



## Спортивная феерия

стр. 10-11

### ЦИФРА НОМЕРА

# 53

Столько строений возведут в новом электодепо «Нижегородское». Скоро открытие!

стр. 8

### ЦИТАТА НОМЕРА

«В 2015 году на конкурсе профессионального мастерства я заняла третье место. Тогда я сказала себе, что если вернусь, то только за золотом».

Мария Копычева,  
лучший дежурный по станции метрополитена в 2022 году

стр. 5

### ВОПРОС НОМЕРА

Кто станет героем сервиса? Шанс выиграть билеты на ночную экскурсию в метро и фирменные сувениры есть у каждого из нас!

стр. 3

Новый фестиваль Московского метрополитена, запуск велоклуба, успехи коллег на городском и всероссийском уровнях – наше лето насыщено событиями и громкими победами в спорте. На фото – мастер-класс по йоге Юлии Романовой, чей голос мы слышим в метро

# Развитие в цифрах

**5 000** ЕДИНИЦ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ  
УСТАНОВЛЕНО В ВАГОНРЕМОНТНОМ КОМПЛЕКСЕ «БРАТЕЕВО»

На новой площадке, которая сейчас активно наращивает мощности, планируют ремонтировать до 850 вагонов, 8,9 тысячи колёс и 6,5 тысячи двигателей каждый год – это рекорд для аналогичных объектов в России. Здесь один из самых высоких уровней автоматизации – колёса поезда сами перемещаются по конвейеру, электрические тележки легко перевозят вагоны между цехами.

**464** ТРЁХСЕКЦИОННЫХ ТРАМВАЯ  
ПЕРЕВОЗЯТ ПассаЖИРОВ ПО МОСКВЕ

Всего в столице на сегодняшний день курсирует более 500 современных трамваев «Витязь-Москва» российского производства. Ежедневно на маршруты севера и северо-запада выходит на 25 трамваев больше, чем в начале этого года. Парк вагонов полностью обновлён в четырёх трамвайных депо.

**9** ВЕНТИЛЯЦИОННЫХ АГРЕГАТОВ  
ОБНОВИЛИ В ШАХТАХ МЕТРО В 2022 ГОДУ

Это увеличило воздухообмен до 30% и позволило снизить температуру на станциях на 1-3 градуса. Модернизация коснулась станций «Печатники», «Марьино», «Чкаловская», «Крылатское» и перегона «Чеховская» – «Цветной бульвар». С 2004 года обновлено почти 98% старых вентиляционных шахт.

Источник: Telegram-канал «Дептранс Москвы»



Ремонт вагона в «Братеево»

## Заслужили признание

НАШИ КОЛЛЕГИ УДОСТОЕНЫ ЗВАНИЯ «ПОЧЁТНЫЙ РАБОТНИК  
ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ ГОРОДА МОСКВЫ».

Торжественная церемония вручения наград проходила в Белом зале Правительства Москвы в июне. Метрополитен представляли два работника.



Андрей Акимов

Машинист электропоезда I класса Андрей Акимов пришёл в электродепо «Измайлово» 32 года назад. До службы в армии он отучился в железнодорожном техникуме и искал работу по призванию. Главным этапом карьеры Андрей Евгеньевич считает годы наставничества – с 1998-го он подготовил к самостоятельной работе более 30 молодых машинистов. Кроме этого, Андрей Акимов не раз участвовал в открытии новых участков и линий метро. А в сентябре 2020 года предотвратил серьёзное нарушение. В конце смены машинист заметил посторонних парней, которые незаконно проникли на крышу станции «Измайловская», и связался с диспетчером. Нарушителей оперативно задержали сотрудники полиции.

Несмотря на блестящую служебную характеристику, награда стала для нашего коллеги неожиданностью: «Приятно. И обязывает оставаться в хорошей профессиональной форме». А физический тонус и душевное равновесие он восстанавливает на даче: «Выращиваю цветы и фруктовые деревья. В этом году выдался хороший урожай малины и смородины».



Галина Костинова

Дежурный по метрополитену Галина Костинова три года работает в Едином диспетчерском центре и 27 лет в метро. Вопросы коллег с самых разных эксплуатационных участков подземки она решает чётко и очень оперативно. Имея опыт на таких должностях, как диспетчер, дежурный станционного поста централизации и начальник станции, Галина Викторовна не в теории знает, как функционирует метро и в каких случаях следует отправлять аварийную бригаду. Только в этом году профессионал отработала на предотказ более 50 поступивших сигналов. При нас она уверенно отвечает на служебный звонок с Замоскворецкой линии: «Источника газа в метро нет, временный запах на этом участке связан с проходящими рядом коммуникациями и не опасен». И после комментирует: «В моей работе главное – обеспечивать безопасное движение поездов, комфортные условия для пассажиров и оперативно выходить из нестандартных ситуаций».

Поздравляем наших профессионалов с заслуженными наградами!

Полина КОВАЛЕНКО



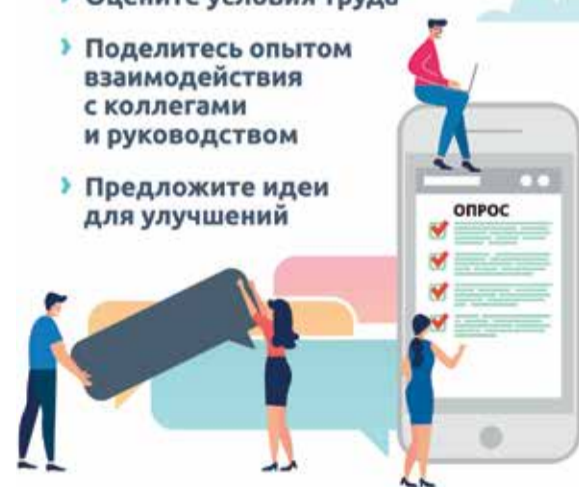
**ПРО НАС** ОПРОС  
ВОВЛЕЧЕННОСТИ  
СЛЫШИМ КАЖДОГО – МЕНЯЕМСЯ ВМЕСТЕ

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

Приглашаем вас принять участие  
в опросе вовлеченности

**«PRO НАС»**  
с 20 июля по 5 августа

- › Расскажите о своих потребностях
- › Оцените условия труда
- › Поделитесь опытом взаимодействия с коллегами и руководством
- › Предложите идеи для улучшений



**Как пройти опрос?**

Запросите ссылку на анкету у своего руководителя. Вам не потребуется указывать личные данные. Ответы на вопросы займут около 20 минут.

Подробнее об опросе:



Пройти опрос можно до 5 августа с компьютера или мобильного устройства.

