

Новый IT-дом в Кунцеве

ЦИФРА НОМЕРА

300 000 ₽

Такую премию получает победитель конкурса «Московские мастера». Кто и в каких профессиях стал лучшим?

стр. 4

ЦИТАТА НОМЕРА

«В 17 лет я начала свой трудовой путь. Почему пошла в метрополитен? Потому что прочла в объявлении, что дают шинель и обувь. Шёл 1954 год, и даже надеть было нечего».

Нелли Миронова, ветеран труда
Московского метрополитена

стр. 10

ВОПРОС НОМЕРА

Какие места советуют посетить наши читатели?

Подвели итоги конкурса «Гид по России»

стр. 11

Сотрудники Комплекса билетных решений в зоне рекреации Центра перспективных разработок Московского транспорта. Подробности об этом офисе на стр. 3

Уровень – космос

КАК РАБОТАЕТСЯ НА НОВЕЙШИХ СОСТАВАХ «МОСКВА-2024», РАССКАЗАЛИ ПРОФИ ИЗ ЭЛЕКТРОДЕПО «СОКОЛ»

П
а
н
о
р
а
м
а



Впервые поезда «Москва-2024» вышли к пассажирам Замоскворецкой линии из электродепо «Сокол» 11 марта

Всегда приятно попасть в смену на «Москву-2024»



СЕРГЕЙ КУТУЛОВ, МАШИНИСТ 1-ГО КЛАССА

Раньше я работал машинистом и инструктором в электродепо «Калужское». В разные времена управлял «номерным», «Окой», освоил все типы «Москвы». Так что мне есть с чем сравнить. С «Москвой-2024» я познакомился, что называется, с первого оборота колеса, ещё зимой. В то время я работал в Управлении старшим инструктором отдела эксплуатации и участвовал в испытаниях и пусконаладочных работах. И вот 11 марта на Замоскворецкую линию торжественно выпустили первый новый состав, а с 12 марта я по семейным обстоятельствам, ради сменного графика, перевёлся машинистом в электродепо «Сокол». Прошёл обучение.

Что нового в управлении поездом по сравнению с «Москвой-2020»? Поменялась маска – фары стали более яркими и расположены пониже, поэтому лучше освещён путь. Информационная система за счёт интуитивного интерфейса стала более чувствительной. Проекционные индикаторы с показателями текущей и допустимой скоростей теперь дублируют информацию с пульта на лобовом стекле. Видеокамеры выводят более подробное изображение. Стала удобнее форма рукоятки контроллера машиниста. В кабине добавили индивидуальный светильник, чтобы смотреть расписание, слева на пульте появилась ниша для документов, добавили порт USB для зарядки. Кресло машиниста теперь с текстильной обшивкой, а не из кожзаменителя, как раньше, и это намного комфортнее. «Москва-2024» – модель с максимальным импор-

тозамещением, и всё хорошо. Даже кажется, что лучше уже и не может быть, но модернизация продолжается.

ВАСИЛИЙ КАРАКОХА, МАШИНИСТ-ИНСТРУКТОР

Сложность обучения машинистов в нашем депо – в поколенческом прыжке. Перейти с «номерного» на «Москву-2024» – как с дискового телефона на смартфон. Но я уверен в своих ребятах. Ведь адаптироваться к новой модели гораздо проще, чем освоить профессию заново. В первые дни я вижу на лицах учеников растерянность, сомнения, мол, справлюсь ли я с такой



Каждую неделю в электродепо «Сокол» проходят переобучение на управление составом «Москва-2024» пятеро машинистов. Также здесь ведут переобучение инструкторов и маневровых машинистов

Новейший поезд «Москва-2024» высоко оценили за рубежом. Его дизайн-проект получил серебряную награду престижной международной премии A' Design Award 2024 в категории «Промышленный дизайн».

техникой? Опытные машинисты проходят все стадии – от отрицания до принятия. А молодёжь всё схватывает на лету. За пять дней машинисты изучают нормативные акты, устройство вагона, разбирают нестандартные ситуации, обкатывают состав на линии без пассажиров, сдают экзамен и только после этого получают допуск. А после сами просят поставить их работать на этот состав. Ведь уровень машины – космический. Компьютер постоянно контролирует подвижной состав и подаёт машинисту нужные сигналы, что очень облегчает работу. Я работаю в «Соколе» более 30 лет, с 1998 года стал инструктором. После «номерных» освоил «Москву-2020», участвовал в её обкатке. На этом составе я проходил обучение и в прошлом году. А с февраля – на новейших поездах «Москва-2024», которые пришли к нам в депо. В первую очередь на переподготовку взяли самых опытных машинистов 1–2-го классов. Некоторые из них сегодня – наставники. В процессе преподавания я нарабатываю опыт и совершенствую методику.

Пока ещё в электродепо «Сокол» составы «Москва-2024» соседствуют с «номерными». И это контраст. Но когда проезжаешь в этом космическом поезде такие исторические станции, как «Динамо» или «Аэропорт», чувствуешь слияние времён.

Новый IT-дом в Кунцево

23 МАЯ МЭР МОСКВЫ ОТКРЫЛ ЦЕНТР ПЕРСПЕКТИВНЫХ РАЗРАБОТОК МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА

«Мы решили собрать всех разработчиков инноваций для столичного транспорта на одной площадке, создав им комфортные условия для работы», – сказал Сергей Собянин и объявил о реализации сразу нескольких проектов, которыми занимаются команды, переехавшие в новый офис. Это начало испытаний на улицах Москвы первого в России беспилотного трамвая, запуск виртуальной «Тройки» и активации удалённого пополнения карты на турникетах метро и МЦК, а также старт первого этапа оплаты проезда по биометрии на МЦД.

Новый офис расположен в обустроенной парковой зоне, в пяти минутах ходьбы от станции метро «Кунцевская» Большой кольцевой линии, в полностью реконструированном здании. По словам председателя Мосгостройнадзора Игоря Войстратенко, которые приводит stroj.mos.ru, рабочие разобрали старое сооружение с сохранением части фундаментов, перестроили и заменили несущие конструкции. После масштабных работ здание стало современным и технологичным. Теперь здесь офисы подразделений, отвечающих за развитие электрического и беспилотного транспорта, системную интеграцию, техническую поддержку и разработку цифровых сервисов, а также лаборатория билетных систем. Есть даже подкаст-студия. Как сообщает Телеграм-канал «Дептранс Москвы», здесь будут выступать спикеры с большим



Сергей Собянин приветствует сотрудников Центра разработки и компетенций мосметро

Основными рабочими местами сотрудников отдела и оборудование для тестирования теперь расположены в разных помещениях. В лаборатории – вестибюльные комплексы различных транспортных систем, включая турникеты метро, речного трамвая, пригородных электричек, валидаторы наземного транспорта и несколько модификаций билетных автоматов. Также представлен макет «турникета будущего». Оборудование здесь рассредоточено и упорядочено, помещение оснащено удобной трансформируемой мебелью и, конечно, большими мониторами для презентаций руководителям и СМИ, а также для приёма разного рода проектов.

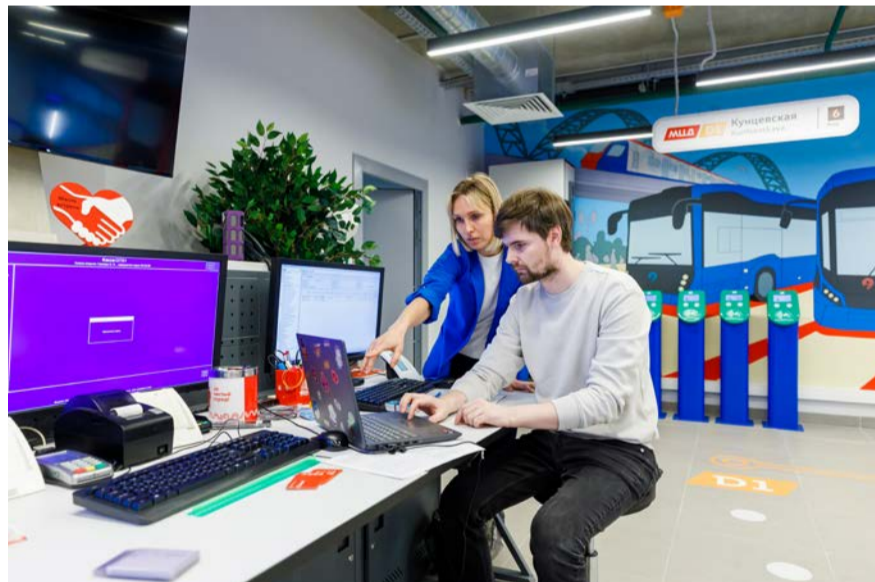
«После переезда мы стали более тесно общаться с айтишниками из других подразделений, – отмечает Мария. – В зоне рекреации люди могут познакомиться и пообщаться. На разных этажах стоят столы для настольного тенниса и футбола, а ещё мини-гольф. Мы приходим пораньше, чтобы успеть поиграть до начала рабочего дня. К задачам приступаем уже заряженными, взбудившимися. Иногда остаёмся и после работы. Убедена, что спорт и неформальное общение – отличные инструменты командообразования. Спасибо руководству за новый дом».

опытом в науке, технике и информационных технологиях, а записи будут доступны всем желающим.

Три кабинета на первом этаже занимает Комплекс билетных решений Дирекции информационно-технологических систем и систем связи. В него входят отделы эксплуатации, сопровождения, функционального анализа, системной экспертизы и тестирования технических решений. Начальник последнего Мария Мизгирёва известна многим коллегам по спортивным успехам, в команде метро она с 2009 года.

«Сначала я работала в инженерном корпусе на проспекте Мира. Наша первая лаборатория располагалась в маленьком помещении. Когда мы переехали в другой кабинет, были счастливы и считали, что у нас суперлаборатория. Но в новом офисе в Кунцево стало больше возможностей для комфортной работы. Благодаря большой площади помещения мы даже смогли установить турникетные тумбы. Да и вообще здесь очень красиво», – рассказывает Мария.

Мария Мизгирёва и Константин Клипин в лаборатории билетных систем →
Внешний фасад Центра перспективных разработок Московского транспорта ↓



Алина КОЛЕСНИКОВА

Новости в цифрах

3 КМ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ ОТРЕМОНТИРУЮТ В ЭТОМ ГОДУ НА ТРИФОНОВСКОЙ УЛИЦЕ

Этот участок закрыт с 1995 года. На первом этапе ведут работы между улицами Образцова и Октябрьская. В следующем году планируется проложить рельсы по улице Гиляровского до Рижского вокзала. Это позволит создать новые маршруты и вернуть трамваи туда, где почти 30 лет назад они были основным видом транспорта. Данные приводит Телеграм-канал «Дептранс Москвы».

