАХ И ПЛАНАХ.



Татьяна Милютин, Андрей Донин, Алексей Андреев. Переход на «Москву» стал для команды «Свиблово» главным событием пятилетки

Сам я начинал в 1977 году как слесарь-электрик подвижного состава в „Калужском“, через два года меня перевели в новое оборотное депо, потому что жил рядом. Помню, при входе тогда меня встретил резной деревянный медведь. Непонятно, откуда взялся, но прижился – стал символом „Свиблово“. А когда я получил квартиру на Красногвардейской, пришлось дольше ездить, но и мысли не было переходить в другое депо. В „Свиблово“ всё своё, родное».

Андрей Донин,
начальник электродепо «Свиблово»

«Наше электродепо изначально было оборотным для „Калужского“ и сегодня остаётся одним из самых маленьких в мосметро. У нас нет подъёмки и тяжёлых видов ремонта.

Наиболее значительные перемены были связаны с переходом на контракт жизненного цикла (КЖЦ). Мы получили четыре вида подвижного состава. И каждый раз переучивали машинистов. Сначала с „Оки“ на разновидности „Москвы“, а с „Москвы“ – на номерные, опять же потому, что мы работаем в паре с „Калужским“. Мы стали одним из первых электродепо, где проводили испытания новых вагонов „Москва 2020“ и где их запустили на линию. А ещё мы географически ближе всех к мытищинскому заводу. В общем, переход на подвижной состав последнего поколения был самой сложной задачей последних лет, с которой мы справились. Параллельно мы переоборудовали депо».

Татьяна Милютин,
инженер по оборудованию, ветеран труда метрополитена

«Все мелкие ремонтные работы выполняем сами хозяйственным способом. Для работ с привлече-

нием сторонних организаций разрабатываем задание на проектирование, потом согласовываем его со всеми причастными службами и утверждаем у главного инженера метрополитена. Далее – проект и техническое задание на строительно-монтажные работы. Эти документы также должны пройти все согласования. Переоборудование – непростое дело, но депо становится современнее год от года, преобразуется.

Свою трудовую деятельность я начинала с ученика слесаря в Краснопресненском трамвайном депо, где выросла до начальника Центра управления производством – там я проработала 30 лет. Перешла в метро на должность инженера, потому что депо перенесли в Строгино. В московском транспорте я уже 50 лет».

Алексей Андреев,
бывший мастер, подсобный рабочий, ветеран труда метрополитена

«У нас прекрасный дружный коллектив, почти не меняется. Поэтому и молодёжи особо нет. Но есть те, кто набрался в депо опыта и перешёл на руководящие должности в Управление. А лучшие машинисты у нас получают направление на целевое обучение в вузы. Мы рады за наших воспитанников».

ЧТО НОВОГО

- Современные винтовые компрессорные установки для подачи воздуха – вместо старых поршневых
- Светодиодное освещение – подканавное и ОРК
- Автоматизированная вагонмоечная машина – теперь сюда приезжают поезда из других депо
- Вакуумная установка для продувки составов
- Въездные ворота с тепловыми завесами – вместо старых деревянных
- Система пожарной сигнализации и пожаротушения

В ПЛАНАХ

- Переустановка зенитных фонарей на крыше – всего 134 штуки
- Замена кровли в ремонтном корпусе и компрессорной

В ЦИФРАХ

- 490** человек в штате
- 225** машинистов
- 37** маршрутов
- 40** составов
- 29** путей
- более 20** кубков на витрине за победы в корпоративном спорте

Лучший приёмщик подвижного состава

КОНКУРС НА ЭТУ ПРОФЕССИЮ ВПЕРВЫЕ ПРОШЁЛ В МОСМЕТРО 18 АВГУСТА.



- I место** – Леонид Рыжов, «Нижегородское»
- II место** – Александр Бакульманов, «Калужское»
- III место** – Алексей Милешин, «Замоскворецкое»

Практический этап проходил в электродепо «Замоскворецкое». Теоретическую часть конкурса, состоящую из 25 вопросов, проводили в Корпоративном университете. Сильнейших определили по сумме баллов. Тройку призёров наградили, а победителю также вручили подарок от профсоюза.

Конкурсантов поздравил заместитель начальника метрополитена – начальник Службы подвижного состава Иван Киселёв: «Лучшие представители большого коллектива показали, как развивается их профессия. Мы все – участники общего процесса, мы понимаем, как важно обеспечить соблюдение технологии и убедиться в безопасной эксплуатации поездов. Ваша роль в метрополитене очень ответственная. Я поздравляю и благодарю за высокопрофессиональную работу всех участников первого конкурса».

О ПРОФЕССИИ



Владимир Шарипов,
заместитель начальника
Службы подвижного
состава – начальник
инспекции по приёмке
подвижного состава

Приёмщики подвижного состава работают в метро несколько десятилетий. Выросшие из слесарей и других рабочих профессий, приёмщики осматривают состав через каждые 24 часа работы на линии, сдают его на техобслуживание, контролируют выполнение и принимают обратно в эксплуатацию. Профессиональным тонкостям специалисты обучаются в Корпоративном университете и регулярно проходят профессиональные аттестации по колёсным парам, рамам тележки, воздушным резервуарам, охране труда и другие.

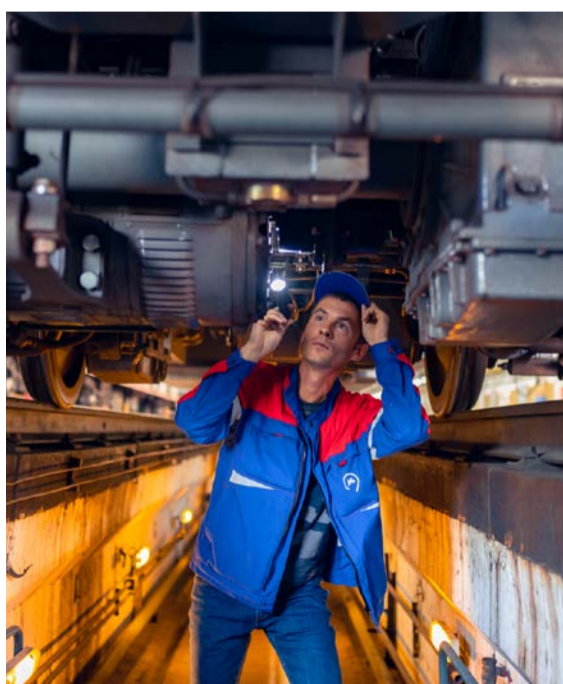
С 2015 года в электродепо, переведённых на контракты жизненного цикла, организовали участки по приёмке подвижного состава – и возникла необходимость в увеличении численности профильных специалистов. Сегодня в штате метро – 136 приёмщиков. От каждого из 14 депо, функционирующих по КЖЦ, выбрали лучшего для участия в профессиональном

конкурсе. По итогам соревнования перед участниками открылись карьерные перспективы. Опытные работники могут стать инспекторами Инспекции по приёмке подвижного состава, которые контролируют качество изготовления и ремонта поездов.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Раньше Леонид занимался бизнесом. Но в жизни всё меняется, и в 2018 году устроился в электродепо «Печатники» аккумуляторщиком. В 2022 году перешёл работать в электродепо «Нижегородское» приёмщиком подвижного состава – чтобы обслуживать современные поезда «Москва-2020».

«Я шёл к победе, добросовестно выполняя свою работу. Самая главная польза обществу от нашей профессии – безопасность движения поездов. Сейчас я получаю высшее техническое образование и надеюсь построить успешную карьеру в метрополитене».



Конкурсантам предложили найти 16 условных неисправностей состава за 15 минут



Фотоальбом ВКонтакте

Полина КОВАЛЕНКО

Работники месяца

КАЖДЫЙ МЕСЯЦ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ НАГРАЖДАЮТ СОТРУДНИКОВ ЗА ОСОБЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ТРУДА.



Андрей Гуляев, старший мастер Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры

Своевременно обнаружил признаки, которые могли привести к заклиниваю эскалатора на станции «Кузьминки»: нехарактерный шум и люфт отклоняющего блока поручня. Оперативно произвел демонтаж и разборку узла блока, выявил разрушение сепаратора подшипникового узла и восстановил работоспособность оборудования.



Павел Калинин, старший электромеханик Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры

Во время осмотра вверенных ему помещений в релейной станции «Правая» выявил течь с потолка, предпринял оперативные действия и не допустил попадания воды на аппарат сигнализации, централизации и блокировки.

Лучших работников месяца награждают Благодарственным письмом заместителя Мэра Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города. Поздравляем коллег и гордимся ими.

Лучший инструктор по противопожарной профилактике

11 СЕНТЯБРЯ МЫ УЗНАЛИ, КТО САМЫЙ СИЛЬНЫЙ В ЭТОЙ ПРОФЕССИИ В МОСМЕТРО.



Лучший инструктор Николай Пономарченко, пожарная команда - 8

Конкурс состоял из двух этапов: теоретического и практического. Сначала участникам нужно было ответить на вопросы теста. Потом от них требовалось найти максимальное количество неисправностей и нарушений на трёх типах огнетушителей.

В категориях «Инструктор» и «Старший инструктор» после двух этапов не было явного лидера, и чтобы расставить претендентов на призовые места, организаторам пришлось задавать дополнительные вопросы. У инструкторов борьба шла за 2-е место, а у старших инструкторов – за 1-е. Этот минимальный разрыв говорит о высокой квалификации участников.

