# МОЁ МЕТРО

ДЕКАБРЬ
№ 12 (140)
2022

Корпоративное издание Московского метрополитена

## ЦИФРА НОМЕРА

**90 000 рублей**

Такое вознаграждение ждёт победителя конкурса «Цифровой инноватор». Есть идеи?

стр. 2

## ЦИТАТА НОМЕРА

«Очень часто ловлю себя на мысли, что обожаю свою работу. Это такая своеобразная романтика...»

Михаил Кириллов,
машинист электропоезда

стр. 7

## ВОПРОС НОМЕРА

Есть как минимум три причины посетить Оздоровительный комплекс метрополитена «Лесной» в новогодние праздники.

**Хотите узнать какие?**

стр. 11

Нежности и тепла желает вам в новом году наш Дед Мороз. Чтоб на сердце было так, как будто к нему прижался ласковый котик! В костюме зимнего волшебника – приёмщик подвижного состава электродепо «Планерное» Олег Скатов, а в роли символа 2023 года – деповская кошечка Муся

Дорогие читатели, если вам есть что рассказать или о чём спросить, пишите в редакцию:
по электронной почте dialog@mosmetro.ru или в Telegram @dialog_mm

2
декабрь
12 (140) 2022

# С Новым годом и Рождеством Христовым!

Уважаемые коллеги, поздравляю вас с наступающими праздниками!

Уходящий год был очень насыщенным и запоминающимся. Тем не менее мы оказались готовы к любым испытаниям, смогли вместе справиться со всеми трудностями и достойно выполнить все поставленные перед нами задачи. Московский метрополитен продолжает надёжно и стабильно работать, сохраняя за собой статус одного из лучших предприятий столицы.

Пусть наступающий год окажется для вас удачным и плодотворным! Пусть он станет годом новых возможностей и свершений, будет наполнен яркими впечатлениями и радостными событиями!

От всей души хочу пожелать вам и вашим близким в новом году крепкого здоровья и жизненного равновесия, счастья и радости, искренней любви и семейного благополучия! Пусть желания, загаданные в новогоднюю ночь, обязательно сбудутся и пусть всегда в сердце будет место для новой мечты!

**Виктор Козловский,**
начальник Московского метрополитена

ЦИФРОВОЙ ИННОВАТОР

КОНКУРС

# ЦИФРОВОЙ ИННОВАТОР – 2022

ПРЕДЛОЖИТЕ СВОЮ ИНИЦИАТИВУ И ПОЛУЧИТЕ ШАНС ВЫИГРАТЬ 90 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ!

## УСЛОВИЯ УЧАСТИЯ

- У вас есть идея, как с помощью цифровизации повысить безопасность и надёжность московского метро, улучшить качество обслуживания пассажиров и повысить эффективность процессов
- Можно участвовать индивидуально или в коллективе до трёх авторов, определив лидера группы
- Разрешено подать две заявки, но на следующий этап может пройти только одна
- Участвуют только работники мосметро, кроме руководителей подразделений, должностных лиц, ответственных за цифровую трансформацию, и призёров прошлого года

## НАГРАДА ЛУЧШИМ

- 90, 60 и 45 тысяч рублей за три проекта, занявшие призовые места
- Обучение для авторов 30 заявок, прошедших экспертный отбор
- Внедрение идеи с вашим участием, если её примут в реализацию

Подайте заявку до 31 января на **www.mosmetro.ru/concurs_digital_innovator**

Задать вопросы организаторам и пообщаться с другими участниками можно в чате **«Цифровой инноватор»**

**Транспортные инновации Москвы**

Конкурс проводит Совет по цифровой трансформации Московского метрополитена при поддержке Фонда развития инноваций в области общественного транспорта «Транспортные инновации Москвы»

# Подтвердили уровень

ЮРИДИЧЕСКАЯ СЛУЖБА МОСМЕТРО ПОЛУЧИЛА НАГРАДУ В КОНКУРСЕ «ЛУЧШИЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ДЕПАРТАМЕНТЫ» В НОМИНАЦИИ «ТОРГОВЛЯ И УСЛУГИ».

Конкурс организован журналом «Корпоративный юрист». Премия выявляет самые сильные команды юристов среди главных компаний страны. В 2021 году наши коллеги уже побеждали в двух номинациях и вновь подтвердили свой высокий профессионализм.

Руководитель Юридической службы Андрей Лебедев с наградой престижного конкурса

# Откуда пошли айтишники

СЛУЖБА ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ МОСМЕТРО В ЭТОМ ГОДУ ПРАЗДНУЕТ СВОЁ 40-ЛЕТИЕ.

Её прообразом стала лаборатория автоматики и радиоэлектроники, образованная в 1963 году в составе Службы электроподстанций и сетей, позже переименованная в лабораторию электронно-вычислительной техники. Основной её задачей было внедрение системы автомашиниста типа САУ-М, разработанной Пензенским НИИ управляющих вычислительных машин. Однако система была недостаточно надёжной, поэтому её решили сочетать с аппаратурой автоматического регулирования скорости (АРС), которая была разработана во Всероссийском НИИ железнодорожного транспорта. Так, в 1973 году впервые на метрополитене на одном составе, оборудованном устройством типа САУ-М2 и АРС, осуществили управление поездом в одно лицо. В жизни метрополитена это был значительный и очень важный этап.

Успешную разработку стали внедрять. И 1 января 1982 года создали обособленный Вычислительный центр (ВЦ), через шесть лет преобразованный в Информационно-вычислительный центр (ИВЦ). Его основной задачей была разработка программного обеспечения по заказу подразделений и служб.

Со временем цели и задачи ИТ очень сильно менялись, поэтому в 2015 году провели реорганизацию, и ИВЦ преобразовали в Службу информационных технологий (ИТ), которая через два года объединилась со Службой связи в единую структуру – Дирекцию информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС).

За последние годы обновили всё сетевое оборудование метрополитена, оптимизировали систему мониторинга, IP-телефонию, подключили Wi-Fi, которым ежедневно пользуются пассажиры, настроили медиастены, в том числе на метромосту, проделали колоссальную работу по развитию и продвижению технической поддержки пользователей.

Сегодня ИТ обслуживает всю вычислительную и оргтехнику метрополитена, а это более 65 тысяч единиц. Кроме этого, служба участвует в запуске новых объектов, реконструкции и модернизации электродепо и станций метрополитена.

По сути, не слишком давняя история IT-специалистов в метро отражает весь путь развития цифровизации в нашей стране.

С юбилеем, коллеги!

Такими были компьютеры в прошлом веке

# ПТЭ в новом формате

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ВИКТОРИНА НА ЗНАНИЕ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОШЛА СРЕДИ МОЛОДЫХ РАБОТНИКОВ ТРЁХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ.

Встретились команды из Службы движения, Дирекции информационно-технологических систем и систем связи и Службы сигнализации, централизации и блокировки. Коллеги освежили свои знания по одному из ключевых направлений – безопасность движения – и смогли отлично подготовиться к предстоящим экзаменам.

Игра состояла из пяти туров. Команды проявили себя в вопросах по эксплуатации, знакам, названиям светофоров и оповестительных сигналов. А также ответили на видеовопросы от руководителей и работников подразделений.

С идеей проверить знания ПТЭ в виде игры выступила председатель ППО Службы движения Ольга Никитина. Её поддержали коллеги из ППО ДИТС и СЦБ Татьяна Левтер и Светлана Михайлова, а реализовать задуманное помог Центр развития имиджа работодателя и социальных программ.

Такой формат понравился всем участникам мероприятия. А самое приятное, что никто не ушёл без хорошего настроения, вкусных пирожков и подарков.

**I МЕСТО** – СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ

**II МЕСТО** – СЛУЖБА СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ

**III МЕСТО** – ДИРЕКЦИЯ ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ И СИСТЕМ СВЯЗИ

Молодёжь мосметро оттачивает знания ПТЭ в интеллектуальной игре

# Вакансия месяца

## Машинист электропоезда

средняя заработная плата в первый год – 110 000 ₽

**График работы**

Сменный, включая работу ночью (между сменами не менее 12 часов)

**Требования**

— образование не ниже среднего общего
— справки из психоневрологического и наркологического диспансеров, выписки из амбулаторной карты за 5 лет
— прохождение медицинской комиссии
— предварительное обучение

**Условия**

— общий срок обучения 6,5 месяца в Корпоративном университете
— выплата стипендии на период обучения в размере 40 000 ₽
— трудоустройство по итогам обучения
— дополнительные дни отпуска
— бесплатный проезд на метрополитене и пригородных поездах
— надбавка за стаж
— льготная пенсия: мужчинам с 55 лет (при стаже работы более 12,5 лет), женщинам с 50 лет (при стаже работы 10 лет)
— бесплатная форменная одежда
— возможность получить профессиональное образование за счёт предприятия
— оздоровительный лагерь и клуб личностного развития для детей

**Центр подбора персонала**

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

Пн.-пт. с 9:00 до 20:00
Сб. с 9:00 до 15:00

**rabota@mosmetro.ru**

**8 (495) 622-22-22** (для Москвы)

**8 (800) 220-22-02** (бесплатный номер для регионов РФ)
Ежедневно с 8:00 до 20:00

## Эта профессия нужна городу

Расскажите родным, друзьям и знакомым

# «Без нас нельзя»

ЗАВЕРШИЛСЯ ВСЕРОССИЙСКИЙ КОНКУРС «ЛУЧШАЯ HR-КОМАНДА ТРАНСПОРТА – 2022».

Этот профконкурс проходит четвёртый год подряд. Организаторами выступили Отраслевое объединение «Ассоциация работодателей внеуличного транспорта России» и Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. Тему мероприятия выбрали довольно острую, но очень актуальную: «Роль HR в VUCA-мире», то есть в сложных условиях неопределённости.

Несмотря на нестабильное время, престиж саммита заметно вырос. Если в прошлом году в нём приняли участие более 550 конкурсантов от 15 предприятий, то теперь в первом туре тестовые задания на платформе iSpring выполнили около 700 кадровиков, представителей 19 крупнейших транспортных организаций России. В этот раз сильнейшие профи боролись за место в финале не для себя, а для своих корпоративных команд. Так, на столичную площадку ПРОстранства «Лица» 2 декабря вышли состязаться восемь сборных из Москвы, Подмосковья и Санкт-Петербурга.

Конкурсанты защищали креативные презентации на заданную тему, отвечали на вопросы викторины чат-боту Ирине и, решая ситуационные кейсы, успокаивали постоянного персонажа всех конкурсов Аннушку, которая транслировала типичные в этом году страхи сотрудников. Игроки блистали эрудицией, профессиональными знаниями, юмором и во всех раундах показывали пример сплочённости. На основе строгих оценок жюри и результатов работы счётной комиссии были определены сильнейшие HR-команды Транспортного комплекса – 2022.