ВСЕГО 2 СМ² – РАЗМЕР САМОЙ МАЛЕНЬКОЙ СХЕМЫ МЕТРО В МИРЕ

Её создали специалисты Московского физико-технического института. Они нанесли изображение на кремниевую пластину методом литографии и закрепили рисунок золотым напылением. Увидеть такую схему можно в Музее истории МФТИ и в Народном музее Московского метрополитена, сообщает Телеграм-канал «Дептранс Москвы».

160 МЕТРОВ – ДЛИНА ПЕШЕХОДНОЙ ГАЛЕРЕИ, СОЕДИНИВШЕЙ СТАНЦИЮ МЕТРО «КУТУЗОВСКАЯ» С МЦД-4

Уникальное пролётное сооружение – крытый стеклянный переход – гармонично вписано в окружающую застройку. Пешеходная галерея и вестибюль станции метро соединены навесом по типу «сухие ноги», который защитит пассажиров от осадков. Теперь время пересадки с МЦД-4 на Филёвскую линию сократилось с восьми до четырёх минут. Об этом сообщается на сайте stroj.mos.ru

ПОДВОДИМ ИТОГИ СРАЗУ ТРЁХ ФИНАЛОВ КОНКУРСА
«МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА», ОТРАСЛЕВОГО ЭТАПА
И ВНУТРЕННЕГО СОСТЯЗАНИЯ

Лучшие



ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ

- 1 Мария Субботина, трамвайное депо им. Баумана
- 2 Тимур Кагарманов, Октябрьское трамвайное депо
- 3 Сергей Мирошниченко, трамвайное депо им. Баумана
- 4 Вячеслав Волков, Краснопресненское трамвайное депо
- 5 Эдуард Лебеденко, трамвайное депо им. Русакова
- 6 Алексей Семёнов, трамвайное депо им. Русакова

В 39-м конкурсе «Московские мастера» по профессии водитель трамвая приняли участие 49 человек. В финал прошли всего 10 – по два представителя от каждого из пяти городских депо. Конкурсанты должны были доказать, что отлично знают правила дорожного движения и умеют комфортно и безопасно водить электротранспорт. Во время практического этапа водители выполнили ряд манёвров и продемонстрировали навыки отработки нестандартных ситуаций. В рамках конкурсного испытания они устраняли задымление из-под тележки на пути следования, расчищали стрелочный перевод и отработывали действия при обрыве контактной сети.

Награды призёрам вручали заместитель начальника метрополитена по управлению персоналом Павел Ковалёв, председатель профсоюза Владислав Еланский и заместитель председателя Комитета общественных связей и молодёжной политики Москвы Елена Паршина. Также финалистов поздравили и.о. заместителя начальника Службы подвижного состава – начальник Трамвайного управления Руслан Гаев и заместитель начальника метрополитена – начальник Службы подвижного состава Максим Числов.

Трое лучших водителей получают премии от города – 300, 200 и 150 тыс. рублей. Конкурсантов, занявших места с четвёртого по шестое, премирует метрополитен – 50, 40 и 30 тыс. рублей.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Мария Субботина, магистр в сфере пищевой промышленности, всегда интересовалась транспортом. До переезда в Москву успела поработать проводником поезда в РЖД, а водителем трам-

вая стала отчасти благодаря мужу Ивану Субботину, машинисту электропоезда из «Измайлово». Именно он предложил вместе работать в системе мосметро. Меньше года назад Мария с отличием окончила обучение и попала на маршрут №17 («Медведково» – «Останкино») – самый скоростной в столице. «Думаю, что не подвела тех, кто ставил мне хорошие оценки», – с улыбкой говорит победительница и добавляет, что равняется на своего инструктора Антона Медведева. В 2019 году в бельгийском Брюсселе он занял второе место на чемпионате Европы среди водителей трамвая вместе с коллегой Викторией Ульяновой. Во время награждения Мария также отметила, что

очень горда представлять в финале не только депо им. Баумана, которое считает лучшим, но и родной Воронеж – единственный город-миллионник без рельсового городского транспорта. Трамвайное движение там закрыли в 2009 году.

МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

- 1 Дмитрий Марченко, электродепо «Выхино»
- 2 Константин Зайцев, электродепо «Нижегородское»
- 3 Дмитрий Лысенко, электродепо «Красная Пресня»
- 4 Павел Гариф, электродепо «Северное»
- 5 Заур Караев, электродепо «Замоскворецкое»
- 6 Роман Гратвол, электродепо «Измайлово»

Конкурс проходил в три этапа. Сначала машинисты соревновались в своих электродепо: демонстрировали навыки по выходу из случая неисправности инфраструктуры для скорейшего возобновления движения поездов. Затем прошли тест из 25 профильных вопросов. Заключительный практический этап приняло электродепо «Руднево». Финалисты показали умение определять расстояние и рассчитывать тормозной путь с учётом знаний ПТЭ метрополитена.

«На конкурсе машинисты могут показать себя перед представителями всех электродепо, – говорит заместитель начальника Службы подвижного состава по эксплуатации Евгений Ковальчук, – и руководители депо тоже по-своему соревнуются. Это интересно! Шестёрка лучших получает премию: 300, 200 и 150 тыс. рублей – призёрам от города и 50, 40 и 30 тыс. – следующей тройке от предприятия, а лучшие в своих электродепо поднимают класс квалификации».

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Дмитрий Марченко работает в электродепо «Выхино» четыре года. Это был его дебют в конкурсе профессионального мастерства. Первый этап дался ему легко, Дмитрий говорит, что чувствовал состав, всё видел и понимал. Был как рыба в воде. На теории он набрал чуть меньше баллов, чем хотел, но этого было достаточно, чтобы пройти дальше и победить. По его словам, самое главное качество машиниста – это спокойствие. Если спокоен, то всё получится.



В профессии



ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ

- 1 Лариса Голягина, 1-я дистанция, «Филатов Луг»
- 2 Елена Аникина, 10-я дистанция, «Нижегородская» БКЛ
- 3 Юлия Минулбаева, 5-я дистанция, «Шаболовская»
- 4 Елена Ильина, 4-я дистанция, «Новослободская»
- 5 Анастасия Егорова, 8-я дистанция, подменная группа
- 6 Лариса Герасименко, 2-я дистанция, «Новокузнецкая»

Соревнование по этой профессии также включено в программу городского конкурса «Московские мастера». Премии для первой тройки здесь – 300, 200 и 150 тыс. рублей, для второй – 50, 40 и 30 тыс.

После отборочного этапа определились десять финалистов. Они встретились ночью после закрытия метро на станции «Деловой центр» Филёвской линии. Ответили на вопросы теории и показали умение действовать в различных ситуациях. Дежурный – профессия для тех, кто готов к многозадачности. Он как хозяин на станции в свою смену – следит за всем происходящим: пассажиропотоком, действиями смежных служб, соблюдением графика движения, качеством уборки и так далее. Всё это требует высокой концентрации и выдержки. А на конкурсе ещё сложнее – нужно победить волнение и не подвести свои дистанции Службы движения, представители которых даже ночью приходят болеть за коллег.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Лариса Голягина в метро пять лет, в должности дежурного по станции – три, в конкурсе участвовала впервые. «Меня заставило поволноваться задание, связанное с обходом платформы, – делится впечатлениями победительница. – Нужно было найти все нарушения: плакаты с неактуальной информацией, наклейки, забытые вещи. Некоторые недочёты были не на виду. Ещё непростая задача – составить маршрут и отправить электропоезд со станции. Если знаешь путевое развитие станции, то это несложно. Но у каждой станции оно своё».

Удачно пройти все испытания Ларисе, с её слов, помогла поддержка коллег. В частности, на финал приехал начальник её 1-й дистанции Алексей Пакулин. «Я запомнила его наставление: „Первая дистанция должна быть первой“. С этой мыслью и выиграла, – говорит Лариса. – Эта победа – воспоминание на всю жизнь».

ЭЛЕКТРОМЕХАНИК СЦБ

- 1 Роман Шашкин, 6-я дистанция
- 2 Сергей Панасенко, 10-я дистанция
- 3 Григорий Ряхтев, 1-я дистанция

В финале конкурса состязались лучшие представители десяти дистанций – они прошли отборочный этап в своих подразделениях. Соревнование принимал Корпоративный университет Транспортного комплекса. Для практических испытаний в учебной аудитории есть всё необходимое оборудование. Комиссия тщательно проверила знания конкурсантов по работе и обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки, правил охраны труда и локально нормативных актов, а также попросила выявить неисправность стрелки и отправить поезд по заданному маршруту. «Такие конкурсы повышают квалификацию работников. Ребята готовятся, повторяют теорию. Конкурс показывает сильные и слабые места нашей службы, это важно для меня и для моей команды», – отметил Сергей Шинкарёв, начальник Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры.

За первое место в этом конкурсе положена премия 70 тыс. рублей. Специалисты, занявшие второе и третье места, получают 50 и 30 тыс. рублей соответственно.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Роман Шашкин работает в метро с 2018 года, но только в этом году решил попробовать свои силы в профессиональном конкурсе. Говорит, в первую очередь хотел доказать самому себе, что может победить, и признаётся, что очень волновался, всё утро повторял инструкции и схемы. «Самое сложное – теория. Были вопросы про устройства, с которыми я работаю нечасто, но их надо знать. А практика – если знаешь принцип работы аппаратуры, то решить задачу несложно. Меня поддерживали парни с дистанции, желали победы. Я – первый и очень этому рад!»

СПЕЦИАЛИСТ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

Яна Панова, главный специалист Службы охраны труда, стала лучшей в масштабах Транспортного комплекса Москвы. Она победила на отраслевом этапе конкурса «Московские мастера» по профессии специалист по охране труда.

Яна работает в этой сфере более 16 лет. Она успешно выполнила задания конкурса: тестирование, оказание первой помощи пострадавшему при несчастном случае и проведение инструктажа.

Впереди борьба за призовое место на финальном городском этапе. Будем болеть за нашу коллегу и следить за новостями.



«Замоскворецкому» – 55 лет

КОЛЛЕКТИВ ЭЛЕКТРОДЕПО ИДЁТ НАВСТРЕЧУ БОЛЬШИМ ПЕРЕМЕНАМ



Отсюда выезжают поезда на БКЛ

ЛИНИИ ИСТОРИИ

Первый участок Горьковско-Замоскворецкой линии запустили в 1938 году от станции «Сокол» до «Площади Свердлова» (ныне «Театральная»).

На юг линию продлевали в годы Великой Отечественной войны: «В трудных условиях военного времени метростроевцы построили, а метрополитеновцы приняли в эксплуатацию 1 января 1943 года Замоскворецкий радиус длиной 6,3 км», – сообщали тогда в газете «Советский метро».

После войны зелёная линия пришла в окраинные районы города, сначала на север, затем на юг. А в 1969 году открылся западный участок от станции «Автозаводская» до станции «Каховская». Вместе с ним 10 июля 1969 года ввели в эксплуатацию новое электродепо «Замоскворецкое», как оборотное для отстоя и осмотра составов электродепо «Сокол».

В начале 80-х «Замоскворецкое» реконструировали в связи с увеличением количества пассажиров на линии, а к июлю 1987 года оно стало самостоятельным.