Команда проекта  
«Кадровые сервисы Правительства Москвы»

**Скоро!**

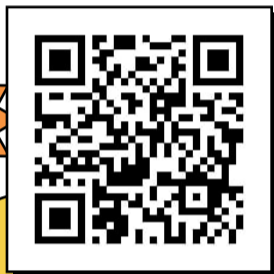
# Конкурс «Герои сервиса»

ПОЛУЧИТЕ ШАНС ВЫИГРАТЬ БИЛЕТЫ НА ЭКСКЛЮЗИВНУЮ НОЧНУЮ ЭКСКУРСИЮ НА РЕТРОПОЕЗДЕ И ДРУГИЕ ПРИЗЫ. КОНКУРС ПРОВОДИТ СЛУЖБА ПАССАЖИРСКИХ СЕРВИСОВ – УЧАСТВОВАТЬ ПРИГЛАШАЮТ ВСЕХ РАБОТНИКОВ. МОЖНО РАССКАЗАТЬ КАК О СЕБЕ, ТАК И О КОЛЛЕГЕ.

## Как участвовать?

Расскажите историю о себе или коллеге. Опишите простую ситуацию, в которой вы или любой сотрудник метро успешно сработали. Например, оказали помощь пассажирам или коллегам, предложили полезное новшество, улучшившее сервис или рабочие процессы.

Сделать это можно с **1 по 26 августа** включительно на онлайн-ресурсе [oproosso.net/p/thebestservice](https://oproosso.net/p/thebestservice)



Переходите по QR-коду и заполняйте анкету.

## Какие призы?

### 1 место

Экскурсия «Ночь в метро» на две персоны и набор сувенирной продукции метрополитена: «Тройка», две футболки, чехол на чемодан, скетчбук, органайзер.

### 2 место

Набор сувенирной продукции метрополитена: «Тройка», кепка с буквой «М», футболка, блокнот, ручка, попсочет, игрушка «Два сердца столицы».

### 3 место

Набор сувенирной продукции метрополитена: «Тройка», пазл «Ну, погоди!», тарелка, футболка, набор простых карандашей, светоотражающий браслет «Два сердца столицы».

## Кто выбирает победителя?

С 1 сентября откроется онлайн-голосование для всех работников метро. Не пропустите объявления в очередном номере газеты, в корпоративном сообществе VK «Моё метро» или Telegram-канале «Молодёжь мосметро» (выбирайте источник, где вам удобнее получать информацию). В финале конкурсная комиссия из руководителей служб рассмотрит истории, набравшие наибольшее количество голосов, и выберет тройку лучших.

## Первый герой. История конкурса

Конкурс «Герои сервиса» впервые прошёл в прошлом году среди сотрудников пассажирского сервиса. Он вызвал много откликов. Настало время повторить его в масштабах всего метро. Мы должны узнать своих героев, услышать удачные идеи и поблагодарить неравнодушных коллег, которые делают нашу работу проще, а обслуживание пассажиров – лучше.



**Мария Коперко,** ночной оператор Центра обеспечения мобильности пассажиров, победитель первого конкурса «Герои сервиса»

*«Моя история не захватывающая, ведь я не работаю на линии и просто оформляю заявки, но я хотела показать, что мы действительно сопереживаем людям.»*

*Однажды поздно вечером поступил звонок от плачущей женщины. У неё случилось горе, и срочно нужно было ехать в другой город. Она так торопилась, что даже не взяла коляску для маленького ребёнка. В аэропорту она купила билет до Москвы и совсем не представляла, что делать дальше, ведь ей предстояло ещё поздно ночью прилететь в столицу, переночевать с маленьким ребёнком на руках на вокзале и ехать дальше.*

*Это не входит в мои обязанности, но бросить плачущую женщину на том конце провода я не смогла. По телефону помогла ей купить билет на поезд из Москвы и объяснила, как добраться на аэроэкспрессе до Киевского вокзала. Потом позвонила дежурной по вокзалу и выяснила, что у них есть хостел, попросила забронировать комнату. Затем оформила заявки, чтобы наши ребята встретили женщину с малышом с аэроэкспресса, помогли добраться до хостела и утром посадили в поезд.*

*Каков результат? Прежде всего, я сама почувствовала себя человеком. И, конечно же, успокоившаяся женщина, которая знала, что её не бросят. Меня иногда спрашивают: за что я люблю свою работу? Так вот, больше всего за то, что здесь я действительно могу помочь людям.»*

## Герой. Имя и должность

**Проблема.** Что было не так? Неудобный процесс работы, сложная ситуация с пассажиром, ошибка в коммуникации...

**Решение.** Что было предпринято, чтобы улучшить сервис или упростить внутренние процессы?

**Результат.** Довольный пассажир, благодарные коллеги, исправленная ошибка и т.п.

## Пример

**Проблема.** Пассажир потерял в метро «Тройку» с оплаченным, но неактивированным проездным. Обратился в чат-бот с просьбой перенести проездной на новую карту.

**Решение.** Так как карта не была привязана к личному кабинету, перенос неактивированного проездного был невозможен. Оператор чат-бота связался с кассирами и выяснил, что карту нашли на «Белорусской».

**Результат.** Пассажир подъехал на станцию, выкупил карту в кассе за 50 рублей и активировал ранее купленный проездной.

## Этапы конкурса

**1**

1–26 августа

**Собираем истории**

Рассказываем о себе или коллеге на [oproosso.net/p/thebestservice](https://oproosso.net/p/thebestservice)

**2**

1–16 сентября

**Голосуем**

Голосование проходит по каждой истории отдельно. Достоянна награды? Жмём «за»!

**3**

23–27 сентября

**Награждаем**

Подарки от руководителей и обсуждение идей по улучшению сервиса

Если будут вопросы, пришлите их на почту: [semenova-ae@mosmetro.ru](mailto:semenova-ae@mosmetro.ru) (Анна)

# МОСКОВСКИЕ Мастера

В ЭТОМ ГОДУ ГОРОДСКОМУ КОНКУРСУ  
ПРОФМАСТЕРСТВА – 25 ЛЕТ.  
МЫ УЖЕ ПОЗДРАВИЛИ ЛУЧШЕГО  
ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ АЛЕКСЕЯ ГЛАГОЛЕВА.  
РАССКАЗЫВАЕМ О НОВЫХ ПОБЕДИТЕЛЯХ.