Три Ольги из Трансмашхолдинга: «Мы не ожидали, что победим. Теперь будем чаще участвовать в профессиональных конкурсах»

**I МЕСТО – ТРАНСМАШХОЛДИНГ**
Ольга Пелех, Ольга Ахапкина, Ольга Штапкина

**II МЕСТО – МОСКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, ФИЛИАЛ РЖД**
Екатерина Жогина, Арсений Комаров, Дмитрий Филин

**III МЕСТО – МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН**
Максим Корольков и Александра Королёва – Служба управления персоналом, Дарья Андросова – Корпоративный университет

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРИЗ** от Института профессионального кадровика получила команда Колледжа Московского транспорта.

**Павел Ковалёв**
Президент Ассоциации работодателей внеуличного транспорта России, заместитель начальника Московского метрополитена по управлению персоналом

«Этот конкурс развивает не только профессиональные качества наших работников, но и создаёт позитивный имидж внутри профессии. Роль, которую выполняет HR, с моей точки зрения, сильно недооценена. И, проводя в очередной раз такое мероприятие, мы показываем нашим коллегам из других подразделений, что без нас нельзя. Особенно в последние пару лет больших преобразований в нашей стране мы с вами оказываемся на острие сложных ситуаций, и все с ними достаточно хорошо справляемся».

**Валентина Митрофанова**
Директор Института профессионального кадровика

«С каждым годом конкурс становится всё интереснее, потому что, помимо профессиональных знаний, теперь оцениваются креативность и умение оперативно реагировать на сложные ситуации. Поэтому конкурс в тренде. Все участники представили сегодня, по сути, глобальную стратегическую HR-программу. Очень много идей, предложений, которые можно брать и внедрять в практику, чтобы компания, причём не только транспортная, развивалась».

# Свои **победы**

24 НОЯБРЯ ВЫБИРАЛИ ЛУЧШИХ HR-СПЕЦИАЛИСТОВ 2022 ГОДА ВНУТРИ МЕТРОПОЛИТЕНА

Лариса Удалая уже побеждала в 2020 году и снова задаёт высокую планку коллегам

По результатам тестирования определили сильнейших в шести профессиональных номинациях, а в финале назвали победителя и призёров.

**I МЕСТО** – Лариса Удалая, Служба безопасности

**II МЕСТО** – Юлия Конюхова, Служба безопасности

**III МЕСТО** – Евгения Модина, Служба управления персоналом

**КАДРОВОЕ ДЕЛОПРОИЗВОДСТВО**

**I МЕСТО** – Лариса Удалая, Служба безопасности

**II МЕСТО** – Юлия Конюхова, Служба безопасности

**III МЕСТО** – Наталия Назарова, Служба управления персоналом

**ПОДБОР ПЕРСОНАЛА**

**I МЕСТО** – Оксана Костина, Служба безопасности

**II МЕСТО** – Валерия Локтева, Служба безопасности

**III МЕСТО** – Ольга Прудникова, Служба управления персоналом

**ОЦЕНКА И АТТЕСТАЦИЯ ПЕРСОНАЛА**

**I МЕСТО** – Ирина Шишканова, Служба управления персоналом

**II МЕСТО** – Алина Широкова, Служба управления персоналом

**III МЕСТО** – Оксана Ширяева, Служба управления персоналом

**РАЗВИТИЕ И ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА**

**I МЕСТО** – Елизавета Набатова, Корпоративный университет

**II МЕСТО** – Ольга Савинова, Корпоративный университет

**III МЕСТО** – Дарья Андросова, Корпоративный университет

**ОРГАНИЗАЦИЯ И НОРМИРОВАНИЕ ТРУДА**

**I МЕСТО** – Оксана Борисова, Служба управления персоналом

**II МЕСТО** – Александр Иванов, Служба управления персоналом

**III МЕСТО** – Ирина Савченко, Служба управления персоналом

**ОПЛАТА ТРУДА И МОТИВАЦИЯ ПЕРСОНАЛА**

**I МЕСТО** – Евгений Орехов, Служба управления персоналом

**II МЕСТО** – Виктория Козлова, Служба управления персоналом

**III МЕСТО** – Евгения Модина, Служба управления персоналом

Как это было, смотрите в VK «Моё метро»

Полина КОВАЛЕНКО

# «В нашей работе минимум творчества»

ГЛАВНЫЙ АРХИТЕКТОР ПРОЕКТОВ ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО (ПКБ) МОСМЕТРО УЛЬЯНА ЖДАНОВА РАССКАЗЫВАЕТ О СОХРАНЕНИИ УНИКАЛЬНЫХ ПАМЯТНИКОВ И ТОНКОСТЯХ СВОЕЙ РАБОТЫ.

Архитектор-реставратор Ульяна Жданова

## ПУТЬ В ПРОФЕССИЮ

«У нас в родне все технари, родители спутники проектировали, а меня с детства тянуло к искусству», – рассказывает Ульяна Анатольевна. Она мечтала стать археологом, но потом поняла, что это очень тяжёлые условия работы. В МГУ училась на искусствоведа, позже получила второе архитектурное образование. И всю жизнь занимается любимым делом.

«Раньше я работала инспектором в Департаменте культурного наследия, потом шесть лет на возрождении ВДНХ. Ближе к завершению этой большой реставрации я подумала: может быть, найду новую увлекательную работу? На первом собеседовании в метро озвучили очень интересные задачи. В собственное ПКБ тогда набирали специалистов по реставрации уникальных памятников. Отделу ещё нет и двух лет, а наши проекты только начинают запускаться, – говорит Ульяна Жданова о настоящем и делает отсылку к прошлому. – Такая любопытная подробность. У моей бабушки было железнодорожное образование. Когда она, выйдя замуж за офицера, в 30-е годы приехала в Москву – пошла работать в Метропроект проектировать пути. Интересно жизнь повернулась…»

## ДВЕРИ И БАШНЯ

«Первое, чем я занялась, заменой внутренних дверей на станциях. Чтобы воссоздать их оригинальный облик, изучаем с коллегами архивные фотографии, плотницкие чертежи и просчитываем, как их сочетать с современными техническими требованиями, например по пожарной безопасности. На каждой станции разработаны свои проекты: где-то попроще, где-то понарядней, с мрамором и лепниной, в соответствии с историческим обликом».

«В планах – реконструкция электродепо „Измайлово“. Это очень красивый проект, и уже хочется о нём помечтать, – восторженно говорит Ульяна Анатольевна и показывает на мониторе архитектурный этюд. – Это пока просто визуализация. Там есть нюансы. Например, в предмете охраны указаны часы с четырёх сторон башни. Хотя на самом деле они изначально были только на двух гранях. Также в арке был проезд для мотодрезины, а потом её заложили кирпичом. Теперь мы думаем, как снова обыграть эту арку, может быть, сделаем прозрачные двери. Вот так исправляем последствия хозяйственной деятельности прошлых десятилетий». Уникальный проект авторский коллектив реставраторов ПКБ разрабатывает от полугода до полутора лет, а потом направляет его на независимую историко-культурную экспертизу. «Я сама аттестованный эксперт, и теперь, выступая от имени работодателя, могу предвидеть сложности», – уточняет Ульяна Жданова.

В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ ОБ ОБЪЕКТАХ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ МАЛО КТО РАЗБИРАЕТСЯ, КРОМЕ ПРОФИЛЬНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ 44-Я СТАТЬЯ КОНСТИТУЦИИ РФ ГЛАСИТ: «КАЖДЫЙ ОБЯЗАН ЗАБОТИТЬСЯ О СОХРАНЕНИИ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ И БЕРЕЧЬ ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ».

## НОВЫЙ ОПЫТ

Архитекторы мосметро работают с разными подразделениями Правительства Москвы. Например, неожиданно пришлось связываться с Департаментом природопользования, потому что начали ремонтировать киоски вентиляционных шахт. Некоторые из них расположены в парках, и пришлось делать дендрологическое исследование. «Вот так, приходишь работать в метро, а занимаешься пересчётом лип и дубов. А ясеневидный клён, оказывается, сорняк, который можно вырубать», – с улыбкой рассказывает наша собеседница.

Не без гордости Ульяна Анатольевна перелистывает на мониторе очень длинную проектную документацию, которую тщательно готовили к реконструкции участка трамвайного пути в центре Москвы. Он пересекается с семью объектами культурного наследия одновременно. Предварительная оценка проводится для того, чтобы при реконструкции рельсов не повредили соседние здания, историческую брусчатку и глубинные археологические слои. А если риски всё-таки существуют, нужно предложить инженерные мероприятия по сохранению, например установку защитных грунтовых щитов.

## В МЕТРО НЕПРОСТО

Сложно ли работать архитектору-реставратору в метро? Да, считает Ульяна Жданова. Во-первых, любую станцию всегда сложно закрыть. Во-вторых – у подземного помещения нет фасада, и, значит, доступ возможен только изнутри. Здесь на помощь приходят специалисты отдела обследования ПКБ. С помощью дорогостоящего инженерного оборудования они проводят бережное зондирование, которое позволяет оценить внутреннее состояние несущих конструкций. «А как сложно обмерять подземные станции по ночам! Пока контактный рельс отключат, пока установишь своё оборудование – и на работу осталась пара часов», – объясняет наша коллега. Она всегда делает замеры сама: «Архитектор как врач, который сам должен осмотреть пациента и поставить диагноз. В нашей работе всё должно быть точно, без особой творческой фантазии».

## ЛЮБИМАЯ МОСКВА

«Мне жаль, что от трамвайного депо имени Апакова, которое строили по чертежам архитектора Шухова, остался только административный корпус. Бывший мэр Лужков своим решением снял статус памятника и разрешил его снести. Разрушенное до основания уже не имеет смысла восстанавливать. Памятник остаётся памятником только когда он подлинный, а новодел – это просто красивый аттракцион, как диснеевский замок», – делится своим видением Ульяна Жданова.

С особым теплом архитектор относится к зданиям Москвы, реставрацию которых она курировала и где удалось максимально точно воссоздать исторический облик внутри и снаружи. Это особняк Коробковой цвета черники с молоком, что на Пятницкой, и сияющий позолотой павильон «Земледелие», раньше «Украинская ССР», на ВДНХ. «Когда к нам приезжают гости, вожу их туда гулять. А ещё показываю им самые красивые станции метро – „Маяковскую“ и „Таганскую“».

Фасады здания сталинской эпохи были выполнены в стиле ренессансного палаццо. К такому первозданному виду планируют вернуть электродепо «Измайлово» через два-три года

**Полина КОВАЛЕНКО**

# «Спасибо, что вы есть»

ЭТИ СЛОВА АДРЕСОВАНЫ ОДНОЙ ИЗ НАШИХ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАНЦИИ ОТ БЛАГОДАРНЫХ ПАССАЖИРОВ.