В ноябре 1995 года в эксплуатацию приняли оборотный тупик на станции «Каширская». Поезда стали следовать от станции «Речной вокзал» до станции «Красногвардейская», а участок от станции «Каширская» до станции «Каховская» был выделен в самостоятельную Каховскую линию, тоже на обслуживании электродепо «Замоскворецкое».



Павел Набатов возглавляет электродепо «Замоскворецкое» с декабря 2018 года. Трудовой путь в метрополитене начал в 2008 году в электродепо «Варшавское»

ЦИФРЫ

507 работников в штате

232 машиниста электропоезда

36 профессионалов в группе подготовки локомотивных бригад

15 машинистов-инструкторов локомотивных бригад

77 машинистов подготовили в депо в 2023 году

20 машинистов ДДЭ

12 машинистов моторно-рельсового транспорта

34 состава одновременно могут отстояться в депо

7 мотовозов в парке, их эксплуатация и ремонт происходят на базе депо

БОЛЬШАЯ ПЯТИЛЕТКА

Большие изменения в депо тоже начались с «Каховской». 30 марта 2019 года станцию закрыли для проведения реконструкции и включения в состав строящейся Большой кольцевой линии. И само депо стало готовиться к переходу на обслуживание БКЛ. В 2021 году «номерные» вагоны передали в «Братеево». Также туда перевели опытных машинистов и ремонтный персонал для продолжения работы на зелёной линии. А в «Замоскворецком» начались кардинальные изменения. С апреля по декабрь 2021 года депо закрывалось для реконструкции парковых путей и строительства дополнительной соединительной ветви со стороны «Каховской». Ранее заезд в депо и оборот поездов осуществлялся только со стороны «Варшавской». Кроме этого, в «Замоскворецком» провели обучение целого штата машинистов электропоездов на составах «Москва-2020», модернизировали компрессорную станцию, на новой линии провели накатку, установили знаки и указания мест ночной расстановки... Всё это – заслуги ТЧ-7.

«БКЛ открывали с 7 декабря 2021 года в несколько этапов, и все новые поезда выходили туда из нашего электродепо», – с гордостью рассказывает начальник «Замоскворецкого» Павел Набатов. Полный запуск Большой кольца праздновали 1 марта 2023 года. В конце февраля открыли электродепо «Нижегородское», куда из «Замоскворецкого» передали часть составов и перевели подготовленных машинистов электропоездов. Одно депо просто бы не справилось с интенсивным графиком движения и растущим пассажиропотоком. Третьим «братом» на обслуживании БКЛ стало электродепо «Аминьевское», открытое в январе 2024 года. Туда тоже командировали значительную часть опытных специалистов из «Замоскворецкого».

ПЛАНЫ

Гордость «Замоскворецкого» – одна из самых больших и высококлассных групп подготовки локомотивных бригад в мосметро. Но, казалось бы, БКЛ уже запустили, зачем расширять штат машинистов? Дело в том, что сегодня на базе «Замоскворецкого» работает участок по открытию электродепо «Столбово», которое будет обслуживать поезда строящейся Троицкой линии. «К этому событию мы ведём подготовку машинистов, – рассказывает Павел Набатов. – Если на новой линии запустят составы „Москва-2024“, сложности в адаптации персонала не будет, так как технически новые поезда схожи с „Москвой-2020“. Вообще, после запуска БКЛ мы всем коллективом поняли свою силу, поэтому и сейчас готовы к новым большим задачам от руководства».

О ГЛАВНОМ

Основная задача команды «Замоскворецкого» сегодня – эксплуатация подвижного состава. Поэтому самая важная роль – у машинистов электропоездов. Для людей этой профессии в электродепо делается много. Есть высококлассный тренажёр «Москва-2020». При высокой интенсивности движения выстраивается удобный график работы. В депо и на станциях «Мнёвники» и «Народное ополчение» обустроили комфортные комнаты отдыха.

Несмотря на солидный возраст – 55 лет – коллектив «Замоскворецкого» – молодой. И тем больше ценят здесь своих ветеранов. Машинисты и машинисты-инструкторы со стажем хранят традиции и с удовольствием передают свой бесценный опыт новому поколению.

Полина КОВАЛЕНКО

15 лучших

НАЗЫВАЕМ КОЛЛЕГ, КОТОРЫЕ В ЗАВЕРШИВШЕМСЯ КВАРТАЛЕ ПОЛУЧИЛИ ТИТУЛ ЛУЧШИХ РАБОТНИКОВ И БЛАГОДАРСТВЕННЫЕ ПИСЬМА РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПТРАНСА МОСКВЫ

7ИЮНЬ
6 (158) 2024**К
О
М
А
Н
Д
А**

Татьяна Аракчеева, врач-терапевт участковый цехового врачебного участка Медицинской службы

Андрей Гура, старший электромеханик Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры

Ольга Иванова, дежурный по станции метрополитена Службы движения

Полина Иванова, инспектор отдела контроля пассажирской зоны Дирекции инфраструктуры

Александр Качалкин, инспектор отдела технологического контроля Службы пассажирских сервисов

Виталий Конбеков, машинист электропоезда электродепо «Фили»

Валентина Костушевич, уборщик производственных помещений Клинингового центра Дирекции инфраструктуры

Даниил Матвеев, оператор станков с программным управлением Колёсного цеха Вагоноремонтного комплекса

Татьяна Матейкина, мойщик-уборщик подвижного состава электродепо «Северное»

Дмитрий Орлов, водитель автомобиля Специальной автобазы

Александр Пузанов, мастер Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры

Алексей Рыбкин, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту оборудования метрополитена Электромеханической службы Дирекции инфраструктуры

Марина Сикорская, начальник станции метрополитена Службы движения

Сергей Токаренко, аккумуляторщик электродепо «Печатники»

Светлана Хохлова, уборщик территорий Комплекса логистики и складского хозяйства

ЗАГЛЯНУЛИ В ДЕПО «СЕВЕРНОЕ»,
ГДЕ ТРУДИТСЯ ОДНА ИЗ 15 ЛУЧШИХ
РАБОТНИКОВ, И УЗНАЛИ, КАК МОЮТ
ВАГОНЫ МЕТРО

Чисто сработано



Татьяна Матейкина, мойщик-уборщик подвижного состава электродепо «Северное», бригадир

В характеристике к награждению Татьяны Матейкиной, помимо высокой степени ответственности и профессионализма, указан такой факт: внесла изменения в конструкцию моечного оборудования и улучшила качество очистки деталей на участке планово-предупредительных работ. Просим Татьяну провести нас на этот участок.

«Сюда заходят вагоны, и их разбирают на детали, которые передают мне, – рассказывает наша проводница. – Я мою все металлические узлы подвагонного оборудования. В день до полсотни штук.

А вот та самая моечная машина. Ничего особенного, но мне с ней гораздо удобнее. Раньше была просто металлическая ёмкость, в которую подаётся вода, и обычная щётка или тряпка. Я попросила сделать насаженную на шланг щётку и поставить нагревательный тэн. Работа пошла быстрее, стало легче очищать каждое отверстие, и рукам теперь тепло.

Но это не моё достижение. Мне помогли. В механическом цехе выточили ручку для щётки. Ворс вставили из лески. Собирал конструкцию и устанавливал тэн мой коллега, мойщик-уборщик Вячеслав Сидорычев. Так что если уж писать материал, то не только обо мне. Нужно рассказать обо всём нашем участке подготовки и уборки подвижного состава».

Сказано – сделано. Идём за подробностями к руководителю УПИУПС электродепо «Северное» Галине Ковалёвой.

В её команде 50 человек. Их задача – сделать всё, чтобы подвижной состав блистал чистотой. Сама по себе работа трудная, но в «Северном» особенно, ведь поезда здесь не последнего поколения. В парке электродепо два типа вагонов – «номерные» и «Русичи».

Команда УПИУПС должна отмыть состав полностью, от крыши до рамок тележек, снаружи и изнутри. Мойщики-уборщики имеют свои специализации. Татьяна, например, отвечает за чистоту подвагонного оборудования, и когда она заканчивает очистку отдельных деталей, то спускается в канаву под поезд. В день мойщик-уборщик отмывает больше 10 вагонов.

Эта работа важна не только для эстетики. Нужно как можно лучше отчистить экипажную часть от смазки, грязи и тоннельной пыли, чтобы при визуальном осмотре состава специалист не пропустил ни одной поломки, и идеально отмыть деталь, чтобы дефектоскопист увидел любую трещинку. Чистота в этом случае служит залогом безопасности. И у самих мойщиков очень высокие требования к охране труда.

Руководитель проверяет знания правил каждые три месяца, а порой и чаще.

Впрочем, хорошо отмытые салоны или кузов – не менее важны. Это имидж метро в глазах пассажиров. Мойка крыши на высоте – тоже ответственная и нелёгкая миссия. Но и это не весь фронт работы команды УПИУПС. Также они следят за чистотой в станционных тупиках, стирают вандальные надписи, удаляют несанкционированную рекламу. У мойщиков-уборщиков несколько вариантов графика работы в зависимости от задач, но в целом команда участка в деле круглые сутки.

«Мойщик-уборщик звучит прозаично, – говорит Галина Ковалёва, – и журналисты к нам обычно не стремятся, так что мы рады, что вы заглянули. Это справедливо. Я считаю своих девочек и мальчиков мини-архитекторами, ведь они участвуют в создании эстетики московского метро и на своём уровне отвечают за то впечатление, тот образ, который сложится у пассажиров».



Одна из смен участка подготовки и уборки подвижного состава электродепо «Северное»

Победить и вернуться

УЗНАЛИ У ЭКСПЕРТОВ О ТОМ, КАК СЛУЖАТ НАШИ КОЛЛЕГИ В ЗОНЕ СВО,
ЧЕМ ПОМОГАЕТ ИМ КОЛЛЕКТИВ И ЧТО ЖДЁТ ИХ ПОСЛЕ ВОЗВРАЩЕНИЯ



Алексей Ухватов, начальник Единого центра координации общих вопросов Службы управления персоналом Московского метрополитена, Герой России

СЛУЖБА

Среди работников метрополитена, которые участвуют в СВО, есть добровольцы и мобилизованные примерно в равных количествах. Они служат на Луганском и Запорожском направлениях, а также в полках территориальной обороны в Курской и Белгородской областях. Со всеми мы держим связь.

Наши коллеги проявили себя с лучшей стороны, о чём свидетельствуют полученные ими федеральные и ведомственные награды. Начальнику метрополитена регулярно приходят благодарственные письма от командиров воинских частей. Есть боец, представленный к званию Героя России. Пока вопрос о Звезде не решён, но в любом случае он совершил подвиг – выдержав три штурма, вернулся за раненым товарищем на линию огня. Оба чудом выжили.

Немало наших парней освоили новые востребованные воинские специальности, в том числе такую сложную, как сапёр. У нас потрясающие артиллеристы мобильного отряда миномётной батареи. Много ребят, которыми стоит гордиться. И они, в свою очередь, гордятся предприятием. Находясь на передовой, не однажды видел флаг метрополитена.