Лучший машинист Кирилл Егошин

## ПРИЗЁРЫ

**I МЕСТО – КИРИЛЛ ЕГОШИН**  
ЭЛЕКТРОДЕПО «СОКОЛ»

**II МЕСТО – ВЛАДИМИР  
ФЕДОСОВ**  
ЭЛЕКТРОДЕПО «ВАРШАВСКОЕ»

**III МЕСТО – КИРИЛЛ  
ФЁДОРОВ**  
ЭЛЕКТРОДЕПО «ПЕЧАТНИКИ»

**IV МЕСТО – ВЛАДИМИР  
ВОРОБЬЁВ**  
ЭЛЕКТРОДЕПО «КАЛУЖСКОЕ»

**V МЕСТО – ДМИТРИЙ ЕРМАК**  
ЭЛЕКТРОДЕПО «ПЛАНЕРНОЕ»

**VI МЕСТО – РУСЛАН  
АБДУЛЛАЕВ**  
ЭЛЕКТРОДЕПО «ЧЕРКИЗОВО»

## ЛУЧШИЙ МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

Итоги конкурса по этой профессии удивили организаторов и гостей. Завершающий этап соревнования машинистов электропоезда состоялся 17 июня в Корпоративном университете Транспортного комплекса. Здесь встретились финалисты, прошедшие отборочные туры в своих депо. К этому моменту они выполнили также практические задания, показав умение действовать в нештатной ситуации. Судьбу призовых мест решило итоговое, теоретическое, тестирование на знание правил технической эксплуатации, конструкции подвижного состава, охраны труда и истории метро.

В лидеры в этом году вырвался молодой машинист, с небольшим опытом и без класса. Этот факт стал неожиданным для многих на конкурсе. Однако группа поддержки Кирилла Егошина, зная его упорство, верила в успех. Сам лучший машинист объяснил свою победу двумя обстоятельствами: «Думаю, помогло то, что свежи знания, полученные в аудиториях и на занятиях с инструкторами. Но главное, что у меня были хорошие учителя – те, кто помог готовиться к конкурсу. Это машинист-инструктор по техническому обучению Андрей Ястребов, машинист-инструктор Алексей Столетов и машинист электропоезда, который участвовал в конкурсе от нашего депо в прошлом году, Павел Ткач. Можно сказать, эта победа не только моя, но также моих коллег и моего электродепо».

Шести лучшим финалистам вручили кубки и грамоты. Призёры конкурса получают премии от Прави-

тельства Москвы: 300, 200 и 150 тыс. рублей. Занявших IV–VI места поощрит предприятие. Всем финалистам досрочно присвоят класс квалификации.

## ЛУЧШИЙ ИНСПЕКТОР ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Представители этой профессии мосметро боролись за звание лучшего 23 июня. Финал конкурса проходил в Учебном центре Службы безопасности на базе электродепо «Братеево». На городском уровне инспекторы подземки соревнуются второй раз, а в метрополитене этот конкурс проводят с 2019 года. За это время в нём приняли участие 115 профессионалов.

Если в прошлом году свои силы испытали 22 аттестованных инспектора метрополитена, то теперь в отборочном туре их было 37. Предварительный конкурс был сложнее, и в финал вышла дюжина лучших.

Сначала конкурсанты прошли тесты по теории в компьютерном классе и далее демонстрировали практические навыки досмотра, выполняя инсценированные задания. Экспертная комиссия оценивала знание законодательства, этику, навыки быстрой психологической оценки, умение пользоваться досмотровым оборудованием и способность принимать решения. Призёры определились по сумме баллов за испытания в финале конкурса.

Лучшей стала инспектор Надежда Агеева из 7-го отдела. Около двух лет девушка работает на станции «Выставочная» и надеется вырасти до старшего инспектора. До метро она служила дознавателем в МВД и инспектором досмотра в аэропорту Шереметьево. Победа стала для Надежды особым праздником в день рождения и в год 10-летия Службы безопасности.

На торжественной церемонии всем участникам конкурса вручили Благодарственные письма. Шестёрку лучших поощрили кубками, медалями, дипломами и памятными подарками. Трое лидеров получают денежные премии.

**ПРИЗЁРЫ****I МЕСТО – НАДЕЖДА АГЕЕВА**

7-Й ОТДЕЛ

**II МЕСТО – ЕВГЕНИЙ ЕПИШЕНКОВ**

4-Й ОТДЕЛ

**III МЕСТО – ГРИГОРИЙ ГОЛЕВ**

11-Й ОТДЕЛ

**IV МЕСТО – НИКОЛАЙ ФРЕНКИН**

1-Й ОТДЕЛ

**V МЕСТО – ОЛЬГА ШЛЯПНИКОВА**

6-Й ОТДЕЛ

**VI МЕСТО – ДМИТРИЙ КОЛЕСНИКОВ**ОТДЕЛ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ  
НАЗЕМНОГО ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Лучший инспектор Надежда Агеева

**ПРИЗЁРЫ****I МЕСТО – МАРИЯ КОПЫЧЕВА**

2-Я ДИСТАНЦИЯ

**II МЕСТО – ТАТЬЯНА УХИНА**

9-Я ДИСТАНЦИЯ

**III МЕСТО – ЕВГЕНИЯ ХРОМОВА**

1-Я ДИСТАНЦИЯ

**IV МЕСТО – ОЛЬГА ВОВЧЕНКО**

3-Я ДИСТАНЦИЯ

**V МЕСТО – ВЛАДИМИР****ОНОСОВСКИЙ**

8-Я ДИСТАНЦИЯ

**VI МЕСТО – АННА БАБИНА**

10-Я ДИСТАНЦИЯ



Лучший дежурный по станции Мария Копычева

**ЛУЧШИЙ ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ  
МЕТРОПОЛИТЕНА**

В юбилейный 25-й год состязание дежурных с «Проспекта Мира» перенесли на современную станцию «Выставочная». В ночь с 23 на 24 июня 10 финалистов собрались в Музее метро. Заместитель начальника Службы профориентации, обучения и развития персонала по профориентационной и выставочной деятельности Павел Сухарников и солист Академического хора метрополитена Анатолий Сорокин исполнили для участников и жюри свой свежий хит «Заблудиться в метро». Далее конкурсанты приступили к тестированию в стенах Научно-технической

библиотеки метро, а после снятия напряжения с контактного рельса спустились на станцию для выполнения практических заданий.

Здесь Марии Копычевой не было равных. «Я работаю в метрополитене с 2001 года, с 2015-го – дежурным по станции. У меня было множество практикантов, поэтому все знания свежи в памяти. Наверное, это сильно повлияло на победу. Кроме того, у нас строгий и очень грамотный начальник дистанции Алексей Мальцев, я не могла его подвести», – прокомментировала Мария.

У Копычевой уже был опыт участия в конкурсе «Московские мастера». В 2015 году она заняла третье место и пообещала себе вернуться за золотой наградой.

Достигнуть поставленной цели ей помог заместитель начальника дистанции Евгений Исаев: «Я очень благодарна Евгению Владимировичу. Он давал действительно ценные советы и отвечал на все мои вопросы. Мы даже ходили тренироваться на стрелку в электродепо „Братеево“».