Алла Безрукова, дежурный по станции 4-й дистанции Службы движения

«12 ноября, – сообщает девушка по имени Мира, – я и моя подруга оказались на станции „Авиамоторная“. Моей беременной подруге стало плохо (угроза выкидыша). Я обратилась к сотруднице, которая сидела в кабине у эскалатора. Она доложила дежурному по станции. На тот момент не сообразила спросить ФИО, но сегодня выяснила: Безрукова Алла Викторовна.

Спасибо вам за то, что вы есть. Ваша оперативность помогла сохранить жизнь маленькому, ещё не родившемуся человеку. Нас вовремя доставили в больницу, и всё будет хорошо.

Спасибо за ваше доброе сердце. Желаю вам здоровья и всех благ».

Мы не обошли вниманием такое трогательное послание и поговорили с Аллой.

**Вы уже прочли письмо?**

Да. И сильно удивилась, что люди так реагируют. Был самый обычный день. Ничего экстраординарного. У дежурного по станции большая зона ответственности, разносторонняя работа и каждая смена динамичная. Случиться может всякое: бесхозная вещь, или драка, или человеку плохо… Мы всегда готовы помочь и не ждём благодарности. В сложный момент не до того.

**Что произошло?**

Поступил звонок: девушке у эскалатора плохо. Я быстро взяла диск, рацию, видеокамеру (всё необходимое в работе должно быть при тебе – вдруг в следующий момент ты ещё где-то срочно нужен) и поспешила туда.

Она была на небольшом сроке. Открылось кровотечение. Я вызвала скорую, проводила её с подругой на скамейку и успокоила, что помощь придёт быстро: на наши звонки реагируют мгновенно, нас знают, мы чётко ориентируем, как найти пациента. Инспекторов транспортной безопасности я предупредила, чтобы сообщили, как только появятся врачи. Через несколько минут я передала девушку бригаде скорой из рук в руки.

Очень рада была услышать, что с ней всё хорошо!

**Ещё были подобные смены – с переживанием за пассажиров и радостью за их спасение?**

Запомнился случай, когда у человека на лестнице случился эпилептический приступ. Среди пассажиров оказался врач. Он был рядом до приезда скорой и сразу же растворился в толпе, как только понял, что помощь уже не нужна. Такой скромный герой. Но случается, что пассажиры, напротив, очень мешают. Просто толпятся или пытаются дать больному таблетки, которые, возможно, совсем не полезны.

**Когда и как вы пришли в профессию?**

Три года назад. Не была уверена, что получится, но освоилась быстро. Помогло умение ладить с людьми. В профессии дежурного по станции это очень важно. Улыбка и добрый тон решают много вопросов. И ещё важно быть внимательным. Даже развивается интуиция: заранее замечаешь людей, с которыми что-то не так, по жестам, походке, держишь их в поле зрения, готовый в любой момент действовать.

**У вас есть любимая станция?**

«Авиамоторная». На ней я чаще бываю. Хотя работаю в подменной смене – на разных станциях. А самой красивой считаю «Новослободскую», потому что моя другая специальность – дизайнер мебели, и я неравнодушна к витражам.

**Удачи вам и побольше спокойных смен!**

**Ольга ПОСАДСКАЯ**

# На страже метро

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ЗАНЯЛ ПЕРВОЕ МЕСТО В НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ РОССИИ – 2022». ЗА ЛИЧНЫЙ ВКЛАД НАГРАЖДЁН ИНСПЕКТОР ДОСМОТРОВОЙ ЗОНЫ ИВАН КОРНЕЕВ.

Иван Корнеев, инспектор досмотровой зоны на станции «Красногвардейская»

«Всё это было обыденно, в рабочем порядке», – с этих слов начинает свой рассказ Иван, описывая случай, за который его и номинировали на премию. В одну из его смен пассажир пытался провезти огнестрельное оружие. Первым делом сработали рамки, затем за дело взялся инспектор Службы безопасности. Корнеев предложил пассажиру пройти на досмотр. Тот заметно нервничал и, как оказалось, не просто так. «Рентгено-телевизионная установка показала, что в его сумке большой нож и предмет, похожий на пистолет, – говорит Иван. – Я сразу вызвал старшего инспектора Игоря Дёмкина. Мы ещё раз всё перепроверили и убедились, что это пистолет. Пассажир уверял нас, что это травматическое оружие. Для дальнейших разбирательств мы вызвали сотрудников полиции. Спустя день или два узнали, что возбуждено уголовное дело, так как пистолет был боевым». Корнеев говорит, что это первый такой случай на станции за 3,5 года его работы в метро: «На моём месте мог оказаться любой инспектор. Думаю, мне просто повезло».

Диплом за личный вклад в реализацию системы мер в области обеспечения транспортной безопасности Ивану Корнееву вручили по окончании деловой части отраслевой конференции «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития», которая состоялась в рамках XVI Международного форума и выставки «Транспорт России».

**Алина КОЛЕСНИКОВА**

# День донора в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДУТ ЖЕЛАЮЩИХ СДАТЬ КРОВЬ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА **ЯНВАРЬ**.

| | | |
|---|---|---|
| **12 января** | **Владыкино.** Березовая аллея, 8, стр. 1 | 8 (495) 688-05-82 |
| **16 января** | **Лихоборы.** Ул. Верхнелихоборская, 5, стр. 1 | 8 (495) 185-82-51 |
| | **Северное.** Ул. Краснопрудная, 9А | 8 (495) 622-25-11 |
| **18 января** | **Черкизово.** Открытое шоссе, 6А, стр. 1 | 8 (495) 688-00-56 |
| **30 января** | **Замоскворецкое.** Варшавское шоссе, 93 | 8 (495) 622-75-36 |

## РЕШИЛИСЬ – ДЕЙСТВУЙТЕ

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

# Машинист, концертмейстер и просто — хороший парень

ИСТОРИЯ МИХАИЛА КИРИЛЛОВА ИЗ ЭЛЕКТРОДЕПО «ЗАМОСКВОРЕЦКОЕ» ПОПАЛА В ЭКСПОЗИЦИЮ «НАШИ ГЕРОИ» В РАМКАХ ПРОГРАММЫ «ВРЕМЯ МОЛОДЫХ. РАБОТНИКИ» ОТ РОСПРОФЖЕЛ. ЗНАКОМИМСЯ С НАШИМ ГЕРОЕМ ПОБЛИЖЕ.

Михаил Кириллов, машинист электропоезда

**Михаил, расскажите о том случае в автобусе, когда вам пришлось экстренно оказывать первую помощь.**

Я, как обычно, ехал на работу в электробусе. Напротив сидела женщина лет пятидесяти. Она очень странно дышала, а на лице прослеживалась явная асимметрия. Я быстро сообразил, что это могут быть признаки инсульта, попросил её улыбнуться и поднять обе руки одновременно. К сожалению, у неё ничего не вышло. Тогда я вызвал скорую и вместе с водителем электробуса оказал ей первую помощь, пока врачи были в пути. Я считаю, что так поступил бы каждый. Долг человека – помочь тому, кто именно сейчас и именно здесь в этом нуждается.

**В вашем профайле на выставке было указано, что по образованию вы музыкант. Как вышло, что теперь вы работаете машинистом?**

Концертмейстер, артист, педагог – да, в моём дипломе указаны такие специальности. Я на профессиональном уровне освоил балалайку, также изучал оперу и дирижирование, но после окончания МГИМ им. А. Г. Шнитке пошёл на курсы машиниста. Это была мечта с детства! Но самое интересное – связав свою жизнь с метро, музыку я не забросил. Сейчас я концертмейстер басовой группы в Академическом хоре Московского метрополитена. Зачастую приходится в ускоренном темпе осваивать великолепные произведения, которые нам даёт художественный руководитель Борис Тараканов. Для меня Борис Игоревич настоящий мэтр музыки, а ещё замечательный человек и друг. К каждому в хоре он относится с любовью и заботой. Про него я готов говорить вечно.

**А за что же вы любите работу машиниста?**

Каждый день я вожу наших любимых пассажиров по действующему участку БКЛ от «Савёловской» до «Каховской». Очень часто ловлю себя на мысли, что обожаю свою работу. Это такая своеобразная романтика: сидишь в комфортабельном кресле, катаешься целыми днями и получаешь за это хорошую заработную плату. В дальнейшем я планирую стать машинистом-инструктором, чтобы передавать свой опыт коллегам, которые только встали на этот путь. Для этого мне надо получить профильное образование, поэтому я поступил в РУТ (МИИТ) на инженера путей сообщения по разработке пассажирских вагонов. Я уже дошёл до той стадии, когда машинист – это не профессия, а образ жизни. Кстати, жена, глядя на меня, тоже поступила на курсы для машинистов в Корпоративный университет Транспортного комплекса.

**Алина КОЛЕСНИКОВА**

# Как мотивировать сотрудников обучаться

НА ЭТОТ ВОПРОС ОТВЕТИЛА БИЗНЕС-ТРЕНЕР ОТДЕЛА РАЗВИТИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ КОРПОРАТИВНОГО УНИВЕРСИТЕТА АЛЕКСАНДРА ПЕСТОВА.

Обучение, развитие, профессиональный рост… Эти слова в последние несколько лет звучат так часто, что уже как будто потеряли свою изначальную ценность. Рядовые сотрудники не всегда понимают, зачем нужно корпоративное обучение и как оно может отразиться на их карьере.

Так что же? Коса нашла на камень? Руководство хочет учить сотрудников, а сотрудники часто относятся к обучению формально, а то и просто пропускают его, так как не хотят отрываться от работы. Все эти вопросы – решаемы, если мотивировать сотрудников учиться правильными способами. Они позволят пересмотреть отношение к обучению внутри команды и сделать его не просто формальностью, а частью корпоративной культуры.

### 1 ИСПОЛЬЗУЙТЕ РАЗЛИЧНЫЕ ФОРМАТЫ ОБУЧЕНИЯ

Тренинги, семинары, обучающие боты, электронные курсы, наставничество и коучинг. Чем более разнообразные формы обучения доступны сотрудникам, тем больше вероятность, что они их заинтересуют. Кому-то удобнее читать короткие уроки в чат-боте, кто-то любит вдумчиво смотреть видеолекции – вам нужно охватить каждого.

### 2 ОБМЕНИВАЙТЕСЬ ОПЫТОМ

Никакое обучение не заменит реальный опыт. Учебные планёрки и круглые столы – пространства, где ваши сотрудники могут рассказать о действительно сложных случаях из практики, получить советы и обратную связь от более опытных коллег.

### 3 ОБУЧАЙТЕ ТЕХ, КОМУ ЭТО ИНТЕРЕСНО

Ищите сотрудников, изначально мотивированных на развитие. Поощряйте их стремления, и пусть они своим примером «заражают» остальных.