ПОДДЕРЖКА

Примерно дважды в месяц я посещаю части, где служат наши коллеги. Привожу гуманитарную помощь и общаюсь с парнями. Работники метрополитена

Работники Центра привезли гуманитарную помощь коллегам в зону СВО



помогают своим постоянно. И не только средствами. Чем могут. Например, плетут маскировочные сети, вяжут и шьют одежду. В ремонтных мастерских собирают окопные печи по разработанному мной чертежу.

Важно, чтобы помощь была гарантированно полезной и адресной. За два года мы сильно продвинулись в этом вопросе. В каждом подразделении есть актив, который занимается сбором помощи. Определены работники, которые знают актуальную информацию о бойце и его семье. Центр собирает и анализирует все просьбы. Консультируемся с командирами частей, где служат наши, чтобы по-настоящему помочь победить и выжить. Собираем информацию о потребностях, ищем и находим возможности помочь. Для этого мы не просто собираем средства, но и ведём диалог с разными ведомствами и общественными организациями.

Например, запрос на дрон. Бросимся искать? Не сразу. Сначала зададим профессиональные вопросы, проверим, может ли им управлять. Если нет, рассмотрим возможность направить на обучение. Обратный пример – ребятам «размотали» ретрансляторы, направляющие дроны. Для восстановления просят закупить блоки. Чётко называют все характеристики. Конечно, поможем. Московский метрополитен на передовой знают и уважают. Наша помощь настоящая.

Когда боец приходит в отпуск, зовем его к коллективу – пообщаться, чтобы сохранялась связь. Обязательно обновляем экипировку и слушаем, в чём нуждается он и близкие. Семьям тоже помогаем. К примеру, мама бойца попросила пшено для кур. Привезли и сообщили об этом сыну. Или жена родила, ей нужно оформить какие-то бумаги, а ребенка оставить не с кем. Приехали, помогли. Примеров много.

ВОЗВРАЩЕНИЕ

Воевавший человек по-другому смотрит на жизнь. Задача – чтобы он комфортно вошёл в систему и стал примером для других. После возвращения уровень критичности к мирной жизни повышен: «Там я носился под пулями, а тут все расслабленные». Он остро реагирует на любые недостатки, и эти реакции нужно перенаправить в позитивное русло. Чтобы вместо раздражения появилось желание созидать, делать лучше.

Мы продумали алгоритм встречи тех, кто возвращается к мирной жизни. Сейчас в разработке комплекс мероприятий по адаптации работников метрополитена, участвовавших в СВО: морально-психологическая поддержка, возобновление трудовой деятельности, определение факторов риска и эффек-

тивное использование полученного опыта. Девиз социальной адаптации простой: честь и хвала, ты воевал, но сейчас по-прежнему нужно трудиться. Мало того, твой редкий жизненный опыт накладывает на тебя дополнительную ответственность.

Сейчас 19 наших коллег там стали офицерами. Нам стоит учесть это, когда они вернуться. Мы оцениваем их уже сейчас. Получаем сведения с передовой. Метрополитен готов направить достойных на обучение и дать им возможности построения карьеры.

Несколько метрополитеновцев, которых комиссовали, уже прошли социальную адаптацию и приступили к работе. Вернуться в свои профессии они не смогли из-за ранений. Им предложили другие вакансии и переподготовку. Один поступил в вуз по целевому направлению. Мы даём шансы на развитие и повышение, но контролируем, как люди справляются. И спрос будет высок.



Александр Тарасов, старший руководитель проекта Центра развития имиджа работодателя и социальных программ, заместитель председателя Совета ветеранов Московского метрополитена, ветеран боевых действий, полковник в запасе

Есть президентская программа «Время героев». Они отбирают будущих руководителей разных органов власти из тех, кто проявил себя на СВО. Мы планируем что-то подобное на своём, локальном уровне. Не только в плане профессиональном, но и в социальном. За такими лидерами в каждом подразделении могут быть закреплены другие ребята, вернувшиеся с СВО. Они могут курировать их, оказывать психологическую поддержку, планировать совместный досуг. То есть станут председателями советов ветеранов боевых действий в подразделениях, объединять которые буду я. И со своей стороны я готов рассмотреть и поддержать их инициативы.

СООБЩЕСТВО

Стоит начать говорить о консолидации ветеранов в метрополитене широко – не только тех, кто участвовал в СВО, но и в других локальных конфликтах. У нас немало таких людей. И не только среди тех, кто уже работает. Они приходят на свободные вакансии. Даже спустя годы многим требуется плечо товарища, а некоторые сами могут стать таким надёжным плечом.

В Совете ветеранов метрополитена сейчас активизируется такое направление, как работа с теми, кто воевал в разных горячих точках и участвовал в СВО. Если вы относитесь к этой категории, нуждаетесь в поддержке или готовы предложить идеи совместного досуга, я готов выслушать.

Хотите стать частью сообщества ветеранов, обращайтесь к Александру Александровичу:
8 (499) 787 23 35,
пн.-чт. с 8:00 до 17:00, пт. до 15:30

В чём эксклюзив приложения «Рули»



УЗНАЁМ О ПРОЕКТАХ КОЛЛЕГ ИЗ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА. ОБ ОТЛИЧИЯХ НОВОГО СЕРВИСА ДЕПТРАНСА СТОЛИЦЫ ОТ ОБЫЧНОГО КАРШЕРИНГА РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР ФИЛИАЛА МОСКОВСКОЙ ДИРЕКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ КИРИЛЛ БАРСУКОВ



Кирилл принимал участие в создании инфраструктуры и запуске первых электробусов, развитием сервиса «Рули» занимается с 2019 года

К
О
М
А
Н
Д
А

Т
Р
А
Н
С
П
О
Р
Т
А

Как появилась идея сервиса «Рули»?

В 2018 году Сергей Собянин анонсировал появление «Народного каршеринга». Это сервис, который позволяет физическим лицам сдавать свои автомобили в краткосрочную аренду другим, не встречаясь лично, не передавая ключи и документы, – всё с помощью приложения. При этом владелец автомобиля сам принимает решение, кому и на каких условиях он хочет сдать свой автомобиль в аренду.

Почему возникла необходимость в подобном сервисе?

Снизить трафик на дороге и освободить парковочное пространство – основные задачи, которые были поставлены перед сервисом «Рули». Для этого нужно, чтобы горожане покупали меньше автомобилей и пользовались одним автомобилем как минимум вдвоём, чтобы он не простаивал 90% времени на парковке.

Люди все разные, некоторые живут по принципу «не своё – не жалко». Как пользователю «Рули» не попасться на таких?

Большинство автовладельцев, конечно, переживают за сохранность своих «ласточек». Тут важно понимать, что это не каршеринг – ты сам решаешь, кто может пользоваться твоим автомобилем. Тем, кого ты добавил в лист друзей, приходит push-уведомление, что твой автомобиль свободен. Они читают условия, и если всё устраивает, то берут его в аренду.

Важный вопрос – страхование автомобиля на случай дорожно-транспортных происшествий. Мы реализовали поминутное КАСКО – страховка начинает действовать с момента начала поездки до её завершения.

Что будет в случае, если арендатор завершил поездку не там, где договаривались?

Мы специально делаем упор именно на друзей и знакомых, чтобы таких ситуаций было как можно меньше. Если такое всё же случается, наша служба поддержки связывается и узнаёт, всё ли в порядке, напо-

минает условия аренды и просит вернуть автомобиль к установленному месту и времени, а автовладелец принимает решение, делиться ли в будущем своим автомобилем с данным арендатором.

Сколько пользователей в сервисе?

Пока не очень много, потому что мы сейчас находимся на стадии закрытого тестирования. При этом любой заинтересованный может скачать мобильное приложение на iOS и Android, подать заявку, пройти процедуру подтверждения документов. Останется только дождаться момента, когда мы установим телематическое оборудование.

Давайте немного поговорим о теории заговора. Если я поставил на свою «ласточку» оборудование, значит, за мной следят. Кто имеет доступ к данным и как они используются?

Вы не первый, кто задаёт этот вопрос. Сейчас в Москве везде стоят системы видеонаблюдения с распознаванием лиц, и это никого не смущает. Я уже не говорю про привязку карты «Тройка» к телефону, оплату покупки по улыбке и требование об установке ГЛОНАСС в автомобиле.

Доступ к данным имеют только администраторы сервиса «Рули», которые несут ответственность за их сохранность. Причём доступ возможен только в случае экстренного оповещения. Например, если сработал датчик удара или водитель хочет завершить аренду в неправильном месте.

Когда сервис будет доступен для всех, что нужно будет сделать, чтобы подключиться к системе и начать сдавать свой автомобиль?

Скачать приложение, загрузить необходимые документы – СТС, водительское удостоверение, паспортные данные и фотографию (селфи). После обработки и проверки информации наши операторы с вами свяжутся и пригласят на установку телематического оборудования. Далее ваш автомобиль появится на карте в прило-

жении и будет доступен для доверенных лиц. В любой момент вы можете его скрыть, если не хотите сдавать его сейчас.

А если у меня «Жигули» 1991 года, сможете подключить?

Нам интересны все автомобили, в том числе раритетные, но есть технические требования телеметрии, которым должен соответствовать автомобиль. Он должен быть не старше 10 лет и не дороже 5 млн рублей.

Если машина работала в такси или каршеринге, то она бьётся по реестрам и это влияет на её цену. У вас с этим как?

Сервис «Рули» не влияет на историю машины, наше оборудование приравнено к обычной сигнализации. Мы, кстати, не берём машины, которые работали в такси. Там большие пробеги, состояние бывает очень «плачевное» и вероятность поломок очень велика.

Мы проговорили сценарий владельца. Расскажите теперь, как мне быть, если я хочу взять машину в аренду.

Необходимо пройти регистрацию в приложении, загрузить фотографии водительского удостоверения, паспортные данные и селфи. Система безопасности проверит кандидата и, если всё в порядке, одобрит его. После этого в приложении откроется экран с картой и доступными автомобилями. Выбираете любой из них и отправляете заявку на его аренду. После подтверждения от его владельца вы сможете начать аренду.

А если у меня нет друзей в сервисе, тогда мне ни одна машина не будет доступна?

Есть пользователи, которые хотят заработать. Благодаря им в сервисе для каждого найдётся автомобиль.

Иван МАКАРОВ



Нелли Фёдоровна Миронова – коренная москвичка, ребёнок военных лет. Прошла путь от контролёра до поездного диспетчера. За отважные и оперативные действия по спасению пассажиров в чрезвычайной ситуации награждена почётной грамотой ГУВД Исполкома Моссовета и благодарностью Правительства Москвы. Имеет звание Ветерана труда.