Так, второй год подряд золото в конкурсе дежурных по станции забирает представительница 2-й дистанции.

Призёры конкурса получают премии от Правительства Москвы: 300, 200 и 150 тыс. рублей. Занявших IV–VI места поощрит предприятие. Всем финалистам вручили памятные подарки от Первичной профсоюзной организации Службы движения.

КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА «МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА»  
ПРОВОДЯТ СОВМЕСТНО ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ, МОСКОВСКИЕ ОБЪЕДИНЁННЫЕ  
ПРОФСОЮЗЫ И МОСКОВСКИЕ ОБЪЕДИНЕНИЯ РАБОТОДАТЕЛЕЙ НА ОСНОВАНИИ  
РЕШЕНИЯ ТРЁХСТОРОННЕЙ КОМИССИИ.

Фотоотчёты с конкурсов –  
в альбомах VK «Моё метро»

# «Мы должны быть привлекательны для молодых специалистов»

МОСМЕТРО СТАЛО ПОБЕДИТЕЛЕМ ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА «ЛУЧШИЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ДЕПАРТАМЕНТЫ РОССИИ – 2022». О ПУТИ К УСПЕХУ РАССКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ЮРИДИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ АНДРЕЙ ЛЕБЕДЕВ.

**– Андрей Владимирович, это не первая победа вашей команды. Почему вы нацелены на участие в подобных профконкурсах?**

– Хочется занять своё место среди лучших юрдепартаментов и понять, как нашу деятельность оценивает профессиональное сообщество. Кроме этого, для работников само участие – хорошая нематериальная мотивация. Коллеги понимают, что мы работаем на уровне лучших в стране. Плюс, когда готовишься к конкурсу, сам поднимаешься над рутинной и переосмысливаешь свою деятельность, это довольно полезно.

**– В чём особенности именно этого конкурса, который проводит журнал о праве Legal Insight?**

– Здесь оценивали не интегральную работу в комплексе, а отдельные направления. В этом году мы выбрали номинацию «Лучший юридический проект», она наиболее значимая и сложная. А именно, представили процесс сопровождения перехода трамвайной инфраструктуры Мосгортранса в метрополитен, который мы вели в прошлом году. Это действительно то, чем хочется гордиться, то, что хочется презентовать вовне как достижение и внутри – как результат большой проделанной работы. Проект и интеллектуально непростой, и по объёму работы огромный. Команда справилась и заслуживает признания за это.

**– Сколько человек в штате? Как вы строите структуру службы?**

– В команде более 100 человек. Раз в год мы собираем обратную связь от наших структурных подразделений. Это служит отправной точкой для ежегодной самооценки нашей службы. Вторая оценка – уровня компетентности и эмоционального выгорания – является основанием для ротации. В зависимости от того, что лучше получается, заниматься договорами или судами, возможно горизонтальное перемещение работника.

**– Как вы мотивируете подчинённых?**

– У нас большая структура, и в этом плюс, потому что появляются вакансии и можно расти. Есть истории успеха, как человек прошёл путь от специалиста до моего заместителя за сравнительно короткое время. Мотивируем посредством карьерного роста и поручения новых задач. Я заметил, что наши работники высоко ценятся на рынке.

**– Есть дополнительное обучение?**

– У нас есть база успешных, эталонных кейсов и база ошибок. Плюс юристы периодически проходят короткие курсы. В основном по направлению предприятия в РУТ (МИИТ). Нередко и в профильных юридических вузах. Я стараюсь поощрять человека, разгружая от основной работы, чтобы вырастить компетенцию, которая в дальнейшем будет нам полезна.

**– Считаете ли вы медийность необходимым направлением работы?**

– Я считаю это достаточно полезным. Юрслужба метрополитена должна становиться всё более привлекательной как потенциальный работодатель. Мы не всегда можем конкурировать с другими компаниями по зарплате, но мы должны быть привлекательны для молодых специалистов. Выпускники лучших вузов должны мечтать к нам попасть. И в достижении этой



Андрей Лебедев на торжественной церемонии награждения

цели мы достаточно далеко продвинулись, в том числе и посредством публичности. Мы рассказываем, что мы классные, что мы успешны.

**– Какие специализации в юрслужбе метро наиболее востребованы сейчас?**

– Трудовое право, а также проектная деятельность – это сопровождение таких продолжительных и уникальных проектов, как МДЦ, МЦК, Face Pay.

**– Какую тему вы представили на Петербургском международном юридическом форуме?**

– Я участвовал в сессии по правовому регулированию беспилотного транспорта. Пока что есть технические тесты беспилотного трамвая. И в течение среднесрочной перспективы за этой технологией будущее. Поэтому уже сейчас нужно обсуждать различные проблемы и аспекты внедрения.

**– Каковы следующие перспективные темы?**

– Это новый продукт Московского транспорта, в котором участвует мосметро. MaaS (Mobility as a service) – транспортный абонемент, который включает в себя пользование не только общественным транспортом, но и такси, каршерингом, велосипедом, самокатом. Такая услуга мне представляется очень перспективной для мегаполиса. Горожанин сможет приобрести поездку не от одной остановки общественного транспорта до другой, а полностью спланировать путь от дома до работы. Здесь мы сотрудничаем с ЯндексGo и VeloBike. Этот проект тестируется и может быть запущен уже в этом году.

Полина КОВАЛЕНКО

# Руководитель ИЛИ КОУЧ

ЗАЧЕМ ВЫБИРАТЬ? НА БАЗЕ КОРПОРАТИВНОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА СТАРТОВАЛ КУРС ПО РАЗВИТИЮ КОУЧИНГОВЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ ДЛЯ УПРАВЛЕНЦЕВ.

Только представьте: вы успешный руководитель, вовремя приходите на рабочее место, неспешно начинаете свой день с планирования (а не разгребаете насыпавшиеся за ночь дела). Ваше подразделение работает слаженно, как механизм. Сотрудники охотно принимают за делегированные им задачи, новичка на испытательном сроке с радостью берёт под своё крыло самый опытный наставник, а остальные максимально вовлечены. Вы получаете удовольствие от своей работы, мотивация команды на высоте, а показатели KPI – только повод для гордости, а не головная боль перед совещанием. Вы нашли свой стиль управления и построили работу подразделения наилучшим образом. Представили? Хотите узнать, как это сделать?

Можно долго тратить время, пробовать разные стили управления, пытаться понять, в чём ваши сильные и слабые стороны, какие стратегии эффективны, а какие – провальны. А можно найти путь короче – управление в стиле коучинг. Что же это за диковинное слово, которое у всех на слуху, но никто толком не может объяснить его значение?