### 4 ПОКАЖИТЕ ЛИЧНЫЙ ПРИМЕР

Как известно, ни одна из инициатив не приживётся, если её не разделяет руководитель. Ваши сотрудники должны видеть, что вы не только говорите о развитии, но и сами активно развиваете свои профессиональные навыки. Команда всегда следует примеру лидера.

ЧТОБЫ ЗАПИСАТЬСЯ НА ПРОГРАММЫ ОТДЕЛА РАЗВИТИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ, ОТПРАВЬТЕ ПИСЬМО НА ПОЧТУ **DEGTYAREVA-EA@MOSMETRO.RU** С УКАЗАНИЕМ ФИО, ДОЛЖНОСТИ, ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И КОНТАКТНОЙ ИНФОРМАЦИИ. В ТЕМЕ УКАЖИТЕ: **«УЧАСТИЕ В ТРЕНИНГАХ 2023»**.

8
декабрь
12 (140) 2022



# МОЁ МЕТРО 2023

## ЯНВАРЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 | | | | | |

## ФЕВРАЛЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | | | | | |

## МАРТ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | |

## АПРЕЛЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 1 | 2 |
| 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |

## МАЙ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 | 31 | | | | |

## ИЮНЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | | |

## ИЮЛЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 1 | 2 |
| 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| 31 | | | | | | |

## АВГУСТ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 | 31 | | | |

## СЕНТЯБРЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | |

## ОКТЯБРЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 | | | | | |

## НОЯБРЬ

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | | | |

## ДЕКАБРЬ

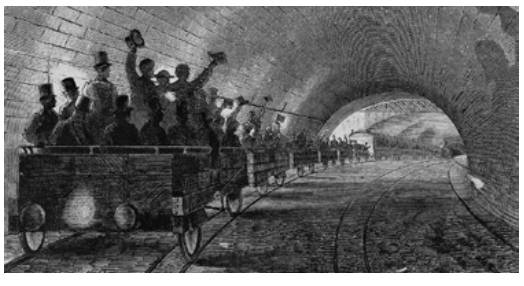
| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

## ЯНВАРЬ

**80 ЛЕТ — 1 января**
В 1943 году открыта станция «Завод имени Сталина» («Автозаводская»).

**15 ЛЕТ — 7 января**
В 2008 году открыты станция «Строгино» и южная платформа станции «Кунцевская».

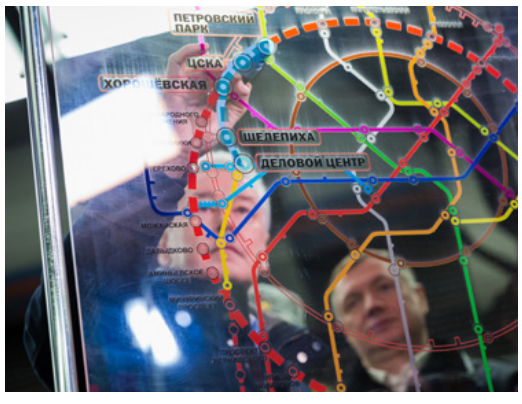
**160 ЛЕТ — 10 января**
В 1863 году открыта первая в мире подземная железная дорога в Лондоне.



## ФЕВРАЛЬ

**65 ЛЕТ — 1 февраля**
В 1958 году на 16 станциях принят в эксплуатацию дополнительный вид телефонной связи – станционные коммутаторы.

**5 ЛЕТ — 26 февраля**
В 2018 году пущен первый участок Большой кольцевой линии со станциями «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошёвская», «ЦСКА» и «Петровский парк».




## МАРТ

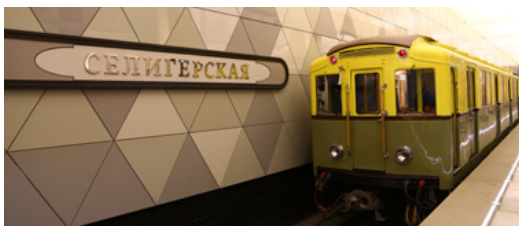
**85 ЛЕТ — 13 марта**
В 1938 году, после открытия станций «Площадь Революции» и «Курская», организовано раздельное движение поездов по двум радиусам.

**70 ЛЕТ — 20 марта**
В 1953 году в вестибюле станции «Комсомольская»-кольцевая открыт склад забытых вещей.

**90 ЛЕТ — 21 марта**
В 1933 году утверждена первая схема линий Московского метрополитена.

**80 ЛЕТ — 21 марта**
В 1943 году на площадке электродепо «Северное» состоялась торжественная передача регулярным частям Красной армии бронепоезда «Московский метрополитен», построенного на средства работников.

**5 ЛЕТ — 22 марта**
В 2018 году открыты станции «Окружная», «Верхние Лихоборы» и «Селигерская».




## АПРЕЛЬ

**10 ЛЕТ — 2 апреля**
В 2013 году введены транспортная карта «Тройка» и билет «Единый», предназначенный для поездок в метро и на наземном транспорте.

**70 ЛЕТ — 5 апреля**
В 1953 году открыт участок Арбатско-Покровской линии глубокого заложения со станциями «Арбатская», «Смоленская» и «Киевская».

## МАЙ

**65 ЛЕТ — 1 мая**
В 1958 году открыт Рижский радиус со станциями «Ботанический сад» («Проспект Мира»), «Рижская», «Мир» («Алексеевская») и «ВСХВ» («ВДНХ»).

**20 ЛЕТ — 6 мая**
В 2003 году открыта станция «Парк Победы».

**88 ЛЕТ — 15 мая**
В 1935 году был открыт Московский метрополитен.

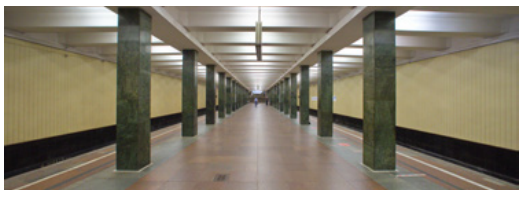
## ИЮНЬ

**5 ЛЕТ — 11 июня**
В 2018 году введено в эксплуатацию электродепо «Лихоборы».

## ИЮЛЬ

**8 ИЮЛЯ — ДЕНЬ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА**

**60 ЛЕТ — 22 июля**
В 1963 году открыта станция «Щёлковская».



## АВГУСТ

**5 ЛЕТ — 30 августа**
В 2018 году открыты станции «Мичуринский проспект», «Озёрная», «Говорово», «Солнцево», «Боровское шоссе», «Новопеределкино» и «Рассказовка». Введено в эксплуатацию электродепо «Солнцево».

## СЕНТЯБРЬ

**15 ЛЕТ — 7 сентября**
В 2008 году открыта станция «Славянский бульвар».

**85 ЛЕТ — 11 сентября**
В 1938 году открыт Горьковский радиус со станциями «Площадь Свердлова» («Театральная»), «Маяковская», «Белорусская», «Динамо», «Аэропорт» и «Сокол». Введено в эксплуатацию электродепо «Сокол».

**45 ЛЕТ — 30 сентября**
В 1978 году открылись станции «Ботанический сад», «Свиблово», «Бабушкинская» и «Медведково». Введено в эксплуатацию электродепо «Свиблово».

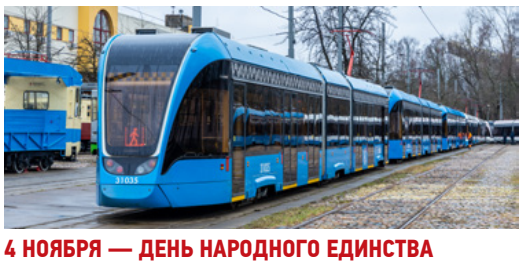
## ОКТЯБРЬ

**50 ЛЕТ — 1 октября**
В 1973 году во всех кассах метрополитена организована продажа абонементных книжек на проезд в автобусе, троллейбусе и трамвае.

**10 ЛЕТ — 14 октября**
В 2013 году начал свою работу Центр обеспечения мобильности пассажиров.

## НОЯБРЬ

**90 ЛЕТ — 1 ноября**
В 1933 году открылся Трамвайный парк в Ростокино (сейчас – Трамвайное депо имени Баумана).



**4 НОЯБРЯ — ДЕНЬ НАРОДНОГО ЕДИНСТВА**

**65 ЛЕТ — 7 ноября**
В 1958 году, с открытием станций «Студенческая» и «Кутузовская», началось движение поездов по Филёвской линии.

**65 ЛЕТ — 7 ноября**
В 1958 году начато внедрение автоматических контрольных пунктов (турникетов) на станциях метро.

**40 ЛЕТ — 8 ноября**
В 1983 году открыт Серпуховской радиус со станциями «Серпуховская», «Тульская», «Нагатинская», «Нагорная», «Нахимовский проспект», «Севастопольская», «Чертановская» и «Южная». Введено в эксплуатацию электродепо «Варшавское».

**10 ЛЕТ — 9 ноября**
В 2013 году открыты станции «Лермонтовский проспект» и «Жулебино».

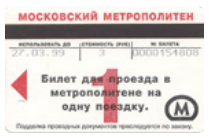
**80 ЛЕТ — 20 ноября**
В 1943 году открыты станции «Павелецкая»-радиальная и «Новокузнецкая».

**20 НОЯБРЯ — ДЕНЬ РАБОТНИКА ТРАНСПОРТА**

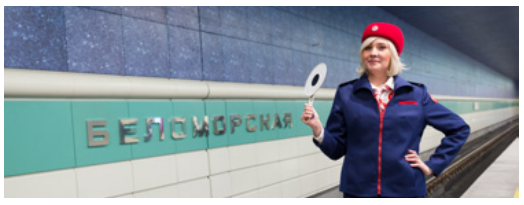
## ДЕКАБРЬ

**5 ЛЕТ — 5 декабря**
В 2018 году основан Клуб личностного развития для детей работников Московского метрополитена «35-й отряд».

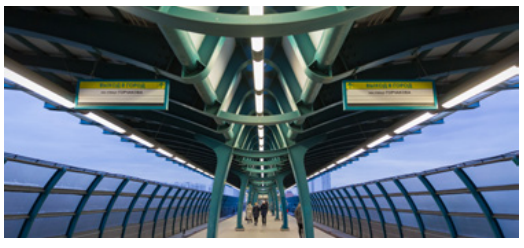
**25 ЛЕТ — 15 декабря**
В 1998 году введен в действие магнитный билет на одну поездку.




**5 ЛЕТ — 20 декабря**
В 2018 году открылась станция «Беломорская».

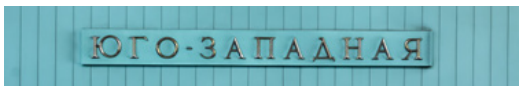



**20 ЛЕТ — 27 декабря**
В 2003 году вступила в строй Бутовская линия со станциями: «Улица Старокачаловская», «Улица Скобелевская», «Бульвар адмирала Ушакова», «Улица Горчакова» и «Бунинская аллея».