Никто из пассажиров не пострадал

ИСТОРИЯ НЕЛЛИ МИРОНОВОЙ, КОТОРАЯ ВЫВЕЛА ЛЮДЕЙ С ЗАДЫМЛЕННОЙ СТАНЦИИ В 1974 ГОДУ, ВСТРЕТИЛА В МЕТРО ТОГО САМОГО ЧЕЛОВЕКА И ОСВОИЛА ВСЕ КЛЮЧЕВЫЕ ПРОФЕССИИ СЛУЖБЫ ДВИЖЕНИЯ

Почему я пошла в метрополитен? Потому что прочла в объявлении, что дают шинель и обувь. Шёл 1954 год, и даже надеть было нечего. Мама одна растила детей. Нас было пятеро, но двое умерли во время войны. И отца убили на фронте. Так в 17 лет я начала свой трудовой путь. Шинель выдали, чему была очень рада. Даже на свидания в ней ходила.

Меня взяли контролёром на станцию «Площадь Революции». Тогда не было автоматических турникетов. Я проверяла билеты, отрывала корешки. Работа была не по мне. Во-первых, трудно отказать безбилетникам. Годы бедные, людей жалко. Но по службе не положено пропускать. Во-вторых, к молоденькой девушке у самого входа часто подходили знакомиться мужчины. Мама увидела в этом нехороший

знак, и я почти решила уйти из метро. Но в отделе кадров Службы движения не отпустили. Сказали, открывается станция «Первомайская», она спокойная, и меня переведут туда.

На «Первомайской» произошла главная встреча в моей жизни. Тогда молодые люди часто находили друг друга на предприятии. После работы вместе проводили досуг. В Службе движения много девушек, в электродепо – парней. В «Измайлово», которое обслуживало нашу Арбатско-Покровскую линию, в праздничные дни устраивали концерты и танцы для тех и других. Но я впервые увидела своего будущего супруга не там, а во время смены, когда работала на станции.

К нам на линию пришёл из армии Николай Миронов. Его поставили помощником машиниста к Николаю Голошумову. Два Николая были очень разные, но сдружились. Голошумов и Миронов – женатый и холостой. Бойкий и скромный. Оба очень симпатичные. На станции мы пересекались. И вот однажды они проходят мимо. Голошумов здоровается, общается, а Миронов тихо кладёт мне записку в карман. Читаю: «Вы мне очень понравились. Прошу, давайте встретимся в Сокольниках и пойдём на каток». Я на коньках стояла отлично. И каким только спортом не занималась! Но приглашение проигнорировала. В следующий раз он снова положил записку. Я остановила Голошумова и говорю: «У тебя Колька-друг немой что ли?» Отвечает: «Не представляешь, какой он стеснительный. Женщин даже боится». Я решила пойти. Мы стали встречаться. Однажды пошли в кино, и я тайком купила билет на место неподалеку маме, чтобы та посмотрела, что за парень. Потом они познакомились – Коля пришёл свататься. Мамин вердикт был: «Твой мужчина. Не упускай». Через год мы поженились. Я была Глебова, а стала Миронова. Он оказался тем самым, моим, единственным человеком и подарил мне 25 лет абсолютного семейного счастья.

Что касается моего пути в метро, то примерно через год после трудоустройства ко мне подошёл начальник станции и сказал: «Хватит стоять на контроле, учи ПТЭ, пора расти». Я так и сделала. Сначала перешла на должности помощника и дежурного по станции, а затем – дежурного станционного поста централизации. Поработала на разных станциях Арбатско-Покровской линии и через время снова оказалась на «Площади Революции».

К этой станции у меня противоречивые чувства. Она одна из самых любимых. Ранним утром, пока ещё тихо, мне нравилось спускаться на платформу, любоваться скульптурами. Но в часы пик здесь так людно, так много входов-выходов-переходов! Работать на этой станции

было непросто. Однажды я так устала, что в сердцах сказала: хоть бы она сгорела. Никогда не нужно так думать.

В 1974 году, 20 октября, на «Площади Революции» случился пожар. В мою смену. В тот день на станции начали вести сварочные работы и прощали не волноваться. Но вид летящих искр не внушает спокойствие, и я пошла доложить поездному диспетчеру. События развивались очень быстро. Вернувшись, я увидела языки пламени. Начали трещать стены. Как будто началась перестрелка. На подходе был поезд. Он остановился, двери открыли, и тут погас свет. Что-то коротнуло. Схватив фонарик, я начала выводить людей. Эскалаторы стояли. Я направляла всех в переход на «Площадь Свердлова» (сейчас «Театральная»). Волнение зашкаливало. Вдруг упустила кого-то в темноте! Станцию заполнял дым. Я высматривала каждого пассажира. Многие забились в туалет, потому что там продолжал гореть свет. Быстро вывела их оттуда, пока не надыхались угарного газа. В итоге все благополучно покинули станцию. Приехали пожарные, начальство, скорые. Никто из пассажиров не пострадал. Я осталась до конца смены, не обратила внимания на своё состояние, но через время попала в больницу. Оказалось, обожжены легкие. Эта проблема до сих даёт о себе знать.

Поправившись, я вернулась на «Площадь Революции». Но лишь на время. Ко мне подошла главный диспетчер метрополитена Юлия Ивановна Кувшинова:

– Миронова, хочу взять тебя к себе поездным диспетчером.

– Не знаю, потяну ли?

– Я вижу, как ты работаешь. Справишься. Завтра к девяти утра приходишь в диспетчерский центр на Герцена.

Я пришла. Она приставила ко мне наставника. Меня поднастаскали. Юлия Ивановна проверила и сказала:

– Готова. Иди на экзамен.

Я сдала экзамен успешно и приступила к новой должности.

Поездной диспетчер следит за движением на линии. Если что-то пошло не по плану, он должен решить, как это исправить и наладить график. Он принимает сообщения и отдаёт команды всем участникам движения. Работа непростая. Нужна быстрая реакция, высокая концентрация внимания и выдержка. Особенно сложно в ночные смены. В этой должности я отработала 15 лет.

Наступил пенсионный возраст. К тому времени у меня появилась дача, и я решила: пора уходить. Но до сих пор связана с метро. Бываю на встречах Совета ветеранов, хожу на торжества в честь Дня Победы в депо «Северное». Храню связь с предприятием, где трудилась в общей сложности 36 лет.

Ольга ПОСАДСКАЯ

1956 год. Нелли в той самой шинели



1983 год. В диспетчерском центре



Гид по России

К
О
Н
К
У
Р
С

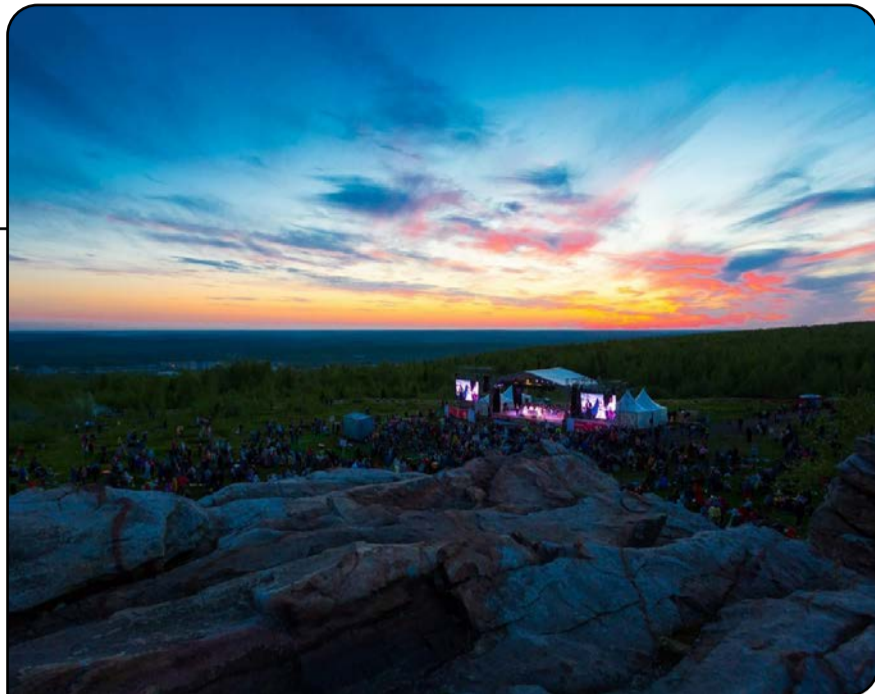
ТОП-5 МЕСТ, КОТОРЫЕ СОВЕТУЮТ ПОСЕТИТЬ НАШИ ЧИТАТЕЛИ

Мы объявляли конкурс постов в сети ВК о самых любимых вами уголках нашей необъятной Родины. Подводим итоги. И убегаем прятаться, чтобы критики не побили редакторов за их субъективный взгляд. Как обещали, припасли презенты для первой тройки. А в гид сумели уместить пять чудных рекомендаций.

I МЕСТО

Мария Шумакова, Служба пути
Губаха с полями, лесами, горами и балетом

Место, милое сердцу. Маленький городок в Пермской родной глубинке. Давайте прогуляемся по его просторам! Гордость Губахи – горнолыжный центр. Ах, какая зима в нашем крае! Искрящиеся сугробы, трескучий мороз и лучи золотого солнца. Поторопимся дальше. Перед нами каменный город. Необъятный скальный массив в 30 гектаров, трещины и разломы которого достигают восьмиметровой глубины. Жемчужина города – Крестовая гора. На её склонах в лучах уютающего солнца и туманной дымке мы видим настоящий балет. Театральные ландшафтные фестивали стали ежегодной традицией. В нашем городе снимали много фильмов: «Одна», «Последний богатырь: Корень зла», «Сердце Пармы», «Чук и Гек» и другие. Приятно увидеть с экрана родные сердцу места. Буду ждать вас в наших краях.



II МЕСТО

Галина Курохтина, Служба движения
Камчатка, где есть домашние вулканы

Как истинная женщина, Камчатка красива и переменчива. Понравилось всё! Тихий океан и Халактырский пляж с чёрным магнитным песком, вулканы, привольно разгуливающие семейства косячатых медведей. Долина гейзеров – там снимали пейзажи для фильма «Земля Санникова». Интересно попасть в кальдеру вулкана Узон и озера Кроноцкое. До этих красот не добраться иначе как вертолётном, с высоты которого открывается захватывающий дух вид. А в Петропавловске-Камчатском вулканы Авачинский, Корякский и Козельский близко расположены к городу, поэтому местные жители называют их «домашними».



III МЕСТО

Роман Кузнецов, СЦБ
Воргольские скалы, или русская Швейцария

Поразительные скалистые образования из известняка, покрытые пещерами, расщелинами и карстовыми воронками, расположены в Липецкой области. Такой флоры я не встречал нигде. Воздух наполнен умопомрачительным благоуханием. Сюда едут снять фото, отдохнуть или заняться альпинизмом. Если тоже соберётесь, посмотрите Воронкамень, здание гидромельницы и дом купцов-строителей. Купец Талдыкин построил здесь усадьбу, чтобы наслаждаться видами. Вот и я решил сполна получить удовольствие, побывав в этом буйстве красок, окунувшись в чёрную ледяную воду быстрой реки Воргол, ползав по скалам и прыгнув с тарзанки в километр. А когда солнце ушло в закат, тишину нарушил звук дудочки, которая играла мелодию Эннио Морриконе.