ИНСТРУКТОР ПО ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ПРОФИЛАКТИКЕ

I место – Николай Пономарченко

II место – Людмила Николаева

III место – Алексей Белёнов

СТАРШИЙ ИНСТРУКТОР ПО ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ПРОФИЛАКТИКЕ

I место – Игорь Лихоманов

II место – Евгений Гдак

III место – Василий Давыдов

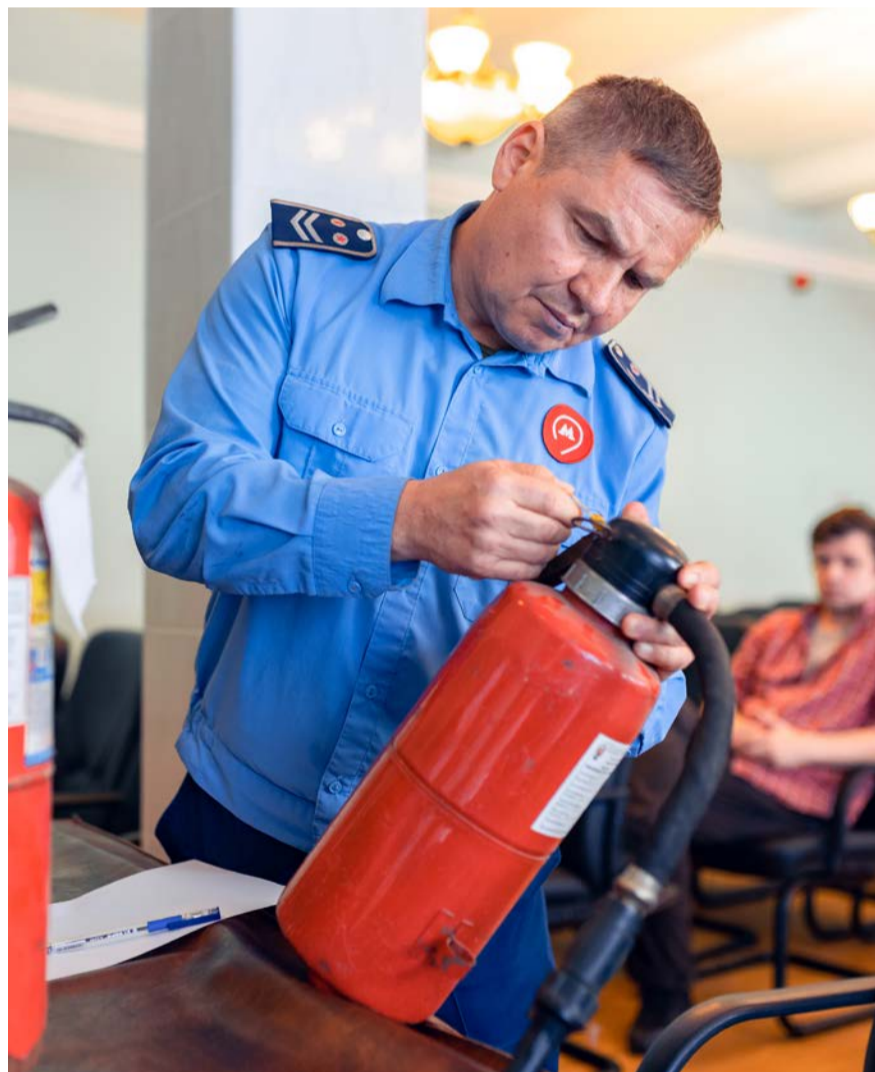


Евгений Дудукин, начальник Службы пожарной безопасности:

Конкурсы профессионального мастерства очень важны в нашей работе. Во-первых, это внеочередная проверка знаний. Участникам нужно не только показать навыки, которыми они пользуются каждый день, но и вспомнить разные моменты, с которыми сталкиваются нечасто. Это полезно. Во-вторых, это дополнительная мотивация. Спортивный принцип никто не отменял, все стремятся быть лучшими в своём деле. А ещё это призы и вознаграждение для победителей. Я буду заниматься развитием этого направления в нашем подразделении.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Лучший в номинации «Старший инструктор» Игорь Лихоманов трудится на Замоскворецкой линии. Для него это уже пятый конкурс профмастерства, и он был к нему готов: «В должности работаю с 2014 года, и для меня ничего нового не было, только нужно было всё сразу вспомнить, ничего не забыть. Конечно, немного волнительно, конкурс всё-таки, но я победил и очень доволен».



Лучший старший инструктор Игорь Лихоманов, пожарная команда - 2

Иван МАКАРОВ

Донорская акция «Шефы рядом»

25 сентября – 27 октября

Координационный совет при Общественной палате РФ по донорству крови и костного мозга и Национальный фонд развития здравоохранения просят всех желающих присоединиться к доброй акции и пополнить запасы крови крупных многопрофильных столичных больниц. После летнего сезона потребность в крови особенно высока. Ваше участие может спасти жизни.

Кровь принимают несколько медучреждений города. Перейдите по QR-коду, чтобы выбрать место и зарегистрироваться на донацию.



Единая линия
для персонала
Московского транспорта

8 (495) 622 22 22

8:00–20:00

По этому номеру

— расскажут о льготах, корпоративном обучении и досуге

— забронируют номер в Санаторно-оздоровительном комплексе «Лесной»

— помогут найти ответы на разные вопросы о работе в МТ

Быть руководителем

Жанна — Ермолина

ЗАПИСАЛИ ОСНОВНЫЕ ТЕЗИСЫ ПРЯМОГО ЭФИРА С ЗАМЕСТИТЕЛЕМ НАЧАЛЬНИКА МЕТРОПОЛИТЕНА ПО РАЗВИТИЮ КЛИЕНТСКИХ СЕРВИСОВ И РАБОТЕ С Пассажирами. ИНТЕРВЬЮ ВЕЛА АННА ИВАНОВА, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА КОРПОРАТИВНОГО УНИВЕРСИТЕТА ТК.

В метро я работаю уже 12 лет. Начинала с должности главного специалиста. Тогда перед нами стояла амбициозная задача – запустить карту «Тройка». В моей команде есть сотрудники, с которыми я работаю бок о бок до сих пор. Они в шутку меня называют мамой.

Сейчас курирую четыре службы: платёжных сервисов, пассажирских сервисов, клиентских сервисов и сбора доходов. В моей команде более 5 000 человек, хотя полтора года назад, до назначения на должность заместителя начальника метрополитена, не было и тридцати.

Раньше я знала каждого сотрудника лично, знала, кто и что делает. Сейчас это, конечно, невозможно. Когда возглавляешь огромную команду, нужно доверять руководителям и уже с ними договариваться о конечном продукте и сроках, а не влезать во все микропроцессы.

Я люблю настойчивых и инициативных. Не обижаясь, когда мне звонят по пять-десять раз. Для меня это показатель того, что человек настроен серьёзно. Горящие глаза – самое важное после компетенции.

Я не стану препятствовать порыву сотрудника, даже если сама не совсем верю в идею. Всегда поддерживаю и дам попробовать, но с условием, что не пострадают текущие проекты.

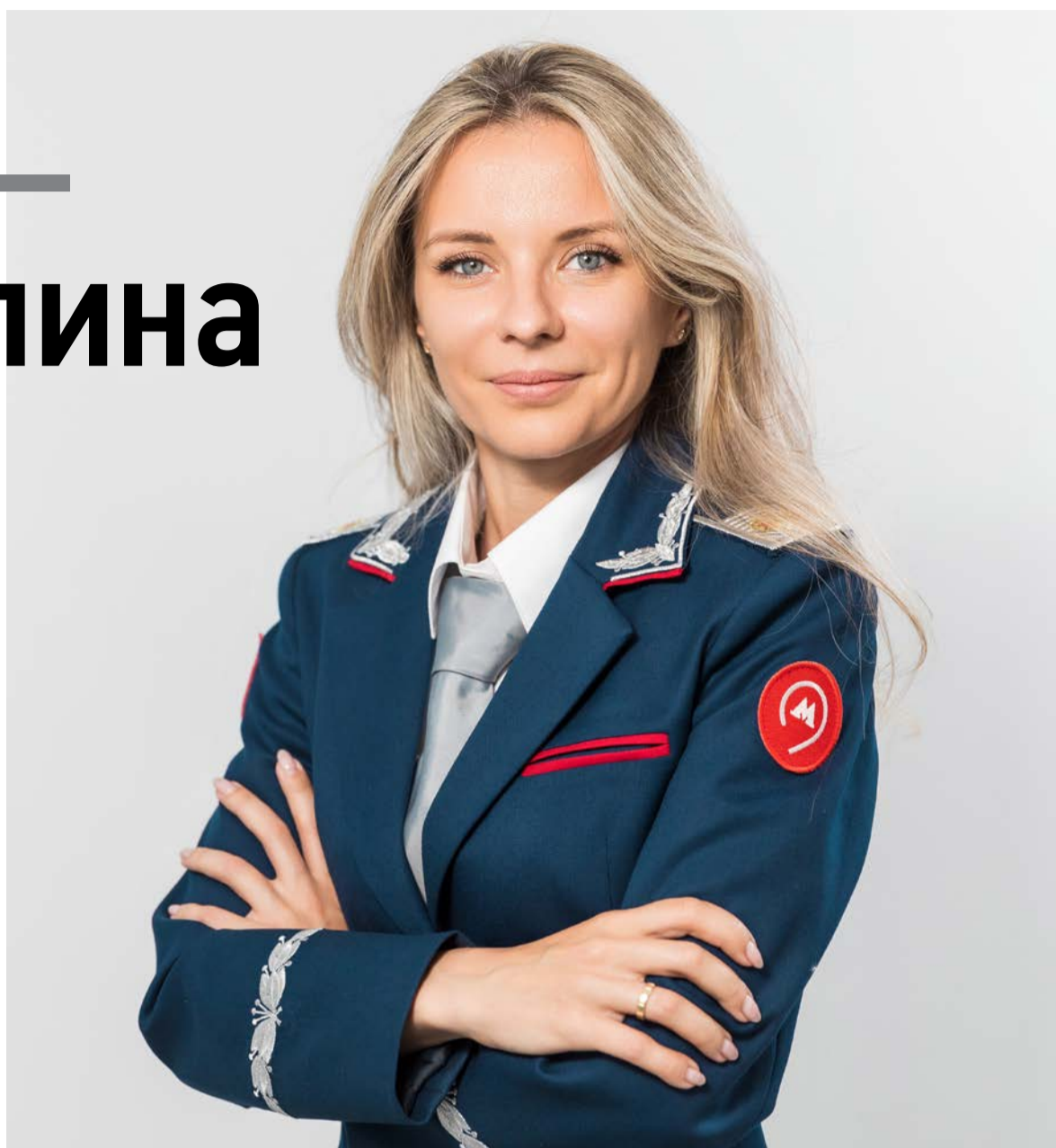
Многие из ребят выросли из студентов в руководителей у меня на глазах. Я убеждена: если человек горит работой, то все необходимые знания и опыт легко получить.