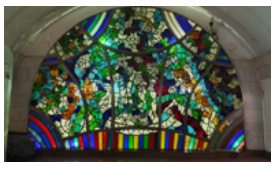
**70 ЛЕТ — 29 декабря**
В 1953 году по Кольцевой линии стали ежедневно курсировать составы, оборудованные системой громкоговорящего оповещения пассажиров. Передачи велись помощниками машиниста из головной кабины управления.

**60 ЛЕТ — 30 декабря**
В 1963 году открыты станции «Проспект Вернадского» и «Юго-Западная».




**5 ЛЕТ — 30 декабря**
В 2018 году открылась станция «Савёловская» Большой кольцевой линии.

**35 ЛЕТ — 31 декабря**
В 1988 году открыты станции «Цветной бульвар», «Менделеевская» и «Савёловская».



# Спартакиада – 2022

ПОДВОДИМ ИТОГИ САМЫХ МАСШТАБНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

В 2022 году Спартакиада среди сотрудников мосметро охватила 12 видов спорта. Первый чемпионат прошёл в январе – традиционно старт дали лыжники. А в ноябре разыграли последние комплекты медалей гиревики и шахматисты.

В гиревом спорте победителем стала Электромеханическая служба. Серебро у Службы безопасности, бронзу забрала ДИТС. В личном первенстве в своих весовых категориях на высшую ступень пьедестала поднялись Константин Осянин и Александр Любченко из электродепо «Новогиреево», а также Илья Проворов и Максим Троицкий из ЭМС.

В шахматах победу своему подразделению обеспечили Максим Якубович и Ринат Сыртланов – это пятое золото в копилке Службы безопасности. Серебро завоевали Михаил Лыгорев и Владимир Курочкин из СЦБ. Бронза отправилась в Службу подвижного состава благодаря мастерству Алексея Долгова и Евгении Вилисовой.

Но главная интрига года для спортсменов и болельщиков – места в общекомандном зачёте. Третий раз подряд своё превосходство на спортивной арене показывает Служба безопасности. Но другие команды нередко оказывают достойное сопротивление в отдельных видах спорта. Публикуем медальную статистику шести лучших команд.

**КАК УСТРОЕН ОБЩЕКОМАНДНЫЙ ЗАЧЁТ**

МЕСТА В НЁМ РАСПРЕДЕЛЯЮТСЯ ПО КОЛИЧЕСТВУ НАБРАННЫХ ОЧКОВ: ЧЕМ МЕНЬШЕ СУММА МЕСТ В ЧЕМПИОНАТАХ ПО КАЖДОМУ ВИДУ СПОРТА, ТЕМ ВЫШЕ СТРОЧКА В РЕЙТИНГЕ. КОМАНДЫ. НЕ УЧАСТВУЮЩИЕ В СОРЕВНОВАНИЯХ ПОЛУЧАЮТ МАКСИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО БАЛЛОВ И ОПУСКАЮТСЯ В ОБЩЕКОМАНДНОМ ЗАЧЁТЕ.

**Алина КОЛЕСНИКОВА**

## ТОП-6 КОМАНД

(ПО СРАВНЕНИЮ С 2021 ГОДОМ)

**1 СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ**
**ЗОЛОТО:** лыжи, стрельба из пневматики, баскетбол, шахматы, настольный теннис
**СЕРЕБРО:** мини-футбол, волейбол, гиревой спорт
**БРОНЗА:** плавание

**2 ЭМС (+4)**
**ЗОЛОТО:** гиревой спорт
**БРОНЗА:** лёгкая атлетика, футбол, настольный теннис

**3 ДИТС (-1)**
**ЗОЛОТО:** плавание
**БРОНЗА:** стрельба из пневматики, гиревой спорт

**4 ВЛАДЫКИНО (+3)**

**5 СЛУЖБА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ (+7)**
**ЗОЛОТО:** мини-футбол, футбол
**БРОНЗА:** волейбол

**6 УПРАВЛЕНИЕ (-2)**
**СЕРЕБРО:** стрельба из лука

СБОРНЫЕ МОСМЕТРО ПО ФУТБОЛУ, ВОЛЕЙБОЛУ И НАСТОЛЬНОМУ ТЕННИСУ ЗАВЕРШИЛИ ВЫСТУПЛЕНИЯ В ЛИГЕ ЧЕМПИОНОВ БИЗНЕСА. ОБ ИХ УСПЕХАХ ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ.

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

На вопросы о спорте вам ответят по телефону: **8 (495) 185-78-80**. Узнать об участии в Спартакиаде метрополитена можно в первичной профсоюзной организации вашего подразделения.

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

# Зимние гуляния

ТРИ ПОВОДА ПОСЕТИТЬ ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС МЕТРОПОЛИТЕНА «ЛЕСНОЙ» В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ.

Для отдыхающих с 1 по 8 января приготовили праздничную программу. Ежедневно для взрослых и детей: катания на горках, киносеансы, дискотека на ледовом катке, квизы и мастер-классы. А 7 января в 11:00 празднуем Рождество в часовне.

Конечно, можно приехать в гости на денёк и опробовать приятные и полезные для здоровья активности. Ведь как год встретишь, так его и проведёшь.

## САМЫЙ ЗИМНИЙ СПОРТ

Кататься на беговых лыжах можно на всей территории 11 гектаров и 800-метровой трассе в лесном массиве. В эти дни на лыжне можно будет встретить Деда Мороза со Снегурочкой – волшебные персонажи спешат поздравить всех гостей.

**ВЫДАЮТ НАПРОКАТ**
- лыжные пары от 120 см и выше + палки
- ботинки – от 33-го размера
- 200 ₽/час
- скидки работникам мосметро и ТК
- бесплатно проживающим

**8 (916) 504-59-69**
**8 (495) 598-81-70**

## СПА НА ПРИРОДЕ

На лесной поляне стоит домик из сруба, похожий на сказочный. Это не просто парилка, а настоящая баня, которую к вашему приезду истопят дровами. Разомлев от жара и натурального дубового веника, можно всей компанией попить чая в предбаннике или выйти на мороз растереться снегом. А после – снова согреться, окунувшись в нагретую на костре купель!

Этот молодильный ритуал вам захочется повторять всякий раз, когда вы будете пролистывать в смартфоне живописные фотографии этого дня.

Каждому гостю выдают халат и полотенце. И, если нужно, подбросят дровишек.

**БАНЯ НА ДРОВАХ + КУПЕЛЬ: ДО 5 ЧЕЛОВЕК**
- по будням с 10 до 18 ч – 1500 ₽/час, вечером – 2500 ₽/час
- в выходные и праздничные дни – 3000 ₽/час
- скидки работникам мосметро и ТК

**8 (916) 504-59-69**

В купели: оператор СПС Мария Маракуева и ДСЦП Службы движения Ольга Очкова

Смотрите видеоролик

## ВАШ ЦЕЛИТЕЛЬ

«Лечить людей – это мой путь и моя философия. Во время массажа я чувствую энергетику человека, и по рефлекторным точкам на теле делаю диагностику, если есть мышечные сложности или просадка позвоночника», – рассказывает массажист Медицинского центра Владимир Чегадайкин.

Его мечта стать врачом могла не сбыться из-за врождённой проблемы со зрением. Но природа щедро наделила его другим – чуткими руками и добрым сердцем.

Лечебно-физическую культуру Владимир осваивал в Ульяновском фармацевтическом колледже, а школу традиционного азиатского массажа – у корейского наставника. Сегодня 24-летний кандидат в мастера спорта по пауэрлифтингу заочно учится в меде и работает в «Лесном».

**ПОЧУВСТВУЙТЕ НА СЕБЕ МАГИЮ МАССАЖА**
- общий массаж 60 минут – 2300 ₽
- массаж спины 25 минут – 1400 ₽
- массаж шейно-грудного отдела позвоночника 20 минут – 1000 ₽ и др. виды массажа
- скидки работникам мосметро и ТК

**8 (916) 504-58-09**

Врач-массажист Владимир Чегадайкин обладает мануальным чутьём

Смотрите видеоролик

12
декабрь
12 (140) 2022

Кадровый вопрос

# Когда вас **награждают**

ХОТИТЕ УЗНАТЬ, КАКИЕ НАГРАДЫ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ДЛЯ РАБОТНИКОВ МОСМЕТРО И ТРАНСПОРТА СТОЛИЦЫ, А ТАКЖЕ РАЗОБРАТЬСЯ – ЧТО ЗА НИМИ СТОИТ? РАССКАЗЫВАЕМ.

## ОТ МЕТРОПОЛИТЕНА

**Занесение на Доску почёта метрополитена**
10 000 ₽

**Благодарность начальника Московского метрополитена**
7 000 ₽

**Почётная грамота Московского метрополитена**
10 000 ₽

**Нагрудный знак «Ветеран труда Московского метрополитена»**
за стаж в метро 25 лет для мужчин и 20 – для женщин
17 640 ₽

**Именные часы начальника Московского метрополитена**

**Нагрудный знак «За безаварийную работу» II степени**
10 000 ₽

**Нагрудный знак «За безаварийную работу» I степени**
- 15 000 ₽
- +10% к вознаграждению по итогам работы за год

**Нагрудный знак «Почётный работник Московского метрополитена»**
- премия в размере 0,5 должностного оклада/месячной тарифной ставки
- повышенная выплата на транспортные расходы 12 000 ₽ при уходе в отпуск
- +15% к вознаграждению по итогам работы за год

## ОТ ДЕПТРАНСА

**Благодарственное письмо заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы**

**Благодарность заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы**
30 000 ₽

**Почётная грамота Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы**
50 000 ₽

## А ДАЛЬШЕ

**Городские, ведомственные и государственные награды**
с премиями до 300 000 ₽

+25% к вознаграждению по итогам работы за год за почётные звания и нагрудные знаки

**У нас ценят хорошую работу!**

Именные часы начальника метрополитена

# **Лучшие** работники

КАЖДЫЙ МЕСЯЦ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПООЩРЯЮТ СОТРУДНИКОВ ЗА ОСОБЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ТРУДА.

**Виктор Ермаков,** слесарь по ремонту автомобилей Специальной автобазы

Активно участвовал в срочном восстановлении сложных узлов и агрегатов автомобилей, при этом добился снижения материальных затрат на работы.

**Владимир Мазалов,** старший инспектор подразделения транспортной безопасности Службы безопасности

При досмотре пассажиров обнаружил спортивную винтовку, тысячу патронов калибра 5,6 мм и 500 охотничьих патронов.

**Андрей Пантюхов,** ведущий специалист отдела навигационно-информационного комплекса Службы пассажирских сервисов

Оперативно заключил контракт на изготовление полиграфической продукции. Обеспечил контроль размещения печатных материалов при изменениях режимов работы станций.