Любовь Собянина, Служба сбора доходов
Вовнушки, одно из семи чудес России

«Место боевых башен» – так переводится с ингушского название этого средневекового поселения в горной Ингушетии. Одна из башен относится к 8-9 веку, остальные датируются 15-м. Они будто вырастают из скал, подпирая небо. Известно, что их строили за один год. Если зодчий не укладывался в срок, его изгоняли, а башню разбирали, так как считалось, что успеха в ратных делах не будет. Чтобы подняться к Вовнушкам, нужно преодолеть сложный путь, взбираясь по скалам. Башенный ансамбль находится под эгидой ЮНЕСКО и входит в число семи чудес России.



Анна Каморина, Служба управления персоналом
Калининградская область, которую не все видели

Предлагаю окунуться в колоритную и атмосферную периферийную часть западного региона. Янтарный с пляжем, где утром, словно капельки росы, рассыпан янтарь. Правдинск с потрясающими видами со смотровой площадки Фридландской кирхи. Военный Балтийск и не менее интересная, чем Куршская, Балтийская коса (самая западная точка России). Черняховск, по атмосфере и количеству сохранившихся прусских зданий способный посоревноваться с самим Калининградом. Советск, из которого по шикарному мосту королевы Луизы лежит путь в Литву. Посёлок Железнодорожный, словно сошедший со страниц книг. Все они достойны внимания не меньше популярных туристических мест.

Спортивные хроники

СПОРТСМЕНЫ МОСМЕТРО УДАРНО ПОСОРЕВНОВАЛИСЬ В МАЕ, А ЗАВЕРШИЛИ МЕСЯЦ
ГРАНДИОЗНЫМ БЕГОВЫМ ПРАЗДНИКОМ В «ИЗМАЙЛОВО»



Mosmetro team: Роман Кузнецов из СЦБ, Дмитрий Краснощёков из электродепо «Варшавское», Ксения Лазарева из Медслужбы и Алексей Красов из Управления

ГОНКА ГТО: ПУТЬ ПОБЕДЫ

Сразу три команды представляли метро. Их ждали сложные испытания: рукоходы, барьеры, стенки, верёвочные лестницы и подвесные кольца. Лучший результат у Mosmetro team – ребята заняли четвертое место из 167 команд. «10 км грязи, 21 препятствие, пульс, бывало, доходил до 180-ти. Благодарю свою команду, мы показали достойный результат с учётом того, что в составах первой десятки были именитые спортсмены. Нам удалось их приятно удивить», – прокомментировал Роман Кузнецов.

ЧЕМПИОНАТ МОСКВЫ ПО ВОЛЕЙБОЛУ

В этом сезоне сборная мосметро впервые пробовала свои силы в таком турнире. Ребята с самого начала задали хороший темп и обошли многих сильных сопер-

ников. В итоге наша команда попала в финал четырёх, где заняла четвертое место из 16 команд. Капитан Святослав Поздняков прокомментировал результат: «В полуфинале играли с будущими чемпионами – командой РТУ МИРЭА, самой сыгранной в турнире. Для дебюта выход в финал четырёх – отличный результат. Будем усиливаться и стремиться на пьедестал в следующем сезоне!»

ШАХМАТЫ: МОСКОВСКИЙ ТУРНИР

18 мая в Центральном доме шахматиста завершился двухдневный турнир Московской спартакиады среди органов государственной власти. К слову, в числе участников были спортсмены в званиях международного гроссмейстер и международный мастер по рейтингам ФИДЕ. Сотрудники метрополитена Максим Беликов из Службы технической политики,

Дмитрий Ребристый из ДИТС и Евгения Вилюсова из Службы подвижного состава выступали за сборную Департамента транспорта Москвы, заняли седьмое место среди органов государственной власти и показали второй результат среди органов исполнительной власти Правительства Москвы.

МЕТРО БЕЖИТ 3.0

Почти 200 спортсменов 26 мая приняли участие в забеге Московского метрополитена. На дистанции выходили целыми семьями. Сначала взрослые поддерживали на трассе детей, а потом стартовали сами. На дистанции 5 км в своих категориях победили: Ксения Лазарева из Медицинской службы, Анна Кравченко из Службы пассажирских сервисов, Илья Новичков из Службы имущественно-земельных отношений, Алексей Сабуров из ДИТС, Юрий Целищев из Ремонтно-хозяйственной службы. На дистанции 10 км лучший результат показали: Мария Родионова из Дирекции строящегося метрополитена, Мария Рублёва из Службы безопасности, Андрей Поташов из «Новогиреево», Алексей Глаголев из Службы заказчика и Сергей Прохоров из Службы пути.

Старт дистанции 10 км у мужчин



SPORT_MOSMETRO

8 (495) 185 78 80

ФОТО С СОРЕВНОВАНИЙ

MOE_METRO

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

«Время молодых. Работники»

ЗАВЕРШИЛАСЬ ПРОФСОЮЗНАЯ ПРОГРАММА
ДЛЯ МОЛОДЁЖИ МОСМЕТРО

Программа «Время молодых» для работников метрополитена стартовала в апреле и проходила в несколько этапов. Соревновались в играх по специально разработанным сценариям, снимали видео на выбранные темы, писали посты, отстаивали позиции в дебатах и не только.

С успешным завершением программы ребят поздравил председатель профсоюза Московского метрополитена Владислав Еланский. Победителей ждут следующие этапы: дистанционное обучение и подготовка к всероссийскому финалу.



«СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЕРСТВО»

Ксения Буторина, Управление
Матвей Балаев, ЭМС
Татьяна Шипова, Медслужба



«ПРОФСОЮЗНАЯ МОЛОДЁЖЬ»

Илья Котельников, ДИТС



«ДЕНЬ ОТЦА»

Екатерина Дубинина, Служба движения
Дмитрий Треушков, Служба движения

Татьяна Шипова и Ксения Буторина защищают свои идеи в финале программы

П
О
С
Л
Е
р
а
б
о
т
ы

«Чувствую себя настоящим детективом»

КАК СОБРАТЬ ИСТОРИЮ О СЕМЬЕ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ, РАССКАЗАЛА
ИНЖЕНЕР СЛУЖБЫ СБОРА ДОХОДОВ НАТАЛЬЯ АНДРИАНОВА

О довольно редком увлечении Натальи коллеги узнали благодаря конкурсу хобби в подразделении

Самое сложное – понять, где искать. В этом деле главное – последовательность и регулярность. Это хобби меня сильно затянуло. Мне интересен сам процесс, радостно, когда находишь ещё одного родственника. Я чувствую себя настоящим детективом, расследующим дело своей семьи.

ГДЕ И КАК ИСКАТЬ

Нашла форумы, где общаются люди, увлечённые генеалогией. Стали обмениваться данными, и закрутилось-завертелось. Сейчас меня часто просят что-то найти в архивах в Москве, а я взамен могу попросить найти информацию, которая интересна мне.

Например, из Краснодара нужна информация. И получаю её в основном бартером, сама там только один раз была. Что-то в Москве ищу, а другой человек ищет мне родственников там. Люди часто просят, потому что не могут приехать, да и сам процесс небезблизкий. Где жить всё это время? В Москве дорого, а за один день найти всё нереально.

Сначала нужно выяснить, откуда родом твои предки. Узнать год и примерное место рождения. Затем смотрю, к какому архиву относится это место. Прихожу в архив, оформляю пропуск в читальный зал, прошу метрические книги и читаю, ищу ФИО и год рождения. Обычно, когда находишь родственника, сразу видишь его родителей. И это ещё два человека, которых интересно найти. Это огромное количество времени занимает.

КАЗАКИ

У меня в роду были городские жители, казаки и крестьяне. До революции ещё писали сословие – крестьянин, купец или дворянин. Я находила подобные записи: «Казак такой-то станицы, жена его, свидетели такой и такая». Если есть запись сословия, то нужно уже искать в городе какие-то дополнительные записи, вдруг где-то мелькнёт. На Кубани в основном казаки были. Там просто искать – полковые книги сохранились в хорошем состоянии. Военный учёт был более подробный – их каждый год переписывали, можно найти.

ПОИСКИ СЕЙЧАС

Сейчас я занимаюсь поиском данных о родственниках из Бахчисарая по бабушкиной линии. Она гречанка. У нас в семье была легенда, которую бабушка рассказывала: когда отец матери бабушки узнал, что его дочь

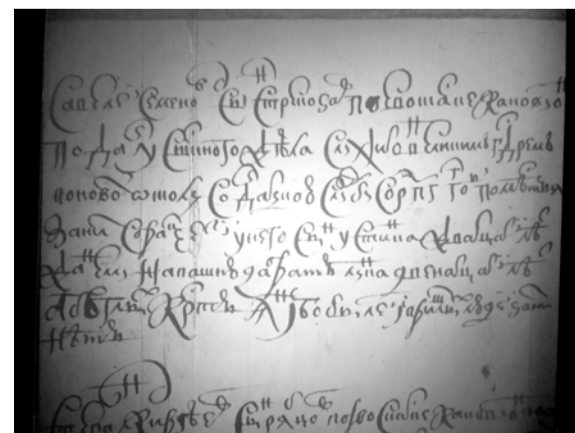
будет за русского замуж выходить, – лишил её наследства и всё пропил. Мы думали: «Ну и ладно, революция ж потом была, всё и отняли». А когда я начала этим заниматься, то узнала, что не такая уж это и легенда. Они у меня купцы второй гильдии были, поэтому, возможно, приданное было на самом деле.

После того как в Севастополе нашла дедушку, узнала, что отец его был записан как помещик Северска. А Северск – это Брянская область. Я поехала в Брянск и стала искать метрические книги по Северску. И так дошла до начала XIX века. Дальше по этой линии я не сдвинулась – документов по Северску раньше не было, а последний родственник был вольноотпущенным крестьянином. Не написано ни деревни, ни имени помещика. Писарь ленивый попался, поэтому я не могу продвинуться дальше.

АРХИВ XVII ВЕКА

Самый старый документ, который я держала в руках, был в Российском Государственном архиве древних актов – 1653 года. Но, на удивление, он в хорошем состоянии. Плотная жёлтая бумага, есть блёклые участки, но всё читаемо. Иногда берёшь книгу, а у неё листы свежие, как будто её никто никогда не открывал. Они лучше сохранились, чем начала XX века. Потому что в начале XX века писали на бумаге, похожей на папиросную, она очень хрупкая и плохо хранится.

Чем дальше ищешь, тем больше разрастается семейное дерево. Но всех найти нереально. Но если вглубь не идёт пока, то можно копнуть шире.