Коучинг (coaching с англ. – «тренировка») – метод обучения, в процессе которого коуч помогает сотруднику достичь профессиональной цели. В отличие от наставничества, коучинг сфокусирован на развитии потенциала для достижения определённых целей, а не общем развитии.

Любой руководитель Московского транспорта, пройдя базовый курс развития управленческих компетенций «Руководителями становятся», может пойти дальше и стать для своей команды так называемым «усилителем потенциала» – настоящим коучем!

## КУРС «РУКОВОДИТЕЛЬ-КОУЧ» ПОМОЖЕТ ВАМ:

- НАУЧИТЬ СОТРУДНИКОВ НАХОДИТЬ СОБСТВЕННЫЕ РЕШЕНИЯ ВМЕСТО ТОГО, ЧТОБЫ ДЁРГАТЬ ВАС ПО ЛЮБОМУ ПОВОДУ
- РАЗВИТЬ АКТИВНОЕ СЛУШАНИЕ, ЧТОБЫ СЛЫШАТЬ НЕ ТОЛЬКО ТО, ЧТО ВАМ ГОВОРЯТ, НО И ТО, ЧТО УМАЛЧИВАЕТ ВАША КОМАНДА
- РАСШИРИТЬ ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПОСТАНОВКИ ЦЕЛЕЙ, НАУЧИТЬСЯ СТРАТЕГИЧЕСКОМУ МЫШЛЕНИЮ
- СОЗДАВАТЬ РАБОТАЮЩИЕ И ВОДУШЕВЛЯЮЩИЕ ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ
- ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОСОБЕННОСТИ СОТРУДНИКОВ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ БОЛЬШЕГО ПРОГРЕССА

СТАТЬ УЧАСТНИКОМ КУРСА ПРОСТО.

ОТПРАВЬТЕ ЗАЯВКУ НА ПОЧТУ:  
DEGTYAREVA-EA@MOSMETRO.RU С ПОМЕТКОЙ  
«ХОЧУ НА КУРС „РУКОВОДИТЕЛЬ-КОУЧ“».

В ПИСЬМЕ УКАЖИТЕ: ФИО, ДОЛЖНОСТЬ,  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ И КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН.

КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ОГРАНИЧЕНО.

Коучи Корпоративного университета  
Транспортного комплекса Москвы  
Наталья УСОВА, Карина БОЛДЕСКО

# «Надеюсь, что моё видео улетит — В КОСМОС»

АВТОР КАНАЛА PRO METRO ВЛАДИМИР КОННОВ – О ПЛЮСАХ И МИНУСАХ МЕДИЙНОСТИ.

Всё началось с того, что в 2019 году машинист-инструктор Владимир Коннов стал записывать для своих учеников обучающие видеоролики и выкладывать их в закрытый Telegram-канал. Через пару лет он обнаружил, что кто-то без разрешения репостит его материалы в открытом канале YouTube, который за месяц набрал 10 тысяч подписчиков. «По моей жалобе подражателя заблокировали. Но я подумал, что можно делать познавательные ролики для широкой аудитории без учебной составляющей, чтобы популяризировать профессию машиниста», – вспоминает Владимир.

И не прогадал. Сегодня у канала PRO METRO больше 205 тысяч подписчиков и 20,5 миллиона просмотров. По словам



Стоп-кадр: Владимира Коннова пригласили рассказать о профессии машиниста на официальном канале «Московский Транспорт»

блогера, его аудитория – «живая», без накруток: «Когда я вижу, как растёт график просмотров, кажется, ещё немного, и видео улетит в космос». Зрители участвуют в прямых эфирах, пишут комментарии. А в последнее время всё чаще узнают Владимира на улице.

На вопрос, зачем он это делает, Владимир даёт развёрнутый ответ: «К моменту запуска канала я уже три года проработал инструктором и чувствовал, что эмоционально выгораю. Хотелось рассказать людям о метро и заодно как-то разнообразить трудовые

будни. И несмотря на то, что монетизацию за просмотры в России отменили, а это был очень неплохой доход, я продолжаю вести канал и хотел бы масштабировать тему – рассказывать о других профессиях метро, о транспорте в Москве и по всему миру».

Владимир сам записывает видео на айфон последней модели. Также он участвует в создании профессиональных роликов для Дептранса. Они ему нравятся больше. «Очень хочу развиваться в продюсировании, возможно, на другой должности в мосметро или Дептрансе. У меня много идей, которые я не успеваю реализовать из-за сменного графика».

Кроме YouTube ролики Владимира PRO METRO можно найти во всех популярных соцсетях. Подписывайтесь!

# «Мой путь был долгим и извилистым»

ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА «ЦИФРОВОЙ ИННОВАТОР» АРТЁМ МАКАРОВ РАССКАЗАЛ О НОВОЙ РАБОТЕ В ИТ.



Артём Макаров больше не носит форму машиниста

– Какова судьба вашей идеи электронного маршрутного листа? Внедряется ли инновация? Участвуете ли вы в этом процессе?

– Идея развивается, но так как это достаточно крупный и серьёзный проект, он требует значительной подготовки. Сейчас Комплекс цифровой трансформации ДИТС согласовывает функциональные требования, после чего составят техническое задание и разработают план реализации проекта. Когда процесс перейдёт в фазу разработки, я приложу все силы для его воплощения.

– Вы перешли в ИТ. Что поменялось в вашей жизни в целом со сменой работы? Оправданы ли ожидания?

– Смена работы связана не с победой, а с самым участием в конкурсе. Узнав о нём после выхода из очередного отпуска, я понял, что как машинист достиг потолка и хочу развиваться в другой области. На учёбе, организованной сотрудниками КЦТ для тех, кто вышел во второй этап конкурса, я шире посмотрел на задачи цифровизации метро. Также я познакомился со своими будущими коллегами, пообщался, поинтере-

совался наличием вакансий. Чуть позже они предложили прийти к ним на собеседование. В итоге я перешёл в Отдел автоматизации Центра мониторинга и анализа производственных процессов Службы внутреннего аудита и контроля. Благодаря коллективу и руководству адаптация прошла достаточно быстро. У меня поменялись условия труда, появилось больше времени на погружение в ИТ. Работая машинистом по сменному графику, было сложно что-то планировать и тем более заниматься новаторской деятельностью.

– Чем конкретно вы сейчас занимаетесь?

– Отдел занимается разработкой, созданием и сопровождением автоматизированных и информационных систем, направленных на оптимизацию и цифровизацию процессов. Сейчас я принимаю участие в доработке проекта «Конструктор журналов», первая версия которого была опробована в мае. С помощью этой системы можно автоматизировать процесс ведения бумажных журналов и учётных форм.