В моих службах работают люди самых разных специальностей: от сервисного персонала до технарей.

В ассоциации ПЛЮС ОДИН

25 АВГУСТА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЛО ЗАСЕДАНИЕ АССОЦИАЦИИ РАБОТОДАТЕЛЕЙ ВНЕУЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ (АРВТР), В КОТОРУЮ ВХОДИТ И МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН.

На общем собрании в ассоциацию был принят петербургский производитель оборудования для электротранспорта ООО «НИИЭФА-ЭНЕРГО». Это уже седьмой участник отраслевого объединения. Чем больше в Ассоциации участников, тем точнее они определяют профессиональные стандарты в области внеуличного транспорта.



Сложнее всего приходится с IT-специалистами, хотя я и сама из этой среды. Трудно найти, адаптировать, удержать их. Но для этого у нас есть уникальные, важные для города проекты.

Я стараюсь ставить задачи чуть масштабнее, чем человек может сделать. Но при этом понимаю – результат будет выполнен не на 100%. Без этого не будет развития. Главное – быть рядом, чтобы сотрудники знали, что я всегда помогу.

В работе нужно учитывать специфику нашей системы. Многих демотивируют долгие согласования, свойственные всем государственным организациям. Но я понимаю, что это позволяет сохранить ту стабильность и безопасность, которой славится Московский метрополитен.

Если у нас не будут ездить поезда, не будут около 8 млн человек спускаться в метро и комфортно, безопасно передвигаться, то всё остальное неважно. Никому наши нововведения не понадобятся.

Первый стандарт, разработанный при участии АРВТР, вступил в силу 1 марта 2023 года. Его номер – 17.131 «Работник по обслуживанию тоннелей метрополитена». Процесс работы над стандартом запустил Московский метрополитен, а представители АРВТР делились своим опытом и наработками. В процессе определения критериев ещё двух стандартов – 17.135 «Работник по развитию агломерационной транспортной мобильности» и 17.136 «Работник по оформлению проездных документов пассажиров метрополитена».

Одним из самых плодотворных и многообещающих проектов Ассоциации стало участие в реализации Федеральной программы «Профессионалитет». Первым кластером, в котором реализуется программа, стал Колледж Московского транспорта. Образовательные программы в учебных группах «Профессионалитета» составлены с учётом требований работодателя. Так, студенты с самых младших курсов осваивают практические навыки профессии, которые соответствуют всем современным требованиям в сфере внеуличного транспорта. Соглашение о создании кластера

Мы также отвечаем за запуск электросудов. В последнее время руководство Московского транспорта всё больше распределяет задачи не внутри одной организации, а по компетенции.

Есть вещи, которые могут меня сильно расстроить и даже разозлить. Когда не называют реальные сроки выполнения задачи и не обозначают проблемы, которые надо помочь решить. Не переношу обман и дезинформацию. Неправильная оценка сил тянет за собой целый каскад проволочек и срыв сроков.

Для восстановления сил выбираю активные виды спорта, которые помогают переключиться. Обожаю сноуборд и вейкборд. На доске я отпускаю весь негатив и очень быстро восстанавливаюсь. Второй метод – просто побыть одной.

Начинающим руководителям советую не бояться ошибок, уметь их признавать. Нужно быть честным перед собой, делать выводы и идти вперёд. Если ничего не делаешь, то ничего и не получится.

подписано и с Нижним Новгородом, в процессе – работа над соглашением с Екатеринбургским метрополитеном и учреждениями СПО.

Ещё одно достижение Ассоциации, достигнутое во многом благодаря Московскому метрополитену, – статус партнёра Национальных проектов России. Это признание вклада бизнеса и НКО в достижение национальных целей.



Новости внеуличного транспорта в Телеграме

Место съёмок – «Печатники»

РАБОТНИКИ ЭЛЕКТРОДЕПО, ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКУЮ ЛИНИЮ, СТАЛИ МОДЕЛЯМИ РЕКЛАМНОЙ КАМПАНИИ О РАБОТЕ В МОСКОВСКОМ ТРАНСПОРТЕ.

Реальные сотрудники Московского метрополитена появились на рекламных плакатах в 2019 году. Тогда кампания носила слоган «Метро с тобой повезёт» и охватывала всего шесть-семь профессий подземки. Довольно быстро слоган пришлось поменять – локальный проект метро масштабировался на весь Транспортный комплекс столицы.



Виктория Потокина, начальник Отдела развития имиджа работодателя и корпоративного спорта

Сегодня с плакатов мы говорим: «Эта профессия нужна городу». Показываем представителей не только флагманских профессий, которые и так у всех на виду, – машинист, дежурный по станции, сотрудник безопасности. Мы ещё как бы приоткрываем кулисы, ведь город не придёт в движение без монтеров пути, слесарей-электриков, мойщиков-уборщиков, мастеров отделочных работ. Наша задача – показать многогранность работы в Московском транспорте, привлечь внимание того, кто никогда и не думал, что может связать свою жизнь и карьеру с метро.

Когда нам нужны новые профессии или новые модели, мы идём в коллективы, обращаемся к начальникам служб, ищем через Совет молодежи и спортивные сообщества. Люди откликаются охотно, ответственно готовятся и уважительно относятся к нашим требованиям. Герои плакатов часто представляют профессию и за пределами плакатов. На выставках, ярмарках вакансий, днях открытых дверей они с радостью общаются с кандидатами, рассказывают о работе в метро и отвечают на каверзные вопросы. Мы снимаем с ними видеоролики и задействуем в различных фотосессиях для метро.



Василий Никитин планирует стать машинистом, а пока работает слесарем по ремонту подвижного состава



Вера Бочарова, бригадир мойщиков-уборщиков подвижного состава, работает в депо уже больше пяти лет

Мы спросили участников фотосессии, за что они любят своё электродепо. Смотрите видеобэкстейдж в Телеграм-канале «Моё метро»



В «Печатниках» открыты вакансии мойщика-уборщика, слесаря по ремонту подвижного состава и других технических специальностей. Если ваши знакомые или родственники захотят присоединиться к команде, специалисты депо готовы ответить на все вопросы по телефону: 8 (925) 326 70 13 (круглосуточно).

О РАБОТЕ В ДРУГИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ РАССКАЖУТ В ЦЕНТРЕ ПОДБОРА ПЕРСОНАЛА:

8 (495) 622 22 22 (для Москвы)

8 (800) 220 2 202 (для регионов РФ)

Ежедневно с 8:00 до 20:00

rabota@mosmetro.ru



Возвращение домой

В САНАТОРНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ «ЛЕСНОЙ» ЗАПУСТИЛИ БЕСПЛАТНУЮ РЕАБИЛИТАЦИОННУЮ ПРОГРАММУ ДЛЯ РАБОТНИКОВ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА, УЧАСТВОВАВШИХ В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ СВО. КУРС РАССЧИТАН НА 14 ДНЕЙ.

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ ТЕРАПИЯ

- индивидуальная работа с клиническим психологом
- консультации врача-физиотерапевта
- сеансы релаксации

Эффект: нормализация психологического и эмоционального состояния, снятие усталости, стресса, расслабление, прилив жизненных сил.

ФИЗИОТЕРАПИЯ

- аппаратная терапия
- лечебный массаж
- водолечение
- спелеотерапия

Эффект: лечение травм, избавление от болей и воспалений, очищение организма от шлаков и токсинов, улучшение обмена веществ, повышение физического тонуса, укрепление всех жизненных систем организма.

СБАЛАНСИРОВАННОЕ ПИТАНИЕ

- комплексное трёхразовое питание
- рецептура и приготовление блюд по ГОСТу
- универсальное по калорийности меню

Эффект: стабилизация пищеварения и метаболических процессов в организме, поддержание оптимального веса.

КАК СТАТЬ УЧАСТНИКОМ ПРОГРАММЫ

получить направление лечащего врача

обратиться к специалисту по персоналу

подать заявку

оформить отпуск

ПОДРОБНАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ: 8 (495) 622 22 22 доб. 3

Не проходите мимо

СПЕЦИАЛИСТ СЛУЖБЫ ПАССАЖИРСКИХ СЕРВИСОВ И ОПЫТНЫЙ ЗООЗАЩИТНИК ЮЛИЯ БОРЗОВА ЗАПУСТИЛА СВОЙ ПРОЕКТ ПОМОЩИ ЖИВОТНЫМ.