Фрагмент метрической книги XVII века

В раннем возрасте не все понимают ценности рассказов об истории семьи. Думаешь: «А, потом...» Но чем старше становишься – понимаешь, насколько это важно. Я в детстве часто спрашивала бабушку и дедушку про их родителей. Мне было интересно узнать новых людей. Дедушка из Севастополя. И когда в 1997 году ездила туда отдыхать, заглянула в архив. Назвала его имя, отчество и фамилию. Дали данные из метрической книги.

ВОЗОБНОВИЛА ХОББИ

Вернулась к этому занятию почти через 10 лет. В 2011 поехала на Кубань. В 30-е годы людей, живших там, погрузили в поезд и повезли в Абхазию, но мои родственники спрыгнули с поезда и осели в Славянске. Метрические книги там хорошо сохранились, я нашла много родственников. По линии бабушки – её отца, маму. Докопалась до начала XIX века.

Легенда подземной архитектуры

В СЕРЕДИНЕ ИЮЛЯ ОТМЕЧАЕМ СТОЛЕТИЕ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ АРХИТЕКТОРА НИНЫ АЛЁШИНОЙ

Нина Александровна Алёшина – наиболее известный архитектор московского метро второй половины прошлого столетия. За почти полвека работы она спроектировала 19 станций. Нина Алёшина – лауреат двух премий Совета министров СССР, была награждена орденом «Знак Почёта» и медалью «За трудовую доблесть», получила звание «Заслуженный архитектор РСФСР». Своё архитектурное кредо Нина Алёшина формулировала следующим образом: «Делать нужно так, как будто чего-то немного не хватает».

Нина Алёшина (Успенская) родилась в Москве 17 июля 1924 года в семье художников. Прослушав два курса в Химико-технологическом институте имени Менделеева, в 1944 году поступила в Московский архитектурный институт, где училась у Бориса Мезенцева и Леонида Полякова. Темой дипломного проекта стал «Вокзал в Сталинграде».

В 1950 году, сразу после окончания института, она попала в мастерскую к выдающемуся архитектору Алексею Душкину, где под руководством его соавтора Александра Стрелкова готовила для станции «Новослободская» чертежи на облицовку путевых стен и цоколей пилонов, на оформление проёмов и витражей металлом. Вместе с ней над оформлением станции работал и её бывший однокурсник – художник Николай Алёшин, ставший впоследствии её мужем.

Мастерство архитектора станций метрополитена состоит в том, чтобы придать индивидуальный облик спроектированной инженерами стандартизированной бетонной «коробке», и с этим Алёшина справлялась изумительно. Её творческий метод заключался в целостности художественного и строительного начала: тщательной разработке образа станции, её смыслового выражения, ассоциаций, символики и роли всех элементов. И досконального подбора материалов, техники их обработки и технологий в оформлении станций.

Архитектор Нина Алёшина на открытии станции «Марксистская» (1979)



Проект станции «Чертановская»

Реализация идей, по мнению Нины Алёшиной, связана с умением вести постоянный авторский надзор, выбирать материал и его производителей, участвовать в процессе строительства: «Архитектор должен сотрудничать с исполнителем». Перфекционист по натуре, Алёшина 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.

Начинать Нине Алёшиной пришлось в нелёгкие годы хрущёвской тотальной экономии, но и тут она умудрялась изворачиваться – её «Ленинский проспект» не похож на остальные «сороконожки», на «Варшавской» при облицовке стен использована редкая рустированная плитка, а на входе бы рядовом «Рязанском проспекте» красной плиткой выложен узор, навеянный вышивкой рязанских полотенец.

В 1970-е годы, когда архитекторам стало немного легче «дышать», Нина Алёшина спроектировала «Кузнецкий Мост» – без особых излишеств, но одну из самых изящных станций московского метро.

Она была одной из тех, кто боролся за возвращение в метро ковки и металлических панно. Нина Алёшина, а вскоре и её коллега Виктор Черёмин стали применять художественные панели вентиляционных решёток в типовых вестибюлях, тем самым делая каждый из них индивидуальным и оригинальным. Первыми такими станциями стали «Октябрьское Поле» и «Шукинская». Новаторством стало использование анодированного алюминия в облицовке путевых стен на «Шукинской» – до Алёшиной такое не приходило никому в голову (этот же приём она затем использовала на «Улице Подбельского» (сейчас – «Бульвар Рокоссовского»), где из металлических полос ещё и составлен орнамент). За красным мрамором для «Марксистской» Алёшина лично отправилась на Байкал – сама ходила по карьере и размечала блоки необходимых оттенков, чтобы в камне не было лишних вкраплений.

Работа с декором осветительных приборов и поиск уникальных источников света стали своеобразной «визитной карточкой» Нины Алёшиной. К таким проектам можно отнести сложную гармошку, «летающую» над арками станции «Кузнецкий Мост», уникальные спиралевидные люстры на «Марксистской», светорассеивате-



Архитекторы Нина Алёшина, Наталья Самойлова и старший техник Ирина Петрова во время работы над проектом станции «Серпуховская» (1982)

лями которых служат пластины из оптического стекла со специально напечатанными узорами, и потрясающие люстры – молекулярные структуры на «Менделеевской».

Но даже на этом фоне особенным является проект станции «Серпуховская». Эта станция – пересадочная на «Добрынинскую», на которой Леонид Павлов спроектировал новаторское для своего времени освещение. Работая над «Серпуховской», Нина Алёшина, с одной стороны, сотрудничала с архитектором Леонидом Павловым, создавая пересадочный узел как единый ансамбль, с другой – с ведущими светотехниками Юлианом Айзенбергом и Владимиром Пятигорским. Вместе они спроектировали систему щелевых световодов, позволяющих освещать станцию четырьмя металлоалюмогенными лампами. Чистая форма световода может быть трактована как луч, направленный на юг Москвы. Позднее световоды были применены для световых арок на «Чкаловской».

Нина Алёшина считала себя ученицей и продолжателем дела Алексея Душкина. Беломраморная «Чертановская» стала своеобразным посвящением великому архитектору – она напоминает, но не копирует его «Кропоткинскую» и «Автозаводскую». Подобно Душкину, Нина Александровна сама стала учителем и примером для молодых архитекторов, пришедших в «Метрогипротранс» во второй половине 1970-х годов.

Мраморщик Константин Слонов вспоминал: «Мне нравится работать с архитектором Ниной Александровной Алёшиной. Сколько у неё вдохновения! Мне кажется, что даже равнодушного человека она заставит волноваться, переживать, радоваться, восхищаться. Каждый день, пока идёт отделка, она на станции. Советуемся с ней, один камень отбрасываем, ищем другой, с нужным оттенком... И ни за что не пойдёт она на уступки в ущерб красоте. А ведь так и должно быть. Мы наши станции на века строим!»

Минский метрополитен отмечает юбилей



29 ИЮНЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ 40 ЛЕТ СО ДНЯ ПУСКА МЕТРО В СТОЛИЦЕ БЕЛОРУССИИ



1. Первая свая минского метро
2. Выход проходческого щита из правого перегонного тоннеля на станции «Площадь Ленина»
3. Первый поезд Минского метрополитена



После окончания Великой Отечественной войны Минск рос быстрее других крупных городов Советского Союза, в основном благодаря активному развитию промышленности. К моменту рождения 25 января 1972 года миллионного минчанина город уже испытывал определённые трудности в перевозке пассажиров, так как основные магистрали практически исчерпали свою пропускную способность. Руководством союзной республики рассматривались три варианта развития столичной транспортной системы: автобус-экспресс, скоростной трамвай и метрополитен.

Постановление о строительстве метрополитена в Минске было принято Советом Министров СССР 4 февраля 1977 года, а уже 3 мая были начаты работы по его сооружению. Первую свая под котлован будущей станции 16 июня 1977 года вбил передовик, Герой Социалистического Труда, машинист копра спецтреста «Строймеханизация» Министерства промышленного строительства Белорусской ССР Николай Полевков, а историческую надпись на ней сделал первый секретарь ЦК компартии Белоруссии Пётр Машеров.

4 ноября 1977 года со строительной площадки будущей станции «Парк Челюскинцев» началась проходка тоннелей. Работы выполняли с помощью немеханизированного проходческого щита, который за месяц прокладывал всего 45 метров тоннеля.

Нередко строительство сопровождалось пльвунами, немало трудностей создавали и инженерные коммуникации. Чтобы не повредить архитектурный ансамбль Минска, в особенности в исторической части города, прокладку тоннелей и строительство станций пришлось вести с высокой степенью надёжности и точности.

При сооружении станции «Площадь Победы» возникли сложности из-за реки, обелиска и близкого расположения домов. Но строители достойно справились со всеми трудностями, проложив тоннель под рекой Свислочь всего за 12 дней. На станции «Октябрьская»

метростроителей ждал сюрприз – находка в виде бивней мамонта. На станции «Институт Культуры» – снаряды времён Великой Отечественной войны. Находили и старинные монеты, и другие исторические артефакты.

Минский метрополитен открылся 29 июня 1984 года – накануне празднования 40-й годовщины освобождения столицы Белоруссии от немецко-фашистских захватчиков. В этот день началось регулярное движение поездов от «Московской» до «Института Культуры» и открылось электродепо «Московское».

Несмотря на серьёзные трудности при строительстве, метро было принято в эксплуатацию с общей оценкой «отлично». Самую высокую оценку поставили Минскому метрополитену и пассажиры, которые в первые дни его эксплуатации написали сотни благодарностей в книгу отзывов и предложений. Спускаясь впервые в метро, люди ощущали себя в подземных дворцах. Каждая станция имела свой неповторимый архитектурный облик. Метро очень быстро стало самым популярным видом общественного транспорта – уже за первый год его услугами воспользовались более 80 миллионов пассажиров.

С момента пуска по настоящее время метрополитен белорусской столицы прошёл большой путь развития. Сегодня он играет ключевую роль в транспортной инфраструктуре и без него уже невозможно представить повседневную жизнь города. Ежегодно минское метро перевозит более 300 млн пассажиров, а удельный вес метрополитена в городских перевозках коммунальным пассажирским транспортом приближается к 40%.

В настоящее время эксплуатационная длина трёх линий Минского метрополитена с 33 станциями (15 расположены на Московской линии, 14 – на Автозаводской линии и пока 4 – на Зеленолужской линии) в двухпутном исчислении составляет 40,82 километра. Инвентарный парк насчитывает 390 вагонов, из которых сформированы 73 пятивагонных и 6 четырёхвагонных поездов.

В состав государственного предприятия «Минский метрополитен» входит 30 структурных подразделений: 10 служб, 2 электродепо («Московское» и «Могилёвское»), 11 отделов, аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов, ситуационный центр, лаборатория метрологии, четыре сектора, два общежития. Штатная численность работников метрополитена составляет более пяти тысяч человек.

Минский метрополитен динамично и эффективно движется вперёд в сфере модернизации производственных процессов, обеспечивая все необходимые условия для удобства и комфорта пассажиров. Подвижной состав меняется на более современный, комфортный и безопасный. На всех станциях введён бесконтактный способ оплаты проезда с использованием банковских платёжных систем. В метро появился доступ в интернет по технологии Wi-Fi. Создана и постоянно совершенствуется доступная среда для удобства пассажиров различных возможностей.