– Проходили профессиональное обучение?

– Мой путь был долгим и извилистым. Ещё до метро я поступил в Российский технологический университет (МИРЭА), учился с перерывами, но в итоге получил диплом по специальности «информационные системы и технологии». Потом решил ради эксперимента попробовать поступить в магистратуру – и прошёл на бюджет. Сейчас пишу магистерскую работу. И параллельно учусь программированию в «Школе 21», это проект Сбера.

– Ставите ли вы следующую карьерную цель?

– Несмотря на то что со сменой места работы я немного потерял в зарплате, мне стало спокойнее. Иногда, чтобы сделать два шага вперёд, сначала нужно сделать шаг назад. Да, есть возможность развиваться, появились новые цели, но об этом пока рано говорить.

Полина КОВАЛЕНКО

## «День донора» в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ ЖДУТ ЖЕЛАЮЩИХ СДАТЬ КРОВЬ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА АВГУСТ.

1 августа	Владыкино. Берёзовая аллея, 8, стр. 1	8 (495) 688-05-82
9 августа	Выхино. Рязанский пр-т, 105, стр. 12	8 (495) 622-71-40
15 августа	Планерное. ул. Планерная, д. 9	8 (495) 622-79-95
16 августа	Эскалаторная служба. ул. Краснопрудная, д. 9А, стр. 1	8 (495) 622-25-21
18 августа	Солнцево. ул. Родниковая, 3, стр. 1	8 (495) 185-71-12
25 августа	Сокол. Ленинградское шоссе, д. 2Б	8 (499) 787-22-75
29 августа	Лихоборы. ул. Верхнелихоборская, д. 5, стр. 1	8 (495) 185-82-51
30 августа	Красная Пресня. ул. Ходынская, д. 3, стр. 1	8 (495) 622-19-73



### РЕШИЛИ СДАТЬ КРОВЬ?

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

# «Нижегородское»: скоро запуск

В НОВОМ ЭЛЕКТРОДЕПО – ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСМЕТРО И СОТНИ НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ.



Современное электродепо с развитой инфраструктурой в 4,5 километра от Кремля

Строительство нового столичного электродепо на территории бывшего завода по модернизации и строительству вагонов (МВРЗ) им. В.Е. Войтовича началось в декабре 2016 года. Сегодня здесь можно увидеть искры сварки, по территории перемещаются грузовые кары, вращаются бетономешалки и всюду мелькают ярко-оранжевые жилеты рабочих – строительство электродепо «Нижегородское» идёт полным ходом. Скоро сюда придут поезда и сотни работников.



Начальник электродепо Роман Иванов

По предварительным данным, на момент запуска депо к концу года в штате будут около 450 человек, включая более 200 машинистов, 115 работников ремонтно-строительного участка, а также сотрудников производственно-технического отдела, участков РПДП, моторно-рельсового транспорта, участка эксплуатации и других подразделений. Эксплуатацию подвижного состава будут осуществлять по контракту жизненного цикла, поэтому дополнительно около 190 сотрудников сервисной компании будут обеспечены работой.

В «Нижегородском» уже ведут подбор персонала. «Мы создаём команду людей, которым интересно с нуля запустить свои участки, это довольно слож-

ная работа», – говорит начальник электродепо Роман Иванов.

На обход строящегося депо мы отправляемся в сопровождении главного инженера Кирилла Тузова.

В отстойно-ремонтном комплексе (ОРК) ведутся отделочные работы. Здесь расположены 14 депо-путей для одновременного размещения двух составов и два пути для размещения одного состава, то есть депо сможет принимать на ночёвку 30 поездов Большой кольцевой линии. Ещё в ОРК расположены семь путей для проведения технического обслуживания и ремонта подвижного состава, а на одном пути размещается колёсооткапывающий станок, позволяющий проводить обточку колёсных пар без выкатки тележек из-под вагонов. На путях для проведения планового обслуживания смонтирован двухъярусный стапель с защитными сетками для выхода на крышу вагона и обслуживания системы кондиционеров – это редкое оборудование.

В ОРК, который занимает более 47 тысяч квадратных метров служебных и производственных площадей, будут производить все типы ремонтов по современным технологиям. Кирилл Тузов объясняет в деталях: «Благодаря системе домкратов все восемь вагонов состава можно будет поднять одновременно нажатием кнопки на пульте центрального управления и осуществить выкатку тележек. Во времена завода на этом месте располагались кузовной цех, цех по ремонту тележек и колёсных пар».

К ОРК примыкает здание для размещения эксплуатационного персонала, в нём начали отделочные работы. Поднимаемся на пятый этаж. Здесь для машинистов будут оборудованы 33 современные комнаты отдыха. Кирилл Тузов с гордостью показывает помещение одной из 17-метровых студий – с прихожей, окном, индивидуальным санузелом: «Подобного мини-отеля в метро нет». Рядом будут расположены зал для приёма пищи, отдельно – столовая и спортзал с тренажёрами. Лаундж-зону плани-

руют украсить витражами, и уже виден красивый стеклянный купол атриума. В этом административном корпусе будут работать специалисты РСУ, ПТО, отдела кадров, бухгалтерии и других подразделений электродепо.



Главный инженер Кирилл Тузов в будущем ОРК

Мы поднимаемся на крышу административного корпуса. Рабочие укладывают кровельные материалы. С высоты открывается впечатляющая панорама на всю территорию электродепо и городские районы.

«Практически завершено строительство энергетических объектов электродепо. Возводят здания поста электрической централизации, аварийно-спасательных служб и мотодепо. Рядом – склад горюче-смазочных материалов», – говорит Кирилл Тузов и рукой указывает на строительные объекты поодаль. Вдоль здания мойки подвижного состава проходит путь, на котором установят комплекс для диагностики колёсных пар подвижного состава. Контейнер с аппаратурой и местом оператора будет размещён в здании мойки.

«Уже начали обустройство площадок для хранения стрелочных электроприводов, твёрдых бытовых отходов, перегрузки материалов, а также спортивной площадки. На территории комплекса расположена база аварийно-восстановительных средств», – говорит Тузов.

Всего до конца года планируют ввод в эксплуатацию 53 объектов электродепо. А на завершающем этапе строительства начнут работы по реставрации и реконструкции исторического здания Заводоуправления 1868 года постройки.



Памятник заводчанам-воинам не просто отреставрировали, а ещё и выяснили места захоронения каждого из них. Кропотливую историческую работу по своей инициативе около полугода вела работница электродепо Карина Амбарцумова. Биографические данные из заводских архивов она сверяла с документальной литературой и делала запросы на поисковом сайте «Память народа». Так узнали о судьбе 61 заводчанина из памятного списка. Их полные имена зачитали 9 Мая на торжественной церемонии.