ЛУЧШИХ РАБОТНИКОВ МЕСЯЦА НАГРАЖДАЮТ БЛАГОДАРСТВЕННЫМ ПИСЬМОМ ЗАМЕСТИТЕЛЯ МЭРА МОСКВЫ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ МОСКВЫ, РУКОВОДИТЕЛЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА.

**КТО ЕЩЁ СТАЛ ЛУЧШИМ –**
В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

# Молодой, **но очень перспективный**

26 ДЕКАБРЯ САМАРСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 35 ЛЕТ.

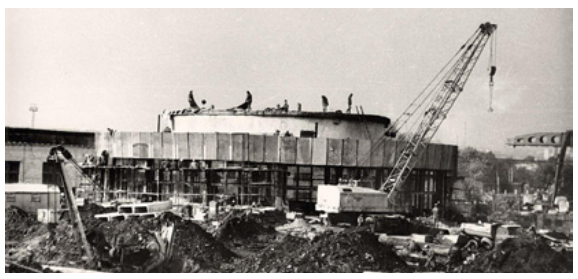
Самара – крупнейший город Среднего Поволжья, промышленный, культурный и логистический центр Приволжского экономического района. Город, раскинувшийся на 40 км вдоль берега Волги, имеет богатую историю: он был основан в 1586 году и выполнял функции сторожевой крепости.

Сегодня в систему городского общественного транспорта города входят: трамвай, троллейбус, автобус, маршрутные такси, городская электричка и даже речные суда. Самарский (до 1992 года – Куйбышевский) метрополитен, открытый в 1987 году, является самым молодым и в то же время самым перспективным видом транспорта быстро растущего и динамично развивающегося мегаполиса.

История Самарского метрополитена начинается в 1970-х годах, в то время, когда метро функционировало только в пяти городах Советского Союза, и ещё в нескольких строилось или проектировалось. В Куйбышеве (так город назывался с 1935 по 1991 год) метрополитен начали строить исключительно благодаря невероятной пробивной способности руководителей области, прежде всего первого секретаря Куйбышевского областного комитета КПСС (1967–1979) Владимира Орлова и Алексея Росовского, который являлся председателем исполкома Куйбышевского городского Совета народных депутатов. Кстати, 11 октября 2013 года городская топонимическая комиссия приняла решение о присвоении Самарскому метрополитену имени А.А. Росовского.

В ноябре 1977 года Совет Министров СССР разрешил разработку технического проекта метрополитена в Куйбышеве. Проект был поручен институту «Метрогипротранс» Министерства транспортного строительства СССР, а разработка рабочей документации – его филиалу «Горьковметропроект» в Горьком (сейчас – Нижний Новгород). В мае 1980 года был утверждён проект первой линии, на которой запланировали строительство 13 станций, а протяженность всей линии должна была составить более 17 км.

Митинг строителей, посвящённый завершению прокладки первого подземного участка между станциями «Безымянка» и «Победа» (10 декабря 1982 года)



Строительство наземного вестибюля станции «Кировская»

Открытие первого участка (25 декабря 1987 года)

Схема Самарского метрополитена

15 сентября 1980 года началось строительство первого перегона между станциями «Проспект Ленина» (будущая станция «Российская») и «Октябрьская» (будущая станция «Алабинская») – практически в центре города. Однако после постройки этот тоннель законсервировали – было принято решение вести строительство метрополитена от станции «Юнгородок», где находились наиболее крупные промышленные предприятия города.

25 декабря 1987 года был подписан акт государственной комиссии о приёмке в эксплуатацию первого участка метрополитена протяженностью 3,7 км в составе станций «Юнгородок», «Кировская», «Безымянка» и «Победа», а также электродепо «Кировское». На следующий день началось регулярное пассажирское движение поездов на участке «Юнгородок» – «Победа». За первые три дня эксплуатации в метро проехали 240 530 человек, а уже 14 января 1988 года был зарегистрирован миллионный пассажир.

В следующее десятилетие смогли достроить несколько станций, сооружение которых начали ещё до распада СССР: 31 декабря 1992 года открыли движение на участке «Победа» – «Советская», а 25 марта 1993 года ввели в эксплуатацию станцию «Спортивная». Из-за отсутствия возможности оборота составов движение на участке «Советская» – «Спортивная» осуществлялось одним составом «челночным» способом. Открытие 30 декабря 1993 года станции «Гагаринская» позволило начать движение по нормальной схеме на всём действующем участке.

Из-за экономических трудностей сроки строительства сильно затянулись, поэтому станцию «Московская» удалось открыть только 27 декабря 2002 года. Спустя ещё пять лет, 26 декабря 2007 года, ввели в эксплуатацию станцию «Российская». А 1 февраля 2015 года открыли десятую (последнюю на данный момент) станцию «Алабинская», получившую своё название в честь самарского городского головы второй половины XIX века, общественного деятеля и краеведа Петра Алабина. Её строительство продолжалось более 15 лет.

В настоящее время Самарский метрополитен имеет протяжённость 11,6 км. Интервал движения четырёхвагонных поездов составляет 10 минут (после 22:00 – 15 минут). В среднем метрополитен ежедневно перевозит более 50 тысяч человек, что составляет всего около 10% всех общегородских пассажироперевозок. Это неудивительно – единственная линия связывает промзону, где большинство крупных заводов уже практически полностью прекратили работу, с одним из жилых районов, не пересекая при этом центр города, не проходя мимо железнодорожного вокзала и других важных транспортных узлов.

На первой линии Самарского метрополитена было запланировано строительство ещё двух станций – «Самарской» и «Театральной». От строительства первой отказались, а станцию «Театральная», расположенную на пересечении улиц Красноармейской и Галактионовской, обещают открыть в начале 2024 года. Кроме этого, запланировано сооружение станции «Крылья Советов», открыть которую предполагали ещё в составе первого участка, но в 1986 году её исключили из проекта в связи с выбиванием из графика строительства, открыв вместо неё временную наземную станцию «Юнгородок» на территории электродепо «Кировское».

Также проектируется первый участок второй линии протяжённостью 2,7 км с тремя станциями: «Вокзальная» (у железнодорожного вокзала), «Клиническая» (возле Мичуринского микрорайона) и «Московская-2» с переходом на первую линию. Также прорабатывается вопрос о возможности строительства станции «Хлебная площадь».

Несмотря на то что в этом году Самарский метрополитен отмечает своё 35-летие, за эти годы он так и не стал полноценным городским транспортом. Причин несколько: это и нетипичная планировка города (исторический центр города и железнодорожный вокзал расположены на западной окраине, а густонаселенные спальные районы и крупные промышленные предприятия – в его восточной части), и отсутствие финансирования строительства метрополитена из федерального бюджета, и многое другое. Но надеемся, что дальнейшее развитие подземного транспорта, строительство второй линии и открытие новых станций смогут вдохнуть новую жизнь в Самарский метрополитен.

Станция «Гагаринская»

**Пётр НОВИКОВ**

14
декабрь
12 (140) 2022



# Судьба архитектора

23 ДЕКАБРЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ 100 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ЗНАМЕНИТОГО ХУДОЖНИКА-КАРИКАТУРИСТА ЮРИЯ ЧЕРЕПАНОВА.

Архитектор и художник-карикатурист Юрий Черепанов (автопортрет)

Наверняка многие вспомнят его рисунки в журнале «Крокодил». Может быть, у кого-то даже завалялись на полке его книжки «Карикатуры», «Будем знакомы» или «Москвичи улыбаются». Но мало кто знает, что в послевоенные годы, сразу после окончания архитектурного института, он работал в Мосметрострое и принимал участие в проектировании станций «Спортивная» и «ВДНХ», а также наземных вестибюлей станций «Белорусская»-кольцевая и «Университет».

Юрий Андреевич Черепанов родился 23 декабря 1922 года в посёлке Буча под Киевом, детство провёл в Ростове. Сам о себе он потом рассказывал: «…Я всегда мечтал стать художником. Любил рисовать закаты и восходы. Чтобы лучше это делать, поступил в изостудию Дворца пионеров. Едва окончил школу, началась война».

В годы войны Юрий Черепанов был радистом в артиллерийской разведке 70-го гвардейского миномётного полка. На фронте он начал рисовать: по службе – разведсхемы и ориентиры для огня, а для себя в блокнотик – пейзажи войны и портреты однополчан. После окончания войны он поступил в Московский архитектурный институт. Параллельно с учёбой работал на Автозаводе им. Сталина (позже – ЗИЛ) сначала фрезеровщиком, а затем художником в заводской многотиражке «Сталинец». Благодаря случайному знакомству в альпинистском лагере с Петром Вайнштейном из газеты «Метростроевец» Черепанов неожиданно для себя оказался в команде выдающихся архитекторов-метростроителей.

Архитекторы Надежда Быкова и Иван Таранов (рис. Юрия Черепанова)

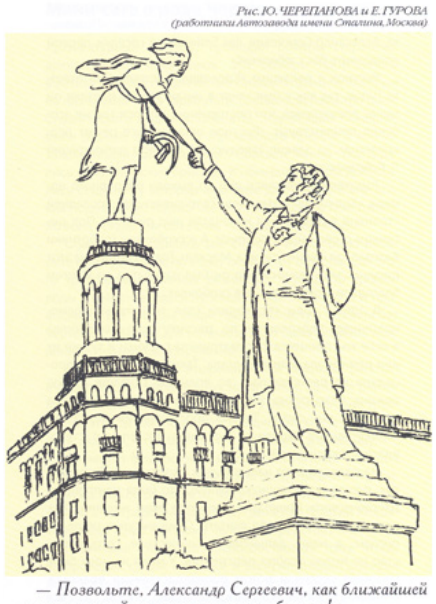


Рис. Ю. ЧЕРЕПАНОВА и Е. ГУРОВА (работники Автозавода имени Сталина, Москва)

— Позвольте, Александр Сергеевич, как ближайшей соседке первой поздравить вас с юбилеем!