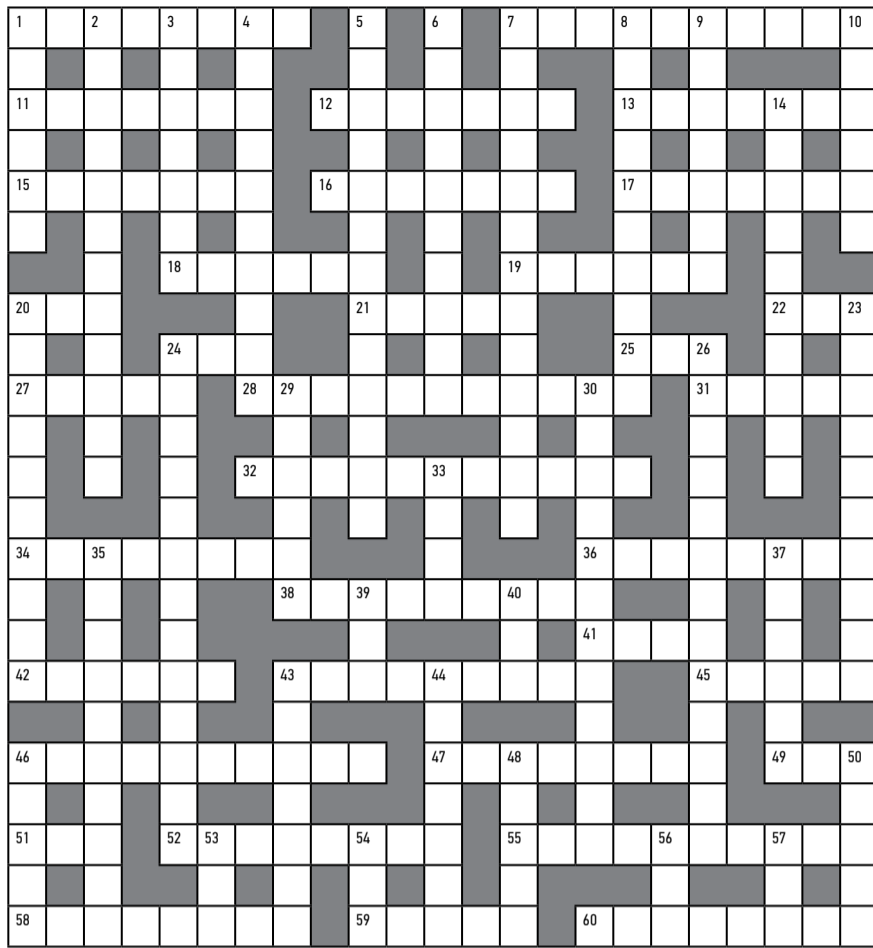
В ноябре 2020 года были открыты 4 новые станции («Ковальская Слобода», «Вокзальная», «Площадь Франтишка Богушевича» и «Юбилейная площадь») третьей линии, которая в последующем будет продлена с вводом в эксплуатацию электродепо «Слуцкое».

В ближайшие годы планируется продление всех существующих радиальных линий, а в долгосрочной перспективе запланировано сооружение четвёртой (кольцевой) линии, состоящей из 17 станций, протяжённостью 25,4 км. Строительство этой линии позволит окончательно решить вопрос разгрузки пересадочного узла между первой и второй линиями, реализовать концепцию создания транспортно-пересадочных узлов между всеми видами городского и пригородного транспорта.

Новые станции минского метро:
«Ковальская Слобода» и «Вокзальная»



Пётр НОВИКОВ



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Свиблово. 5. Лом. 7. Бакалавр. 11. Катран. 12. Робуста. 13. Леникс. 14. Лайм. 15. Тодоровский. 16. Угги. 17. Нил. 18. Тир. 20. Братеево. 21. Единство. 23. Ипподром. 26. Инь. 27. Альденте. 29. Пражская. 30. Ельник. 32. Трицикл. 34. Овен. 35. Иероглиф. 38. Абсурд. 39. Кабинет. 42. Дизайн. 44. Ивеко. 46. Кадры. 47. Евангелие. 49. Локомотив. 50. Тройка. 53. Пыль. 54. Компромисс. 56. Вологда. 57. Таро. 58. Воин. 59. Кино. 60. Когулянт. 61. Фотон.

По вертикали: 1. Сокольники. 2. Барометр. 3. Орнитоптер. 4. Отрадное. 5. Лаборатория. 6. Москворечье. 7. Бланк. 8. Колейность. 9. Лентулов. 10. Расписание. 19. Филателист. 20. Билан. 22. Одноколка. 24. Досмотр. 25. Маятник. 28. Динго. 29. Пассажиропоток. 31. Иофан. 33. Царицыно. 36. Родонит. 37. Эссе. 40. Андроновка. 41. Есенинская. 43. Звено. 45. Коньково. 46. Клопанк. 48. Ералаш. 51. Рельеф. 52. Йогурт. 55. Иглу. 56. Винт.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Ложная информация
- Исторический район на северо-востоке Москвы
- «Сценарист» военных действий
- Деформация, вызванная надавливанием
- Станция Солнцевской линии
- Сорт сливочного мороженого
- Зодиакальное созвездие
- Мостовое сооружение с водопроводом
- Место стоянки локомотива в локомотивном депо
- Река, поделившая Сибирь на Восточную и Западную
- Схватка в силовом единоросте
- Итальянский кофе с молоком
- Единица системы систематизации
- Русский композитор и музыкальный критик, член «Могучей кучки»
- Электрически заряженная частица
- Деталь для скрепления частей машин и сооружений
- Русский советский писатель, в юности работавший кондуктором в трамвае
- Река в Западной Сибири
- Вещество, изменяющее скорость химической реакции
- Стальной каркас железобетонных конструкций
- Резкое возрастание амплитуды при синхронных колебаниях
- Число, которое прибавляется к другому
- Организм человека в его внешних формах
- Возмездие в спорте
- Графическое изображение соотношения определенных величин
- Государство в Европе, родина гандбола
- Повышение доходов и выплат пропорционально темпам роста инфляции
- Вооруженный бронированный автомобиль
- Единичное проявление действия
- Предел, до которого плёт тостующий
- Ведущий телешоу «Поле чудес»
- Знаменитый немецкий психиатр и невролог
- Самая крупная рептилия
- Ручной инструмент первых метростроителей
- Подпись на память

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Возвышение для железнодорожных путей
- Первая станция-«сороконожка» московского метро
- Многоместный автомобиль для перевозки пассажиров
- Старинный фотоснимок на металлической пластинке
- Самая популярная станция московского метро
- Совокупность элементов, представляющих единую конструкцию
- Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
- Советский учёный-естествоиспытатель, чьё имя увековечено в названии двух станций московского метро
- В славянской мифологии: сказочное существо, обитающее в доме
- Мелкие частицы материала при его обработке пылью
- Недочёт в характере
- Противопожарная стена, разделяющая смежные здания
- Станция Таганско-Краснопресненской линии
- Станция, первоначально называвшаяся «Дворец Советов»
- ТЧ-21
- Сочный плод из тропиков
- Автор результата интеллектуальной деятельности в сфере технического творчества
- Автоматическая система обнаружения и тушения пожаров в вагонах метро
- Конечная станция Калужско-Рижской линии
- Наём помещения во временное пользование
- Крупный длиннохвостый попугай
- Актёр, играющий без слов
- Единица акустической мощности звука
- Наёмный работник
- Домашняя птица
- Обязательная автостраховка
- Установленная норма оплаты
- Система обозначений или сигналов
- Сто лет
- Представитель группы древнегерманских племён
- Первоначальное название станции «Алексеевская»

КНИЖНАЯ ПОЛКА



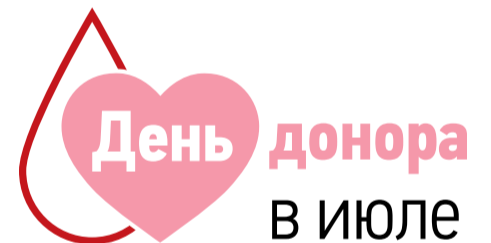
16+

Даниил Давыдов
КОЛОДЕЦ ТРЁХ РЕК
МОСКВА ПРИОТКРЫВАЕТ ВАМ ТАЙНЫ СВОИХ ПОДЗЕМЕЛИЙ

ISBN 978-5-227-10701-5
ЦЕНТРПОЛИГРАФ, 2024

Действие разворачивается в начале нулевых. Из выпуска новостей герой узнаёт о произошедшей трагедии: в московском подземелье погиб телеоператор, а режиссёр получил травмы, но выжил. Выясняется, что съёмочная группа планировала снять сюжет о подземном водопаде. Событие запоминается юноше, ему хочется узнать об этом объекте как можно больше, а в одиночку это сделать нелегко... Но Даниле повезло: он знакомится с диггерами и становится частью их отчаянной команды. Оказывается, быть диггером не так-то просто: нужно многое знать, понимать взаимосвязь наземного города с подземным. Вместе с новыми друзьями герой делает первые шаги по тоннелям и коллекторам, которые удивляют, страшат и вдохновляют его. От своих товарищей Данила узнаёт легенду о якобы существующем где-то под Москвой мистическом объекте – «Колодце трёх рек», который и становится основной целью поисков бесстрашной команды...

Эта приключенческая книга автобиографична. Практически все герои имеют реальных прототипов, некоторые имена изменены, а некоторые сохранены, если в повествовании речь идёт о произошедших в действительности событиях, отголоски которых сохранились в публикациях и новостных архивах. В тексте период изучения истории подземной Москвы, чтения лекций, проведения экскурсий, занявший в жизни автора 25 лет, сжат до одного года, в течение которого и разворачиваются описанные события. Это позволило сделать текст насыщенным, сконцентрированным и очень занимательным.



1 ИЮЛЯ	Электродепо «Братеево» Бесединское шоссе, 17, стр. 1	8 (495) 185 78 74
1 ИЮЛЯ	Электродепо «Митино» Пятницкое шоссе, 48	8 (499) 321 66 08
1 ИЮЛЯ	Электродепо «Северное» ул. Краснопрудная, 9А	8 (495) 622 25 11
19 ИЮЛЯ	Эскалаторная служба ул. Краснопрудная, 9А, стр. 1	8 (495) 622 25 21
19 ИЮЛЯ	Электродепо «Замосворецкое» Варшавское шоссе, 93, стр. 2	8 (495) 622 75 36

- Если решили сдать кровь, согласуйте со своим руководителем дату
- Позвоните в здравпункт (телефон выше), чтобы уточнить условия процедуры и расписание – оно может корректироваться
- Вам положены дополнительные выходные. Узнайте в отделе кадров, как их оформить
- За донацию выплачивают 1 553 ₽