Юлия работает в выставочном павильоне на «Киевской»

Я с детства любила животных и замечала тех, которым нужна помощь. Никогда бы не купила питомца, своих подобрала с улицы. К постоянному волонтерству меня привела беда. Однажды на даче пропала моя кошка. И когда я её безуспешно искала, ощутила, как важна человеку поддержка в этой ситуации. Так я создала группу в ВК потерянных и найденных животных своего района, чтобы помогать другим. Дальше группа расширилась до округа. Это удобно, потому что когда теряется питомец, соседи сразу могут выйти помочь поискать и расклеить объявления. А пропажи случаются каждый день: чаще всего при выгуле собак без поводка, а кошки падают из окон. Постепенно, благодаря информации в группе, мы обрели больше соратников-волонтеров. В том числе и в других районах Москвы.

Как админ потеряшек я часто сталкиваюсь с тем, что животные теряются в транспорте, уезжают далеко от дома на автобусах, электричках и даже на метро. Однажды в группу прислали фото собаки редкого мраморного окраса, которая сорвалась с поводка на прогулке и забежала в метро. Она каталась на Замоскворецкой линии. Не давала себя поймать, с «Кантемировской» доехала до «Тверской», потом как-то оказалась на «Марьиной Роще». А мы отслеживали её перемещение через чаты волонтеров. Уже нашли хозяйку, но никак не могли остановить собаку.

И тут я поняла, как важно, чтобы работники транспорта помогали в поиске и ловле и сами знали бы, куда обращаться в таких случаях. Ведь на сайте метро есть раздел «Склад забытых вещей», но почему-то нет экстренной кнопки помощи животным. Она была бы полезна пассажирам и работникам. С этой идеей я дошла до полуфинала конкурса «Цифровой инноватор». В этом разделе можно было бы не просто размещать информацию о животном, а ещё подключаться

к доброй программе хвостылапки.рф, с которой сотрудничает Дептранс. А пока я сама запустила телеграм-канал «Зоописк.Транспорт». Приглашаю коллег с разных видов транспорта, пассажиров и волонтеров, чтобы люди знали, куда оперативно обращаться.

Пример неравнодушия – Мария, водитель автобуса на маршруте в Зябликово – Бирюлёво. По возможности она сообщает нам о сбитых и потерянных, мчущихся животных. Иногда спасаем, иногда хороним.

В июне был пост о том, что перед входом на станцию «Митино» мужчина привязал спаниеля и сказал сотруднику Службы безопасности: «Теперь это ваша проблема». Коллега и после окончания смены гулял с собакой, пока мы искали передержку. А на следующий день нашлась хозяйка. Оказалось, она упала в обморок во время прогулки, а собака убежала.

Вообще, помогаем всему живому – и морским свинкам, и черепахам, и пернатым. Однажды к нам в павильон какая-то женщина принесла коробку с птицей. Нашла на площади. По интернету выяснили, что это лысуха, обитает на болотах. На зоотакси мы отправили птичку в центр помощи пернатым «Воронье гнездо». Там её подлечили и потом выпустили в пруд. Так же спасли умирающего голубя. И двух хомяков, которых нам подкинули – их я построила через команды помощи грызунам в Санкт-Петербурге и Москве. Истории спасения я рассказываю на канале в Дзен.

В период первой самоизоляции я стала старшим волонтером проекта «Накорми» Фонда защиты городских животных в Южном административном округе. Это помощь людям, которые в любую погоду два раза в день выходят покормить кошек и собак в своём дворе или в промзонах. Добрые жители оставляют корма в специальных коробках, а мы развозим его по опекунам. Сейчас у меня более 120 адресных заявок. Ещё неравнодушные горожане следят, чтобы зимой не забивали наглухо подвалы, и даже строят уличные домики с утеплением.

Естественно, собираем деньги и на стерилизацию – чтобы как-то снизить количество бездомных животных, которые не доживают и до пяти лет. В моём округе сейчас 193 стерилизованные кошки. Считаю, что это хороший результат. Такие животные в основном не социальные. А дом мы ищем, в первую очередь, бывшим домашним, выброшенным животным, покалеченным, у которых мало шансов выжить на улице. Просто катастрофическая ситуация на окраинах Москвы – собак из Подмосквы часто вывозят выбрасывать ближе к МКАДу, и бедняги мечутся возле станций метро в поисках хозяев.

В 2021 году я создала «Урок доброты». Хожу в школы, досуговые центры, библиотеки, где рассказываю детям, как не терять животных и как помочь тем, кто оказался на улице, почему кот может упасть из окна, даже если до этого 15 лет не падал. Травмы и смертельные переломы мы видим каждый день.

Главная проблема – равнодушные люди или страх взять на себя хотя бы временную ответственность. Есть чат поиска хозяйских животных «Честер Алерт». Назвали так в честь бультерьера, который потерялся, ездил на электричке, все его фотографировали, но никто не придержал. Вскоре нашли хозяина, но пёс не дождался – замёрз насмерть.

Если видите животное в беде, подойдите, сделайте фото, отведите к ветеринару. Если нужно время для поиска денег, передержки или хозяина, возьмите животное хотя бы на несколько часов к себе в подъезд – чтобы было кому помогать, когда помощь найдётся. И обратитесь к волонтерам, друзьям, соседям.

Другая проблема – нежелание хозяев воспринимать чужой негативный опыт, думая, что с их животным ничего такого не произойдёт. Не пренебрегайте простыми правилами выгула. Например, адресник на дополнительном ошейнике и чип – это самые простые вещи, которые в 90% случаев помогают быстрее вернуть потерявшегося домашнего питомца.

Полина КОВАЛЕНКО

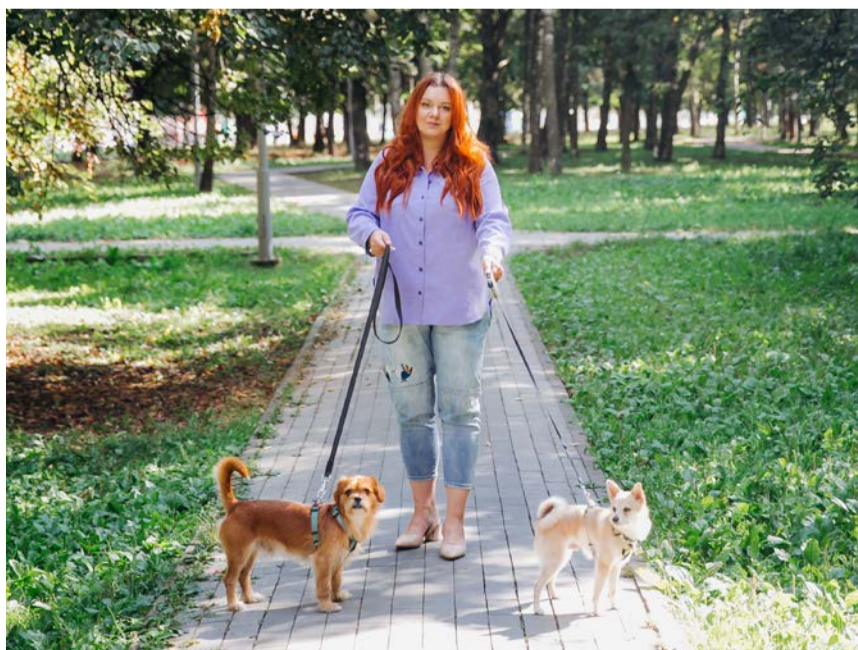
Полезные советы по содержанию и перевозке животных, чаты поиска, контакты волонтеров и счастливые истории спасения можно найти в каналах Юлии:



Зоописк ЮАО



Зоописк ТРАНСПОРТ



Со своими питомцами Шуриком и Тоши на выгуле. В квартире у Юлии живут 3 кота, 2 кошки, 2 собаки и 3 черепахи

ЕСЛИ ВЫ ВОЛОНТЕР

Рассказывайте о своих добрых делах и находите единомышленников

Пишите в редакцию:

✉ dialog@mosmetro.ru

➔ dialog_mm

Вокруг «Варшавской»

ПРЕДЛАГАЕМ МИНИ-ГИД ПО ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯМ РАЙОНА, ГДЕ РАСПОЛАГАЮТСЯ СРАЗУ ДВА ЭЛЕКТРОДЕПО – «ВАРШАВСКОЕ» И «ЗАМОСКВОРЕЦКОЕ», А ТАКЖЕ КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ.

ГАЛЕРЕЯ-МАСТЕРСКАЯ «ВАРШАВКА»



📍 **м. Варшавская 700 м**
Варшавское шоссе, 68к1

Академическая живопись, стрит-фото, графика, скульптура – на «Варшавке» представлены разные художественные направления, но её визитная карточка – мозаика. Галерея называется мастерской, так как здесь открыты творческие студии.

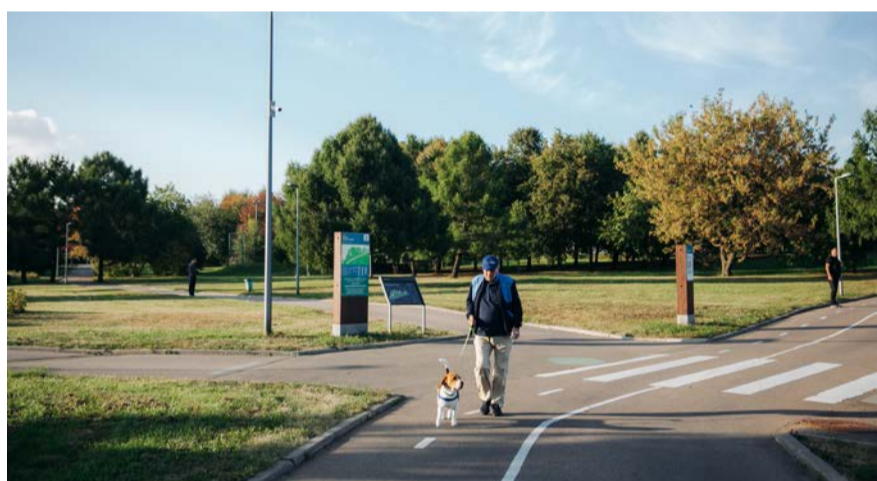
ТЕАТР «ШАЛОМ»



📍 **м. Варшавская 850 м**
Варшавское шоссе, 71к1

Еврейский театр для всех национальностей. Главные темы репертуара – соседство, общность и антифашизм. Новый 90-й сезон открыли премьерой «Шалом 48-23». В постановочных планах – «Красная книга» Александра Плотникова, сторителлинг для подростков «Недоросль», «Люблинский штукать» по Исааку Зингеру и другие спектакли.