Руководство «Нижегородского» выражает большую благодарность Карине Амбарцумовой за её вклад в восстановление истории.



# Нам с тобой по пути

МИЛЛИОНЫ ПАССАЖИРОВ ЕЖЕДНЕВНО ВИДЯТ ПОРТРЕТЫ НАШИХ КОЛЛЕГ, КОТОРЫЕ СТАЛИ АМБАССАДОРАМИ МОСМЕТРО. ПРЕДЛАГАЕМ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С НЕКОТОРЫМИ ИЗ НИХ ПОБЛИЖЕ.

«**А** вы действительно работаете в метро?» – этот вопрос не раз задавали электромеханику устройств сигнализации, централизации и блокировки Роману Шашкину. Да, наши коллеги настолько хороши собой, что отличить их от фотомоделей бывает действительно сложно. Тем не менее, для карьеры они выбрали мосметро.

Роман определился с профессией рано. Поступил в колледж железнодорожного транспорта, после окончания пошёл работать в РЖД, а в 2018 году устроился в Московский метрополитен. Говорит, привлёк ночной график работы: «Не могу вставать с утра каждый день, а ночью всегда прилив сил. Плюс очень удобно, что днём можно сходить в любое учреждение. К тому же в тоннеле нет проблем с погодными условиями».

Кроме работы, Роман увлекается автомобилями, мотоциклами, радиоэлектроникой и, внезапно, кулинарией. «Коронных блюд у меня несколько, основное – это большая шаурма. Её очень часто просят приготовить».



Роман Шашкин в релейной АТДП станции «Марьино роща»



Роман любит автопутешествия. Этот снимок сделан во время одного из них. Национальный парк «Крымский»



Наши «люди в чёрном»: Александр Тарасов и Никита Листопадский



**Н**икита Листопадский на плакатах, расклеенных по всему метро, вместе с Александром Тарасовым рекламирует работу в Службе безопасности. Его должность – главный специалист отдела защиты некатегорированных объектов Подразделения мониторинга и защиты объектов метрополитена. А ещё Никита – тренер команды мосметро по единоборствам. Его подопечные уже не раз завоёвывали медали чемпионата мира по абсолютно реальному бою.

«До того, как устроиться в метро, я много работал с детьми. Конечно, они были удивлены, увидев своего тренера на плакатах. За два года мне написали, наверное, человек 50. Среди них, кстати, были и незнакомые люди. Они находили меня ВКонтакте и просто желали хорошего дня», – поделился Никита.

Никита на тренировке по армейскому рукопашному бою

**П**рофессию дежурного по станции метрополитена представляет Екатерина Федоренко. «Летом 2020 года мне предложили принять участие в фотосъёмке для плакатов, тогда проект носил название „Метро с тобой повезёт“. Реакция была смешная: „А почему именно я?“ Оказалось, меня посоветовали в отделе кадров. Я получала много сообщений от коллег из серии: „А ты видела?“, „Ого, вот это да!“ Пассажиры иногда спрашивали: „Не вы ли это на плакате?“ Некоторые пытались познакомиться в соцсетях».

Участие в рекламной кампании – один из многих успехов Кати. За восемь лет работы в метрополитене она прошла путь от оператора при дежурном станционном поста централизации, дежурного по приёму и отправлению поездов до инженера по безопасности движения на дистанции. Параллельно получила высшее экономическое образование и планирует пройти переквалификацию в Российском университете транспорта (МИИТ). Умница и красавица – это про неё.



Екатерина Федоренко в роли дежурной по станции



Во время прогулки в парке «Зарядье»

ХОТИТЕ ТОЖЕ УЧАСТВОВАТЬ В СЪЁМКАХ ДЛЯ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА? ПРИСЫЛАЙТЕ СВОИ АКТУАЛЬНЫЕ ФОТОГРАФИИ В TELEGRAM @VIDEO\_MOSMETRO. ТОЛЬКО ДЛЯ СОТРУДНИКОВ.

Алина КОЛЕСНИКОВА

# СПОРТИВНЫЕ ХРОНИКИ

ГОНКА ГТО, ФУТБОЛ И ДАЖЕ БОЛЬШОЙ ТЕННИС – ФИКСИРУЕМ УСПЕХИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И СБОРНЫХ КОМАНД МОСМЕТРО.



В Оздоровительном комплексе метрополитена отгремел фестиваль «Мы метросемья». Команды прошли весёлые испытания, поиграли в пинг-понг, поучаствовали в лотерее и даже познакомились с Юлией Романовой, официальным голосом метро. Юлия провела занятие по йоге для всех желающих, а наша коллега из электродепо «Варшавское» Екатерина Мазунова дала мастер-класс по зумбе. Команды, которые набрали больше всех баллов по итогам дня, наградили призами.



В рамках фестиваля «Мы метросемья» также прошёл турнир «Сила Геркулеса». Более 50 наших спортсменов состязались в четырёх дисциплинах: становой тяге, народном жиме, армрестлинге, рывке гири. В соревнованиях принимали участие и мужчины, и женщины. Имена победителей смотрите в Telegram-канале @sport\_mosmetro.



2 июля на стадионе «Медведково Арена» прошли I Железнодорожные спортивные Игры РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе». Главный приз завоевала команда Управления, серебряным призёром стала Электромеханическая служба, в тройку лучших вошла Дирекция информационно-технологических систем и систем связи. 32 спортсмена получили личные награды по четырём видам спорта комплекса ГТО. Победителям и призёрам профсоюз вручил ценные призы. Всем участникам – памятные рюкзаки.



В Первом международном Кубке ГТО, в котором приняли участие 400 спортсменов, наши коллеги Павел Скоркин из Службы пути и Анна Гневыхина из Управления сумели попасть в ТОП-16 сильнейших атлетов в категории «любители». А команда Metrocool – Мария Маракуева из электродепо «Варшавское», Татьяна Соловьёва из СОП, Дмитрий Лапкин из Службы электроснабжения и Дмитрий Лазарев из КЛСХ – заняла шестое место среди государственных и частных компаний.



В июле сборные мосметро по баскетболу и волейболу взяли медали во Всероссийских турнирах «Летний Кубок – 2022» среди корпоративных команд. И обе уступили лишь в финальных матчах. В баскетболе сильнее метрополитена оказались только «Россети Московский регион», в волейболе – «Газпром-переработка». Зато нашему баскетбольному снайперу Даниилу Дьякову из Службы безопасности не было равных в конкурсе трёхочковых бросков.