Первая публикация в журнале «Крокодил» (1949 год)

## ОТРЫВОК ИЗ КНИГИ ЮРИЯ ЧЕРЕПАНОВА «РЕПОРТАЖ ИЗ „КРОКОДИЛА“»

*В конце недели, во второй половине дня, я заходил в редакцию «Метростроевца». В это время Пётр Вайнштейн уже заканчивал сдачу материала в газету. Я всегда удивлялся его работоспособности. С утра он обегал под землёй почти двадцать километров. Такова была протяжённость строящейся новой Кольцевой линии. И после этого марафона он должен был сдать в очередной номер многотиражки материал о неполадках на трассе. Где не хватает вагонеток для вывоза грунта из забоя, где задержка с поставкой тюбингов при проходке тоннеля, и о прочих безобразиях. Зная мою склонность к карикатурному жанру, он загружал меня темами для карикатур.*

*На этот раз надо было бичевать архитекторов Метростроя. «Представляешь, что творится! Бригада архитекторов-проектировщиков станции «Белорусская»-кольцевая на целый месяц задержала выдачу проектной документации. Идя на поводу входившего в моду телевидения, карикатура предлагала передавать чертежи на стройплощадку по телевизору: «Над вокзалами в эфире раздаются позывные: «Чертежи… Проекты… Ждём! Переходим на приём». После того как карикатура была одобрена начальством и отправлена в печать, Вайнштейн придирчиво спросил: «А как у тебя обстоят дела в архитектурном институте?» Я отвечал, что недавно сдал проект Дома колхозника. «А ты не хотел бы начать проектировать станции столичного метро? Кстати, в одной из проектных бригад не хватает архитектора. Конечно, от тебя ещё толку, как от козла молока. Но надо же начинать осваивать профессию архитектора на практике».*

*Так я оказался в бригаде, которую возглавляла супружеская пара архитекторов: Иван Таранов и Надежда Быкова. Впоследствии я заметил, что в таких архитектурных тандемах главная роль всегда остаётся за мужем. Но уже месяц как Иван Георгиевич был в больнице. Обострение туберкулеза.*

*Был конец рабочего дня. Надежда Александровна разложила на столе план наземного вестибюля. Он представлял собой шестигранник, в двух гранях которого размещались входы и выходы из метро, одну грань занимал эскалатор, в оставшихся двух – располагались кабины телефонов-автоматов. Моя задача состояла в том, чтобы объединить эти разрозненные части в единое целое.*

*Я сразу же подверг критике этот план. «Вот во время войны я видел, что в Берлине вход в метро – обычный проём на тротуаре, огражденный балюстрадой», – похвастался я своими зарубежными впечатлениями. «Так то в Берлине. У них, наверное, и снега настоящего не бывает», – перебила меня Надежда Александровна и поведала такую историю.*

*На первой очереди метрополитена спроектировали наземный вестибюль станции «Сокольники». Понесли показывать проект Лазарю Кагановичу. Такой неписаный закон был, ведь Каганович считал себя большим знатоком архитектуры. Единственное замечание он сделал – уменьшить объём вестибюля ровно в два раза. С его замечаниями не положено было спорить. Уменьшили. Теперь начинать лестницу пришлось у самой площадки входа в вестибюль. Поэтому зимой лестница превращалась в настоящий каток. Посыпались жалобы пассажиров. Время было суровое. Во всем видели происки вредителей. Нас затаскали на Лубянку. Еле-еле отбились. Вот вы говорите: в Берлине… Знаете пословицу «Что немцу хорошо, то русскому – смерть». Вот, юное дарование, на вас смотрит теперь вся архитектурная общественность, не обманите её.*

*Не один вечер просидел над этим планом. Извёл не один рулон кальки. Засиживался допоздна, пока меня не просила очистить помещение уборщица. В результате моих ночных бдений появилось несколько эскизов. По словам Быковой, один из эскизов был достойным внимания главного архитектора проекта Ивана Таранова.*

*На следующий вечер с кипой эскизов я отправился на встречу с архитектором Тарановым. Туберкулезная больница располагалась в Сокольниках. Ввиду карантина посещения были запрещены. По инструкции, которой меня снабдила Надежда Александровна, я должен был зайти с черного хода, заплатить санитарке два рубля и передать записку Таранову. Через десять минут передо мной стоял небольшого роста человек. Больничный халат был ему слишком велик. Это и был известный архитектор Иван Таранов.*

*Зябко кутаясь в халат, он бегло просмотрел мои эскизы. Выбрал один из них. Что это был за эскиз, вы можете представить себе, очутившись в наземном вестибюле станции метро «Белорусская»-кольцевая.*

Даёшь метро! (рис. Юрия Черепанова)

Читатели «Метростроевца» (рис. Юрия Черепанова)

Юрий Черепанов вместе с Иваном Тарановым и Надеждой Быковой участвовал в проектировании станций «Спортивная» и «ВДНХ», а также наземного вестибюля станции «Университет». Но и рисовать он не бросил. Он сотрудничал с журналом «Крокодил», где печатались лучшие карикатуристы страны. Один за другим издавались альбомы и проходили персональные выставки, его награждали призами и вручали премии. Кроме «Крокодила» он рисовал для газеты «Правда», журналов «Огонёк», «Здоровье», «Весёлые картинки» и оформлял детские книжки.

**Пётр НОВИКОВ**

# Станция «Арбатская» Филёвской линии

ЗНАКОМИМ ВАС С АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ И ИСТОРИЯМИ, С НИМИ СВЯЗАННЫМИ.

Арбатская площадь в 1932 году. Слева – кинотеатр «Художественный», справа – Арбатский рынок

Строительство наземного вестибюля велось прямо под сводом одной из секций Арбатского рынка (1934 год)

Решение о строительстве Арбатского радиуса приняли 7 августа 1933 года, а в самом конце декабря окончательно утвердили трассу и способ работ, которые развернулись в начале 1934 года.

Станция была запроектирована под Арбатской площадью рядом с храмом Тихона, епископа Амафунтского, построенного в 1689 году.

Арбатская площадь была одной из центральных и самых напряжённых площадей города – здесь в 1932 году открыли один из крупнейших столичных рынков, всегда многолюдный и требующий постоянного подъезда автотранспорта.

Строительство велось на нескольких участках, что позволило в минимальной степени нарушить движение транспорта по Арбатской площади. После того, как было готово перекрытие станции на одном участке, туда переводилось движение, перекладывались трамвайные пути, работы продолжались уже на следующем. Во время строительства станции и перегонов впервые в мировой практике был применён траншейный (московский) способ работ.

Арбатский рынок представлял собой огромное арочное деревянное сооружение со стеклянной крышей. Для того, чтобы обеспечить его нормальную работу, пришлось проходить подходные штольни в нескольких метрах от поверхности земли и уже из них сооружать колодцы под будущие стены станции. В самой церкви организовали бетонный завод. В качестве щебня использовали материал стен храма. Песок добывали тут же, извлекая из траншей. Подвозили только цемент. Готовый бетон подавали к отверстиям в полу церкви и рынка, пробитым над продольными штольнями, где шло сооружение стен станции. К апрелю 1934 года церковь (в зимнее время служившая ещё и тепляком для завода) была таким образом практически разобрана, древние стены храма послужили строительным материалом для сооружения станции.

К 15 сентября 1934 года станция была вчерне закончена. К январю 1935 года завершили вестибюль, имеющий в плане форму пятиконечной звезды. Он стал одним из первых символов Московского метрополитена. Также он является одним из немногих вестибюлей, на которых до сих пор сохранилась надпись «МЕТРО».

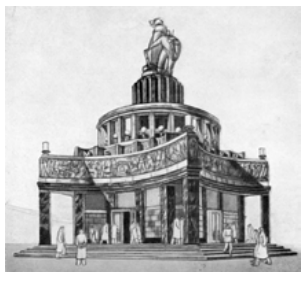
Архитектор Леонид Теплицкий изначально планировал украсить вестибюль скульптурной группой «Метростроевец и красноармеец», но в итоге там установили только шпиль со звездой и красные флаги.

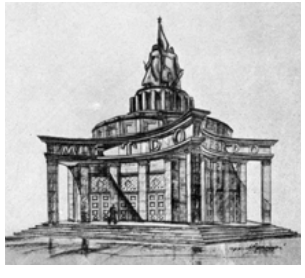
Станция «Арбатская» была открыта 15 мая 1935 года в составе первой очереди строительства Московского метрополитена. В отделке станционного зала использовали жёлтый мрамор, белую и серую керамическую плитку. Уложенную поначалу на платформе красную метлахскую плитку впоследствии заменили гранитными плитами.

Уже через месяц после начала Великой Отечественной войны немецкие самолёты совершили первые воздушные налёты на центр Москвы. Во время одного из них в наземный вестибюль станции «Арбатская» попала бомба. Авиаударами было разрушено и здание рынка, который решили не восстанавливать.

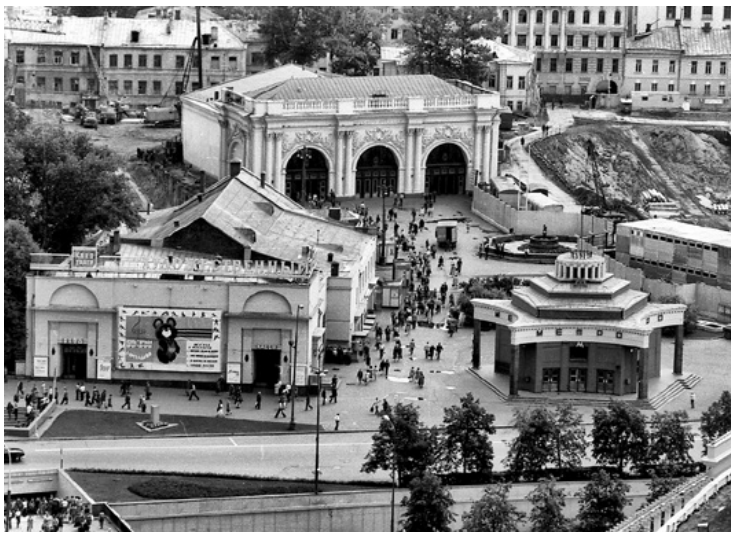
После попадания бомбы в тоннель мелкого заложения на перегоне между «Арбатской» и «Смоленской» стала очевидной незащищённость этого участка. После войны было принято решение о замене его новым участком глубокого заложения. В апреле 1953 года открыли участок Арбатско-Покровской линии «Площадь Революции» – «Киевская», полностью дублировавший старый. Участок мелкого заложения от станции «Калининская» (сейчас – «Александровский сад») до станции «Киевская» закрыли. Заново этот участок открылся в 1958 году уже в составе Филёвской линии.

На «Арбатской» с самого начала был запланирован выход из западного торца станции к началу улицы Арбат. Не осуществленный сразу, этот выход так и не был построен. При строительстве в начале 2000-х годов бизнес-центра заложили подземный вестибюль, соединённый с лестницей на платформе, но открытие нового выхода так и не состоялось.





Проект наземного вестибюля станции «Арбатская»



В начале 1980-х годов на Арбатской площади началось строительство здания Генерального штаба Минобороны, которое поглотило вестибюль новой стации «Арбатская»

## ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

28 декабря 2016 года на платформе станции «Арбатская» вновь открылся отреставрированный буфет № 11, который обслуживает Отдел рабочего снабжения (ОРС) Московского метрополитена. Большинство буфетов и столовых ОРСа обслуживает только работников метро, но есть несколько, в которых могут вкусно поесть и обычные пассажиры. Знаете, где они расположены? Присылайте ваши версии **до 10 января 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.