ПАРК «САДОВНИКИ»



📍 **м. Варшавская 3 000 м**
м. Каширская 300 м
пр-т Андропова, 58А

Парк реконструировали по современным стандартам. Здесь есть «Рижский сад» с теньевыми навесами, арками и светодиодным освещением. Для любителей активного отдыха построили скейт-парк, ВМХ-велодром, теннисный корт, волейбольные площадки, канатную дорогу. Для интеллектуалов открыли шахматный клуб.

УСАДЬБА «КОЛОМЕНСКОЕ»



📍 **м. Варшавская 3 800 м**
м. Коломенская 500 м
пр-т Андропова, 39

Буквально через дорогу от «Садовников» – знаменитый музей-заповедник русского деревянного зодчества, бывшая царская резиденция. В парке 16 памятников архитектуры федерального значения, а главная достопримечательность – церковь XVI века.

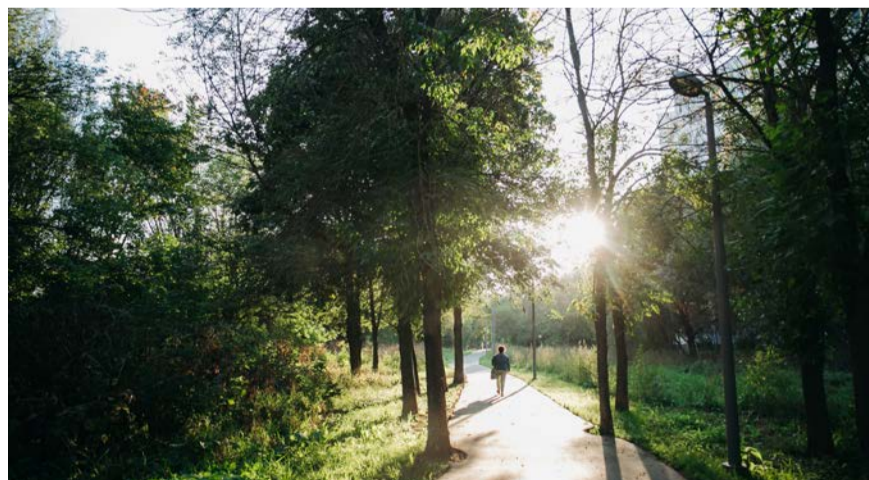
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РАЙОН



📍 **м. Варшавская 3 800 м**
м. Чертановская 700 м
Чертаново Северное, 6

ОПЖР (образцово-перспективный жилой район) появился в Северном Чертаново перед Олимпиадой 1980 года. У него нестандартный внешний вид и редкая, особенно для того времени, начинка. Особая система отопления и пневмоудаление мусора. На лифте можно спуститься в подземный гараж. На этажах большие холлы, чтобы советские люди собирались вместе.

БИТЦЕВСКИЙ ЛЕСОПАРК



📍 **м. Варшавская 3 800 м**
м. Битцевский парк 200 м
Новоясеневский тупик, 1с2

Второй по величине парк столицы. Больше 2 000 гектаров. Зашёл, и вместо звуков трассы – голоса птиц, шелест листьев и отзвуки истории в сохранившихся усадьбах и на древних капищах. Не забудьте захватить с собой перекус. Тут не встретишь кафешки на каждом шагу.

Спортивные хроники

ОЧЕРЕДНАЯ ПОРЦИЯ ПОБЕД СОТРУДНИКОВ МЕТРО НА ВНУТРЕННИХ И ВНЕШНИХ СОРЕВНОВАНИЯХ.



Главный беговой старт мосметро прошёл в парке «Измайлово»

МЕТРО БЕЖИТ 2.0

Спортивный фестиваль собрал более 230 любителей бега. Участники приходили с семьями и друзьями. Разминку провела Екатерина Мазунова, инструктор по зумбе из депо «Варшавское». Лучшее время на дистанции 5 км показали Денис Маяков из «Нижегородского» и Мария Рублёва из Службы безопасности. На 10 км – Андрей Шаталов из Службы пути и Мария Родионова из Дирекции строящегося метрополитена.

«В этом году формат мероприятия стал более семейным. Мы добавили детский забег и забег друзей, а для зрителей организовали игровые активности. Следующий фестиваль хотим приурочить ко дню рождения Московского метрополитена и добавить дистанции для ветеранов», – прокомментировала куратор клуба «Метро бежит» Ирина Юргайтис.

СПАРТАКИАДА: ФУТБОЛ



Служба электроснабжения – триумфаторы чемпионата по футболу

В 2023 году в чемпионате мосметро приняли участие 29 команд. Служба электроснабжения в четвёртый раз подряд одержала победу. Управление завоевало серебро, бронзу – электродепо «Солнцево». Лучшим бомбардиром стал Владимир Ермолаев. Лучшим вратарём – Максим Кликин. Оба – работники Службы безопасности.

СПАРТАКИАДА: ЛЁГКАЯ АТЛЕТИКА



Мария Мизгирёва – лучшая в личном зачёте

В беге на 800 и 400 метров соревновались коллективы 18 подразделений. Золото командного зачёта досталось Службе сигнализации, централизации и блокировки, серебро – у Службы безопасности, бронза – у депо «Варшавское». В личном зачёте лучшее время среди мужчин показали: Александр Прокофьев из Службы сбора доходов, Дмитрий Краснощёков из электродепо «Варшавское» и Иван Волков из СЦБ. У женщин в тройку лидеров вошли: Мария Мизгирёва из ДИТС, Ольга Ширияева из СЦБ и Мария Маракуева из депо «Варшавское».

ХОККЕЙ: ПОБЕДА В ЛХЛ-77



Сборная мосметро с трофеем

Наши хоккеисты выиграли турнир «Лето 2023» от Любительской хоккейной лиги – 77. Максим Платонов из Службы технической политики стал луч-

шим бомбардиром турнира. На его счету семь забитых шайб и две голевые передачи. Василий Турковский из Управления стал лучшим ассистентом, сделав четыре результативные передачи. Максим Бынин из Службы технической политики – вратарь Московского метрополитена – стал вторым по коэффициенту надёжности.

МНОГОБОРЬЕ В ДОМОДЕДОВО



Атлеты мосметро на фестивале Summer Space

Команде нужно было пройти пять испытаний: полосу препятствий, бег 3 км, подтягивания, поднятие гири, перетягивание каната. По сумме мест метрополитеновцы стали вторыми, уступив команде ВФСО «Динамо». «Мы славно поборолось. Жалко, что уступили один балл в итоговом зачёте. Нужно было на канате поднажать. Но ничего, в следующий раз ушатаем их, пусть готовятся лучше», – поделился впечатлениями Роман Кузнецов из СЦБ.

SPORT_MOSMETRO ✉ SPORT@MOSMETRO.RU

☎ 8 (495) 185 78 80

ФОТО С СОРЕВНОВАНИЙ 📷 МОЕ_МЕТРО

Спорт в мосметро курирует ДОРПРОФЖЕЛ и Центр развития имиджа работодателя и социальных программ

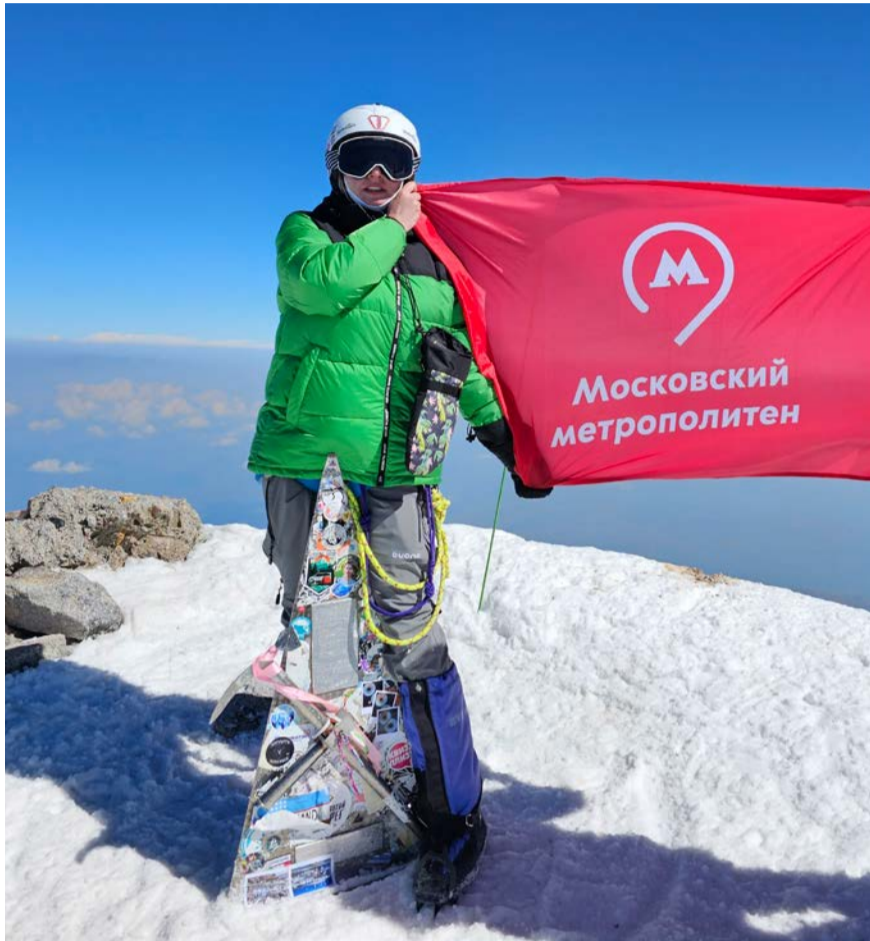
Алина КОЛЕСНИКОВА, Иван МАКАРОВ

Мосметрo

ФЛАГ ПРЕДПРИЯТИЯ НА ВЫСОТУ 5 642 МЕТРА ПОДНЯЛА ЕКАТЕРИНА АНДРИАНОВА, НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА АНАЛИТИКИ И МОНИТОРИНГА СЛУЖБЫ КЛИЕНТСКОГО СЕРВИСА.

на вершине Эльбруса

Екатерина на западной вершине Эльбруса



Первый раз я пыталась покорить Эльбрус в июне 2023 года. Тогда дошла до высоты 5 150 метров, но была вынуждена вернуться назад по состоянию здоровья. Спускаясь вниз, я бронировала новый тур, понимая, что в следующий раз точно смогу. Вторую попытку, уже удачную, я совершила 9 августа.

Чтобы моя мечта сбылась, я серьёзно готовилась – как физически, так и морально. Помимо занятий в зале, бега и езды на велосипеде, я смотрела множество фильмов о восхождении. Постепенно складывалась картинка о том, во что я ввязалась, но все эти видео оказались далеки от реальности, потому что она там у каждого своя. В обе попытки я смогла побороть горную болезнь на ранних стадиях, отделалась лёгкой головной болью, у других были даже видения.

ДЕНЬ 1

Отдых и знакомство с группой, получение снаряжения и переезд в нижний лагерь. Живём недалеко от поляны Чегет в красивом и уютном шале. Но только пару дней, потом условия стали суровее.

ДЕНЬ 2

В 8:00 выход на высоту 3 100 к водопаду «Девичьи косы» и обсерватории «Пик Терскол». Идём в специальных горных ботинках, чтобы ноги привыкли к их весу. Ещё важно понять, натирает ли обувь, и сразу устранить все болячки, чтобы они не помешали восхождению.

С моего первого тура погодные условия в этих местах сильно изменились. В июне везде лежал снег, а в августе от него не осталось ни следа – идти стало легче. И природа в августе совсем другая – больше зелени, цветов и невероятные запахи. После похода мы возвращаемся в базовый нижний лагерь на 1 800, чтобы закрепить высоту во сне.

ДЕНЬ 3

В 8:00 выходим на 3 150 на гору Чегет и к озеру Донгуз-Орун-Кель. В этот же день проходит ежегодный марафон по Эльбрусу. На пути встречаем ребят, которые бегут дистанции от 25 до 135 км (бег на целые сутки). Всячески поддерживаем их, даём воду и еду. Достигнув высоты 3 150, перекусываем в кафе. Это туристическое место, сюда можно подняться на канатной дороге. Мы спускаемся на ней, чтобы поберечь колени.

ДЕНЬ 4

Длительный переезд на высоту 3 800 до верхнего уровня канатной дороги в городе Терскол – станции «Гара-Баши». Затем короткий спуск к вагончикам, где мы будем жить четыре дня. Они оборудованы только деревянными двухъярусными кроватями, светильниками и розетками. Все удобства на улице, нет отопления и воды. Ежедневно назначаем дежурных, которые готовят на 20 человек.

Переодеваемся в более тёплую одежду и отправляемся в тренировочный поход на 4 100 к лагерю «Приют-11». На высоте проходим обучение по отработке срыва. Если вдруг споткнёшься на тропе или случится помутнение рассудка, нужно знать, что делать, дабы не улететь далеко. Отрабатываем навык по «зарубке» ледорубом о снег и возвращаемся в вагончики.

ДЕНЬ 5

Самый сложный выход к скалам Пастухова на высоту 4 700. В этот день мы уже надеваем «кошки», систему с карабинами и берём с собой одежду, в которой пойдём на восхождение. По итогам этого похода многие принимают решение – совершать восхождение или нет. И если да, то как именно – пешком от 3 800 или проехать часть пути на ратраке. Здесь резкие подъёмы сменяются более крутыми, пологих участков просто нет. И так в течение пяти часов с редкими перерывами. Гиды нас не жалеют, готовят к более жёстким условиям.

Именно на этом отрезке обычно проявляются первые серьёзные признаки горной болезни – тошнота, головокружение, видения. Из-за смены давления здесь дышится намного сложнее, движения становятся замедленными. Уже в лагере на 3 800 замечаешь, что элементарное действие вроде завязывания шнурков делаешь в два-три раза дольше, чем обычно, да ещё и с отдышкой, но к этому со временем привыкаешь.

По возвращении в лагерь гиды принимают решение, что мы совершим восхождение через сутки, потому что по прогнозу в этот день единственное благоприятное погодное окошко без снега и сильного ветра на вершине.

ДЕНЬ 6

Отдыхаем перед Днём X и учимся ходить в связке. Это когда несколько человек скреплены верёвкой и карабинами на случай плохой видимости, чтобы никого не потерять.

ДЕНЬ 7

Ночь восхождения на вершину. Пешая группа стартовала от лагеря в 22:00. Те, кто решил ехать на ратраке, выдвинутся в 2:00. Мы просыпаемся в полночь, плотно едим, пьём много воды и чая, надеваем тёплые вещи и снаряжение, берём увесистые рюкзаки и едем на ратраке до высоты 5 100. После 30–40 минут езды по ночной горе в холод начинается наше восхождение.

До вершины всего 550 метров, но преодолеть их очень-очень сложно. Здесь всё против тебя: погодные условия, непривычное атмосферное давление, нехватка кислорода, общая усталость и страх неизвестности. Большую часть пути идёшь в темноте, шаг за шагом повторяя движения гида, чтобы не упасть и не сойти с тропы. Только в пять утра начинают виднеться очертания гор, и это самое прекрасное утро в жизни!

«Плато зомби» – дорога к самой вершине. Здесь все идет очень медленно, а эмоции просто невозможно сдержать. Ещё чуть-чуть, и мы на вершине самой высокой точки России и Европы – горе Эльбрус. Сама вершина крошечная, на ней стоит указатель – некий признак того, что ты тут был. Мы быстро фотографируемся с ним и буквально через 5–10 минут спускаемся к точке отдыха, плачем и гордимся собой. Мы это сделали, мы смогли!

Я люблю Московский метрополитен и счастлива, что работаю здесь, поэтому я сразу решила, что на вершину возьму с собой флаг. Повесила его в одном из вагончиков – там принято оставлять что-то на память о себе. Места в нём уже мало, но наш флаг трудно не заметить, он висит прямо при входе. Ребята говорили: «Ого! московское метро и до Эльбруса протянули!»

СОВЕТЫ ТЕМ, КТО РЕШИТСЯ ПОВТОРИТЬ МОЙ ОПЫТ

- Желание должно быть искренним. Гора пускает только тех, чьи намерения чисты.
- Обязательно берите страховку с включённой эвакуацией на вертолёте.
- Будьте морально готовы к трудностям. Это не отдых на пляже, это выход из зоны комфорта.
- Готовьтесь физически: бег, плавание, тренировка выносливости.
- Во время тура хорошо питайтесь, не пропускайте завтраки. Еда – это ваши силы, а они здесь необходимы.
- Пейте достаточно жидкости. Обезвоживание – одна из причин, по которым люди не заканчивают восхождение.
- Пользуйтесь защитными кремами постоянно. А на высоте 4 200 и выше закрывайте все участки тела, даже лицо. Кремы здесь уже не спасут.
- Пользуйтесь защитной гигиенической помадой, даже если вы мужчина. Ожоги губ – не самое приятное зрелище.
- Внимательно выбирайте гидов и организаторов тура. К сожалению, сейчас этот бизнес поставлен на поток. Есть компании, которые пренебрегают элементарными правилами безопасности и привлекают гидов с небольшим опытом и без лицензий. Это стоит людям жизней.
- Берегите себя!



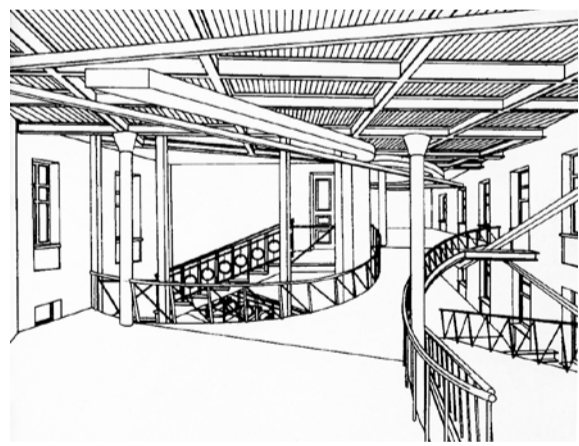
Флаг мосметрo остался в вагончике на высоте 3 800 м

Архитектор Андрей Боков

В СЕНТЯБРЕ РОССИЙСКОМУ АРХИТЕКТОРУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 80 ЛЕТ.