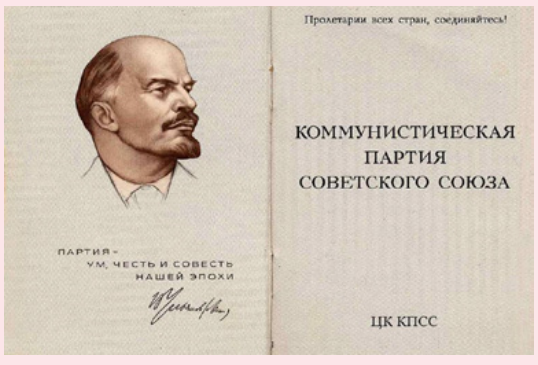
## В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ:

На каком документе советской эпохи можно было увидеть полупрофиль Ленина, разработанный Вячеславом Андреевым?

## ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

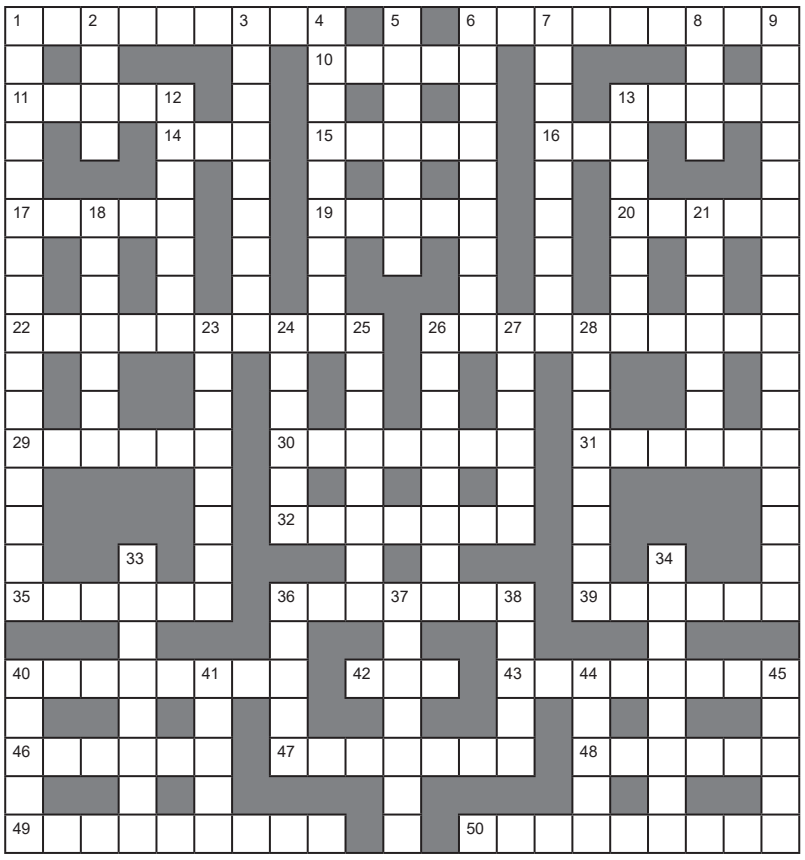
Одной из тем, к которой Вячеслав Андреев обращался на протяжении всего творчества, был образ Ленина. В 1920 году на заседаниях II конгресса Коминтерна художник сделал более 50 зарисовок выступающего вождя мирового пролетариата. В них ему удалось с документальной точностью зафиксировать позу вождя, его манеру говорить. Андреев был среди тех, кто в феврале 1924 года откликнулся на призыв правительства к мастерам изобразительного искусства, имевшим возможность при жизни Владимира Ленина «писать с него портреты или лепить его скульптурное изображение, делать рисунки и снимки», представить «оригинальные произведения, изображающие В.И. Ленина». Работа Вячеслава Андреева была признана лучшей и «рекомендована к массовому воспроизведению».

На этот раз победителем нашей викторины стал **Борис Трифонов, маляр ТРЗ (Трамвайное управление)**.




В соответствии с техническим заданием: «...при высокой художественности, дать возможно близкое сходство и ясное представление внутренней душевной мощности Владимира Ильича», Вячеслав Андреев разработал классический полупрофиль Ленина для изображения на партийных билетах.

**Пётр НОВИКОВ**



**ПО ГОРИЗОНТАЛИ**

**1.** Пассажирский конвейер
**6.** Прибор для изучения микроорганизмов
**10.** Девочка, побывавшая в Стране чудес и в Зазеркалье
**11.** Сказочный водитель печи
**13.** Молочный или растительный жир
**14.** Блюдо на первое
**15.** Ролики прокатного стана
**16.** Марка первых отечественных автомобилей
**17.** Архитектор станции «Парк Культуры»-кольцевая
**19.** Дикая австралийская собака
**20.** Сложное запутанное дело в судебной практике
**22.** Станция МЦК
**26.** Ветеран Великой Отечественной войны, советская железнодорожница, в честь которой переименовали платформу Савёловского направления
**29.** Настольная дворовая игра
**30.** Станция московского метро, в вестибюле которой «гуляют» бронзовые собаки
**31.** Почётный пост у входа в Мавзолей
**32.** Известная американская певица, выступившая в метро Нью-Йорка под видом уличного музыканта
**35.** Плодовое дерево
**36.** Учитель с глобусом
**39.** Гора, к которой причалил Ноев ковчег
**40.** Французский физик и инженер, один из изобретателей подшипника
**42.** Восхваление в стихах
**43.** Грузовой автомобиль с поднимающимся кузовом
**46.** Сподвижник Петра I, чья фамилия нашла отражение в названии станции Большой кольцевой линии
**47.** Человек с ограниченными возможностями
**48.** Наружная оболочка плода
**49.** Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
**50.** Конкурс на эрудицию

**ПО ВЕРТИКАЛИ**

**1.** Станция московского метро, на которой размещено масштабное историческое панно «Битва героев»
**2.** Угол бокового наклона корпуса судна или самолёта
**3.** Станция московского метро, на платформе которой «выросли» деревья-светильники
**4.** Профессия Рихарда Зорге
**5.** Автоматизированная система учёта предоставленных услуг, их тарификации и выставления счетов для оплаты
**6.** Станция Минского метрополитена, на которой периодически включают запись пения птиц
**7.** Косинус, делённый на синус
**8.** Растение с древовидными ветвями
**9.** Федеральный проект, направленный на создание отраслевой модели подготовки кадров и массовое обучение специалистов востребованных профессий
**12.** Станция Калужско-Рижской линии
**13.** Московский автомобильный завод
**18.** Полицейский во Франции
**21.** Отдалённая вспышка на небосводе
**23.** Станция московского метро, колонны которой облицованы анодированным алюминием
**24.** Гаражная «дверь»
**25.** Песня Аллы Пугачёвой, клип на которую был снят на станции «Арбатская»
**26.** Прибор для измерения атмосферного давления
**27.** Произведение силы на расстояние
**28.** Материал, которым обёртывают товар для хранения и перевозки
**33.** Станция Люблинско-Дмитровской линии
**34.** Человек, совершающий поездку в общественном транспорте
**36.** Старинный русский музыкальный инструмент
**37.** Водопроводный кран для поливки улиц и тушения пожаров
**38.** Наружная сторона здания
**40.** Пасхальный кекс
**41.** Водный цветок
**44.** Объёмная копия сооружения в меньшем масштабе
**45.** Вьющееся растение в тропических лесах

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

**По горизонтали:** 4. Кросс. 10. Крылатское. 11. Тестовская. 13. Братеево. 14. Таранов. 16. Изолятор. 17. Фонвизин. 19. Щи. 20. Иж. 21. Контроль. 23. Метчик. 24. Китай-город. 27. Сова. 28. Багажник. 30. Кастинг. 31. Гештальт. 35. Титр. 36. Ёлка. 37. Отрадное. 40. Вертолёт. 43. Реле. 44. Арка. 45. Обод. 46. Герб. 49. Сатин. 50. Сыщик. 51. Ущерб. 52. Стиль. 54. Аптека. 55. Дмитровская. 56. Жалоба.

**По вертикали:** 1. Выставочная. 2. Кафе. 3. Источник. 4. Керамика. 5. Ом. 6. Строгино. 7. Штрихкод. 8. Евро. 9. Октябрьская. 10. Картотека. 12. Ярославль. 15. Алма-Атинская. 18. Закон. 22. Нэф. 25. Текстильщики. 26. Регулировщик. 28. Беломорская. 29. Катер. 31. Глава. 32. Шифр. 33. Театральная. 34. Ан. 38. Реостат. 39. Дворники. 41. Тверская. 42. Люблино. 47. Рында. 48. Армяк. 53. Год.

## КНИЖНАЯ ПОЛКА

ISBN 978-5-00180-801-5
Родина, 2022

Как известно, московское метро – это не только одна из лучших скоростных городских пассажирских транспортных систем в мире, но и несравненный архитектурно-художественный феномен подземного пространства. О метрополитене столицы написаны сотни книг, выпущены десятки путеводителей, и, казалось бы, что нового и интересного можно ещё рассказать о нём?!

«Метро московское» Вячеслава и Петра Зверевых – это уникальный в своём роде архитектурный путеводитель по подземной столице, который знакомит читателей с историей московского транспорта и этапами строительства Московского метрополитена, но прежде всего уделяет особое внимание удивительному архитектурно-декоративному парку зодчества и минерального царства, которое содержит более ста видов декоративно-облицовочных камней и других отделочных материалов.

В книге можно найти описание более чем 160 наиболее интересных в минералогическом плане станций метро, многих живописных переходов и вестибюлей. Издание снабжено словарём архитектурных и геологических терминов, а также подробным описанием типов декоративно-облицовочных камней и месторождений.

МОЁ МЕТРО газета
декабрь
12 (140) 2022

Газета «Моё метро», декабрь 2022, № 12 (140).
**Редакционная коллегия:**
Виктор Козловский (председатель),
Павел Ковалёв.
**Главный редактор:**
Елена Карпенко.

**Выпускающие редакторы:** Ольга Посадская, Пётр Новиков, Алина Колесникова, Полина Коваленко.
**Фото:** Алексей Леонов, Дмитрий Иванов, Дмитрий Позечко, Константин Якубов, Нурсиня Джамолдинова.
**Художественное оформление:** Нина Пряничникова.
**Оригинал-макет:** ООО «ОСТ ПАК НТ».

Отпечатано в филиале ОАО «ПФОП» «Волоколамская типография».
143600, МО, г. Волоколамск, ул. Парковая, д. 9.
Подписано в печать: 19.12.2022 г. Тираж 25 000 экз.
Номер заказа 4407-22
**Контакты:** dialog@mosmetro.ru, gazeta@mosmetro.ru,
8 (499) 325-02-19, 8 (916) 163-47-45.