Андрей Боков – архитектор, вице-президент Международной академии архитектуры, президент Московского отделения Международной академии архитектуры, Генеральный директор «Моспроект-4» (1998–2014), Президент Союза архитекторов России (2008–2016), академик Российской академии архитектуры и строительных наук, член-корреспондент Российской академии художеств, Народный архитектор РФ (2016). Он является автором свыше ста градостроительных, архитектурных и дизайнерских проектов, в том числе и здания инженерных служб Московского метрополитена на улице Гиляровского.

Андрей Владимирович Боков родился 26 сентября 1943 года в Москве. В 1966-м окончил Московский архитектурный институт. С 1966 по 1970 год работал архитектором, затем старшим архитектором Управления проектирования «Моспроект». В 1970–1972 годах учился в аспирантуре ЦНИИ теории и истории архитектуры, в 1973-м защитил кандидатскую диссертацию по теме «Архитектурно-пространственная организация многофункциональных комплексов и сооружений». С 1974 по 1981 год работал старшим научным сотрудником и заведующим сектором ЦНИИ экспериментального проектирования зрелищных зданий и спортивных сооружений имени Бориса Мезенцева.



Музей Владимира Маяковского на Лубянке.
Эскизные проекты входа и интерьера



Вход в Музей Владимира
Маяковского на Лубянке

В 1981–1988 годах Андрей Боков трудился в Московском научно-исследовательском и проектно-институте объектов культуры, отдыха, спорта и здравоохранения. В 1988 году был назначен заместителем директора института по научной работе Всесоюзного научно-исследовательского института теории архитектуры и градостроительства. В 1991–1998 годах работал главным архитектором Московского научно-исследовательского и проектно-института объектов культуры, отдыха, спорта и здравоохранения. В 1994 году защитил докторскую диссертацию по теме «Геометрические основания архитектуры и картина мира».

Первый крупный проект Андрея Бокова – реконструкция Государственного музея Владимира Маяковского. Музей был основан в 1937 году по инициативе Лили Брик как библиотека-музей. Изначально он располагался в Гендриковом переулке, где поэт проживал вместе с Лилей и Осипом Бриками с 1926 по 1930 год.

В 1972 году музей был перемещён в бывшую коммунальную квартиру в Лубянском проезде, где Маяковский покончил жизнь самоубийством. В 1987–1988 годах по проекту музейоведа Тараса Полякова экспозиция музея была модернизирована в конструктивистском стиле, создано четырёхэтажное выставочное пространство по проекту архитектора Андрея Бокова, посвящённое не только памяти поэта, но и русскому авангарду.

В 1998–2014 годах Андрей Боков был генеральным директором Московского научно-исследовательского и проектно-института объектов культуры, отдыха, спорта и здравоохранения «Моспроект-4». В 2004 году ему было присвоено звание «Заслуженный архитектор РФ». 26 октября 2016 года за большие заслуги в области архитектуры и многолетнюю добросовестную работу присвоено почётное звание «Народный архитектор РФ». Андрей Боков – лауреат Национальной премии в области архитектуры «Хрустальный Дедал» за 2001, 2002 и 2004 годы.

В одном из интервью архитектор вспоминал, как он пришёл в профессию: «Все мы начинаем учиться архитектуре у города – со своей комнаты, подъезда, двора и улицы. А позже мир раздвигается – до города, пригорода, дач, деревень. Так было и у меня. А ещё в моё время в витринах на улице Горького выставлялись огромные перспективы высотных домов, и их рассматривание давало представление об архитектуре как о «высоком» занятии. Для моего поколения город был осязаем и невелик. Всё, что в нём происходило, в архитектуре в том числе, становилось событием. Изменения в архитектуре были значимой частью культурного процесса. Архитекторам было позволено тогда больше, чем художникам».

В 2001–2003 годах Андрей Боков и архитекторы мастерской №5 ГУП МНИИП «Моспроект-4» (Вадим Ленюк, Владимир Фурсов, Людмила Кистерова и Александр Локтев) выполнили проект здания инженерных служб ГУП «Московский метрополитен» на улице Гиляровского.

Объёмно-пространственное решение здания представлено двумя многоэтажными корпусами, связанными трёхэтажным стилобатом, что логично вытекает из функциональной структуры объекта, образуемой двумя различными корпусами, объединёнными в один комплекс, а также из градостроительных особенностей участка. Оба корпуса объединяет трёхсветный атриум центральной части здания, в котором расположен просторный вестибюль, используемый как место ожидания, встреч и отдыха.

У здания фактически три фасада, совершенно не похожих друг на друга. Первый огромный подковой охватывает двор. Второй – три параллелепипеда, лихо врезанных друг в друга под небольшим углом. Третий – главный вход в виде постмодернистского портала, за которым раскручивается стеклянный цилиндр входной группы.



Работа архитекторов была высоко оценена специалистами и получила диплом конкурса «Лучший реализованный проект в области инвестиций и строительства за 2007 год».

Андрей Боков осуществил ряд градостроительных и архитектурных проектов, среди которых экспериментальный жилой район в Нижнем Новгороде, Государственный литературный музей А.С. Пушкина, Московский академический музыкальный театр имени К.С. Станиславского и Вл.И. Немировича-Данченко, здание театра «Et Cetera», реконструкция комплекса зданий Московской консерватории, Детский эстрадный театр в комплексе Елоховского пассажа, офисные комплексы на Саввинской набережной и Большом Гнездиновском переулке, торговый центр «Калужский», футбольные стадионы «Локомотив» и «ЦСКА», Крытый конькобежный центр в Крылатском, Ледовый дворец «Мегаспорт», градостроительная концепция и жилищная застройка на Ходынском поле и ряд других.



Жилой комплекс «Гранд Парк» и дом «Парус»



Здание инженерных служб Московского метрополитена
на улице Гиляровского



Торгово-деловой центр «Нитеж»

«Белорусская» – радиальная

СЕГОДНЯ НАШ РАССКАЗ ОБ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ СТАНЦИЙ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРО В МОСКВЕ.



↑ Николай Андриканис, Надежда Быкова. Проект станции «Белорусский вокзал». Центральный зал. Перспектива (1937)

← Николай Андриканис, Надежда Быкова. Проект станции «Белорусский вокзал». Интерьер наземного вестибюля (1937)

7 мая 1935 года ЦК ВКП(б) совместно с Советом народных комиссаров утвердили план строительства второй очереди Московского метрополитена. Технический проект и генеральная смета строительства были закончены и представлены на утверждение в Наркомтяжпром СССР 10 сентября 1935 года.

В проекте второй очереди был полностью учтён и отображён опыт строительства и эксплуатации первой очереди метро и введён ряд существенных изменений и улучшений как в конструктивном отношении, так и в методах организации, механизации и производства работ. Значительные улучшения были введены и в планировку станций и вестибюлей.

Вторая очередь отличалась не только темпами строительства, но и живым архитектурным разнообразием. Если станции первой очереди в большинстве своём были заимствованием разных инженерных и архитектурных решений зарубежных метрополитенов, то начиная со второй очереди, советское метростроение выработало свой собственный подход.

Станция «Белорусская» открылась 11 сентября 1938 года в составе первого участка Горьковского радиуса от станции «Площадь Свердлова» (сейчас – «Театральная») до станции «Сокол». Своё название она получила по расположенному рядом Белорусскому вокзалу.

Подземная часть станции представляет собой трёхзальную конструкцию, разделённую массивными пилонами. При проектировании «Белорусской» главной заботой архитекторов было создание комфортных условий пребывания пассажиров на станции. Руководители проекта Николай Андриканис и Надежда Быкова применили в облицовке станционного зала три сорта мрамора: сиреневый, многообразного рисунка биробиджанский мрамор в сочетании с серым Уфалеем и чёрным Давалу. Таким образом, варьируя оттенки мрамора, они старались преодолеть ощущение подземелья.

Как и колористическое решение облицовки, ведущую роль в оформлении станции играет освещение. Хрустальные чаши в бронзовой оправе, подвешенные к своду, торшеры в нишах пилонов, напомина-

ющие цветочные бутоны, светильники-бра, расположенные на кружевном рисунке вентиляционных решёток – всё это позволило зрительно уменьшить тяжёлую конструкцию станции. Архитектор Надежда Быкова вспоминала: «Мы хотели, чтобы москвичи после трудового дня входили в подземные дворцы, залитые светом, чтобы в пути их не покидало радостное, праздничное ощущение».

Для того чтобы встроить вестибюль станции в северо-восточное крыло Белорусского вокзала, архитекторам пришлось заменить несущую стену колоннадой. Таким образом, наземный вестибюль оказался разделённым на два зала: в первом расположены кассы и два входа, а во втором находятся эскалатор и выход в город.

Необычной для довоенного строительства является конструкция соединения вестибюля и эскалатора: верхняя арка эскалаторного тоннеля расположена не в вертикальной, а в горизонтальной плоскости. За счёт такого новаторского приёма вестибюль кажется больше и просторнее. Впоследствии этот приём получил широкое распространение в Московском метрополитене. Также был запланирован и второй выход к прилегающим жилым домам, однако этот проект так и не был реализован.

Во время Великой Отечественной войны на станции располагался центральный командный пункт, для чего была отгорожена часть платформы. Другая часть использовалась пассажирами, а в ночное время там было бомбоубежище.

Однажды во время бомбёжки на площади Белорусского вокзала была повреждена водопроводная труба, и вода хлынула сперва в машинный зал эскалаторов, а затем и на платформу станции. С большим трудом воду удалось остановить. Пассажиры, к счастью, не пострадали.

Пол центрального зала при открытии станции был выложен мраморной мозаикой в виде оригинального орнамента. После того как мрамор истёрся, его заменили гранитными плитами чёрного и серого цветов, уложенных в шахматном порядке.



К началу 1950-х годов мраморное покрытие пола оказалось в неудовлетворительном состоянии (на фото слева), поэтому его заменили гранитными плитами

Глухой торец центрального зала станции украшает скульптурная композиция «Советская Белоруссия». Первоначально она была установлена в 1954 году на станции «Белорусская» Кольцевой линии. Но в середине 1990-х годов при сооружении второго выхода на Лесную улицу скульптурная композиция, мешавшая проведению работ, была демонтирована. Долгое время она считалась утраченной, пока в 2018 году её в распиленном виде не обнаружили работники метрополитена на складе в электродепо «Новогиреево». После работ по восстановлению памятника, которые продолжались почти два года, в августе 2021 года скульптурная группа вернулась в метро.



Восстановленная скульптурная группа вернулась в метро

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Скульптурная группа «Советская Белоруссия» была создана в 1952 году скульптором Сергеем Орловым. А знаете ли вы, какой самый знаменитый памятник, выполненный им, украшает одну из главных площадей столицы?

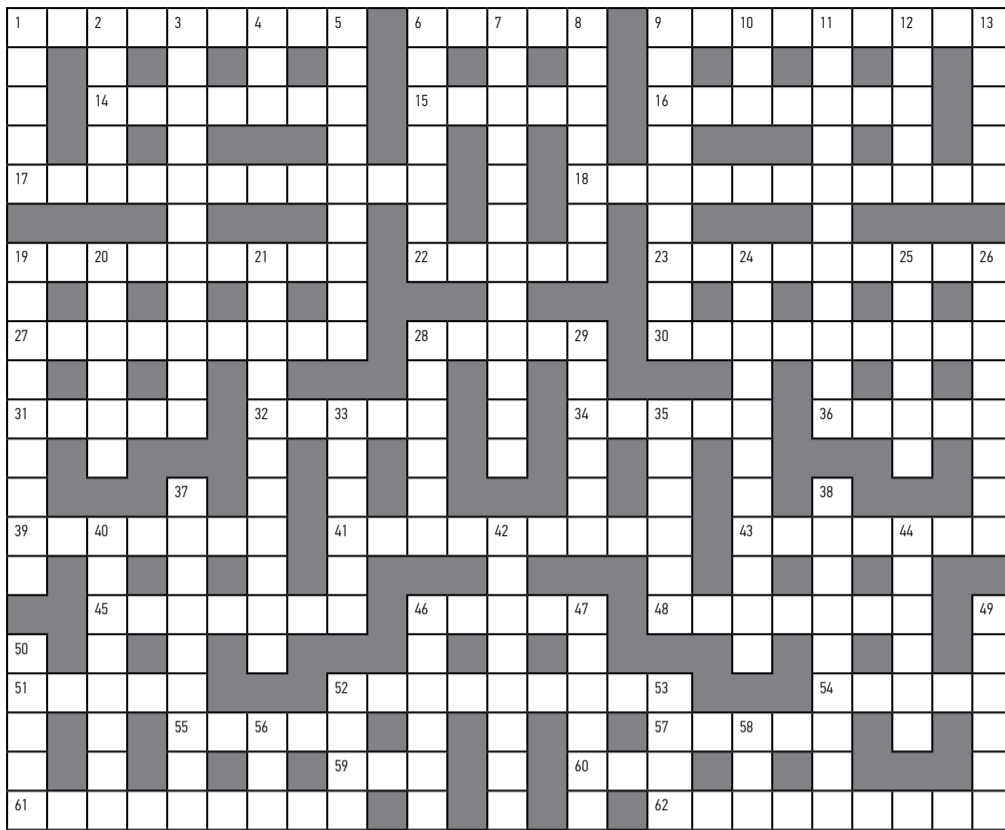
Присылайте свои версии **до 10 октября на почту: gazeta@mosmetro.ru**. Обязательно укажите свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также должность и название подразделения, в котором работаете. Среди тех, кто пришлёт верный ответ, мы разыграем приз.

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ:

В рассказе какого известного писателя-фантаста фигурирует нереализованная станция «Маросейка»?

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

Существование станции метро «Маросейка» является основой сюжета фантастического рассказа писателя Владимира «Вохи» Васильева «Скромный гений подземки». А победителем нашей викторины в этот раз стал **Алексей ОЗЕРОВ, ведущий специалист Отдела материально-технического снабжения Службы маркетинга.**



ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Конечная станция Серпуховско-Тимирязевской линии
6. Архитектор станций «Достоевская», «Римская», «Боровицкая» и многих других
9. Вид денежного возмещения
14. Щебень для засыпки железнодорожного полотна
15. Вращающаяся часть электродвигателя
16. Месяц обязательного для мусульман поста
17. День недели
18. Специально оборудованное помещение для научных исследований
19. Художник, прообраз героя песни «Миллион алых роз»
22. Заработанные деньги
23. ТЧ-3
27. ТЧ-13
28. Косметический порошок
30. Станция Филёвской линии
31. Зелень полей и газонов
32. Водонагревательный прибор в вагоне
34. Скоростной режим работы
36. Дерево с дрожащими листьями
39. Успешное продвижение в какой-либо сфере деятельности
41. Официальное сообщение в устной или письменной форме
43. Свойство нравиться другим людям
45. Разновидность публичных торгов
46. Разрешение неопределённости в деятельности человека в условиях множественности альтернатив
48. Вид городского транспорта
51. Единица измерения капусты
52. Наладка и настройка приборов и механизмов
54. Труба с расширяющимся концом, служащая для усиления звука
55. Пастух овечьего стада
57. Вещевое обеспечение кредита
59. Агрегатное состояние вещества
60. Мультфильм про попугая
61. Билет на номерное место в вагоне поезда
62. Учёный, в честь которого названы станции метро, МЦД и монорельса

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Место хранения старых документов
2. Футляр для чертежей
3. Коллекционирование значков
4. Любое вещество, употребляемое в пищу для получения энергии и питательных веществ
5. Станция МЦД-3
6. Место пересечения железнодорожного пути и автомобильной дороги
7. Рабочий, следящий за исправным состоянием железнодорожных путей

8. «Корабль пустыни»

9. Винтовой зажим
10. Напиток пиратов
11. Документ, содержащий просьбу о чём-либо
12. «Отец» кибернетики
13. Дорога между продольными рядами деревьев
19. ТЧ-15
20. Швейцарский психиатр, создатель проективного теста цветных пятен
21. Постепенное снижение стоимости основных фондов в связи с их износом
24. Способность к быстрому передвижению или действию
25. Ответ на обращение
26. Одно из внешних чувств человека
28. Денежное обеспечение за выслугу лет
29. Столица Ханасии
33. Человек-обезьяна
35. Летательный аппарат с реактивным двигателем
37. Вид щипцов для орехов в виде куклы
38. Бутерброд с котлетой
40. Следствие коррозии металла
42. Запутанная система ходов и помещений
44. Земляной вал под полотном дороги
46. Модель трамвая
47. Обратная сторона монеты
49. Автор мозаичных панно на станции «Марьино Роцца»
50. Мелодия несмазанных дверей
52. Начинаящий матрос
53. Самый распространенный элемент в атмосфере
56. Крупное сверло
58. Шанцевый инструмент

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Скульптура. 8. Самооценка. 13. Лев. 14. Казбек. 15. Европа. 16. Сходненская. 17. Лекало. 18. Нерест. 19. Вес. 21. Пта. 22. Небо. 23. Театральная. 24. Ремонт. 25. Ара. 26. Три. 27. Изразец. 30. Инструкция. 33. Арифметика. 36. Бук. 38. Памятник. 41. Авогадро. 45. Омега. 47. Акт. 49. Весна. 51. Нрав. 52. Рак. 53. Магнет. 54. Азимут. 56. Опоссум. 57. Напряжение. 58. Тмин. 59. Серпантин. 60. Раствор. 61. Таганская. 63. Закуток. 64. Антракт. 65. Реквизиты. 66. Фамилия.

По вертикали: 1. Сокольники. 2. Лабрадорит. 3. Покровка. 4. Утёс. 5. Ассоциация. 6. Клинкер. 7. Аванзал. 8. Смоковница. 9. Миля. 10. Океанариум. 11. Евроремонт. 12. Анастатика. 20. Станция. 21. Пятница. 28. Рубка. 29. Закат. 31. Саше. 32. Репа. 34. Ежов. 35. Ирис. 37. Коммунарка. 39. Манометр. 40. Транзистор. 42. Гурт. 43. Дикобраз. 44. Бауманская. 46. Генератор. 48. Кузьминки. 50. Ессентуки. 55. Минск. 59. Саяны. 62. Гак.

КНИЖНАЯ ПОЛКА



ISBN 978-5-88010-838-1
Лямже, 2023

Подарочный альбом-путеводитель «Круиз Москва – Петербург» – первая книга из новой авторской серии «Коллекция впечатлений» журналиста, телеведущего, писателя и путешественника Александра Жесткова.

Иллюстрированное авторскими и историческими фотографиями издание рассчитано на всех ценителей познавательного отдыха, истории, культуры, архитектуры, поэзии, литературы, живописи и кино.

Вместе с автором мы погрузимся в мир, в котором путешествия и есть жизнь. Книга расскажет нам о самой популярной в России круизной линии между Москвой и Санкт-Петербургом, включая маршруты выходного дня из столицы в Тверь, Углич, Мышкин, Ярославль и из Петербурга по Ладожскому и Онежскому озёрам. Мы познакомимся с достопримечательностями по пути следования, узнаем, какие произведения великих поэтов, писателей, художников и композиторов здесь появились, увидим места, где снимались известные художественные фильмы. Отдельные главы посвящены нюансам круизного отдыха, выбору каюты и теплохода, традициям речников и сторонам жизни флота, которые обычно остаются неизвестными для пассажиров.