55 наших коллег приняли участие в Спартакиаде «Комус – 2022». Михаил Курутин из Службы электроснабжения выиграл первый приз в армрестлинге. В планке серебро завоевала Галина Федянина из Управления. Бронзу взяли Алексей Клиндухов из Службы пути в беге на 800 м и Дмитрий Колчков из электродепо «Братеево» в прыжке в длину. Также третье место заняли наши девушки в эстафете 4x200. А футболисты стали лучшими в серебряной лиге.



9 июля столица отмечала День Московского транспорта. По этому случаю сотрудники мосметро приняли участие сразу в нескольких спортивных мероприятиях. Самым эмоциональным, как и ожидалось, стал чемпионат по мини-футболу среди подведомственных организаций Дептранса. Увы, подтвердить прошлогодний чемпионский титул не удалось. В этот раз коллегам из «Велобайка» повезло больше. Но наши ребята, как и всегда, показали мощную игру, а Константин Калинин из Службы электроснабжения стал лучшим в конкурсе пенальти.



На Северном речном вокзале работники Транспортного комплекса соревновались в беге. На дистанции 5 км Андрей Поташов из электродепо «Новогиреево» и Роман Кузнецов из СЦБ взяли золото и серебро соответственно. А в забеге на 10 км среди мужчин наши коллеги заняли весь пьедестал. На первом месте – Александр Двойнишников из Эскалаторной службы, на втором – Дмитрий Ольховский из Службы безопасности, на третьем – Андрей Петров из ЭМС.



Ещё один корпоративный турнир прошёл на теннисных кортах. У мужчин победителем стал Никита Дергунов из Службы безопасности. В финале он оказался сильнее Остапа Серова из Управления. Здорово, что матч за золото прошёл между нашими коллегами. Можно сказать, победила дружба. В женском турнире команду мосметро представила Марина Демьяненко из Дирекции строящегося метрополитена. Она заняла четвёртое место.



Велоклуб «Колёсная пара» отметил праздник, приняв участие в Ночном велофестивале. Наши коллеги провезли флаг Московского метрополитена по центральным улицам столицы. Самые стойкие колесили по городу до самого утра!

# Архитектор Каро Алабян



Архитектор Каро Алабян

Каро Семёнович Алабян родился 26 июля 1897 года в деревне под Елизаветполем (сейчас это город Гянджа в Азербайджане). В Тифлисе, куда вскоре переехала семья, он поступил в семинарию Нерсисяна. Именно здесь проявились способности будущего архитектора. Он занимался рисованием и лепкой, одновременно учился искусству вокала у знаменитого профессора консерватории Николая Воль-Левицкого и мог стать певцом, если бы не революционные события в России, которые захватили и Закавказье.

В Тифлисе Алабян познакомился со многими видными представителями армянской интеллигенции – с композитором Арамом Хачатуряном и художником Мартиросом Сарьяном. Здесь же началась его дружба с Анастасом Микояном, которому он спас жизнь в одном из сражений в годы Гражданской войны, после чего молодые люди стали считать друг друга кровными братьями.

В 1923 году ЦК Компартии Армении направил Алабяна учиться в Москву, где он поступил на архитектурное отделение Высших художественно-технических мастерских (ВХУТЕМАС). В 1925 году при содействии наркома просвещения Анатолия Луначарского он организовал поездку учащихся ВХУТЕМАСа в Париж на Международную выставку декоративных искусств и художественной промышленности. Выставка оказала огромное влияние на последующее творчество всех студентов: Каро Алабян и его единомышленники принялись искать фундаментальные основы нового стиля вне течений авангарда.

После окончания вуза в 1929 году Каро Алабян отправился в Ереван, где как раз разворачивалось масштабное строительство. Там он возглавил Первый государственный проектный институт Советской Армении. В течение двух лет, проведённых в Ереване, архитектор реализовал проекты Русского театра им. Станиславского, жилого дома для работников Электрохимического треста, дома главного геологоразведочного управления и многих других объектов. Кроме того, он преподавал на архитектурном факультете Национального политехнического университета Армении.

В 1931 году Алабян вернулся в Москву и работал как практикующий архитектор: выполнил конкурсные проекты Дома промышленности и Дома культуры Пролетарского района. В эти годы начинается его плодотворное творческое сотрудничество с бывшим однокурсником Василием Симбирцевым. Вместе они работали над проектами

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 125 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ КАРО АЛАБЯНА – ВЫДАЮЩЕГОСЯ МАСТЕРА АРХИТЕКТУРЫ 1930–1950-Х ГОДОВ, СОЕДИНИВШЕГО В СВОЁМ ТВОРЧЕСТВЕ ПОИСКИ, ОТКРЫТИЯ И ЗАБЛУЖДЕНИЯ ЭТОГО ДРАМАТИЧЕСКОГО ПЕРИОДА.



Проект Центрального театра Красной армии в Москве. Перспектива (1934–1940)

реконструкции улицы Малая Дмитровка, площади Пушкина и кинотеатра в Ереване. В 1931 году они выиграли конкурс на проект Центрального театра Красной армии и через три года приступили к его осуществлению.

Для Каро Алабяна это здание (сейчас там расположен Центральный академический театр Российской армии) стало программным произведением. В этой работе ему удалось наиболее полно раскрыться как зодчему нового периода отечественной архитектуры, отразить важнейшие черты современной эстетики: эмоциональную выразительность формы, виртуозное владение языком неоклассики. Стремясь новыми архитектурными средствами возвеличить и прославить армию как надёжного защитника страны, архитекторы выбрали центрическую композицию, в основе которой лежал план в виде пятиконечной звезды – символ Красной армии и Советского государства.

В довоенный период Каро Алабяном были созданы проекты павильона Армянской ССР для ВСХВ и павильона СССР на Международной выставке в Нью-Йорке, состоявшейся в 1939 году. За последнюю работу, выполненную совместно с Борисом Иофаном, он был удостоен звания почётного гражданина этого крупнейшего американского мегаполиса.

В годы Великой Отечественной войны Алабян руководил Союзом архитекторов СССР и Академией архитектуры, а также возглавлял специальную мастерскую, в которой разрабатывались планы маскировки основных оборонительных и промышленных сооружений Москвы. В 1943 году он возглавил мастерскую при Академии архитектуры СССР по разработке проектов реконструкции разрушенных городов. В частности, именно ему было поручено разработать Генеральный план для разрушенного Сталинграда.

В послевоенный период творческий почерк Алабяна приобретает отточен-

ность и элегантность. В 1950 году он разработал архитектурную концепцию станции Московского метрополитена «Краснопресненская». Однако в итоге по его проекту был построен только наземный вестибюль станции в виде ротонды.

Дело в том, что в начале 1950-х годов Алабян публично поспорил с Лаврентием Берией, утверждавшим, что строительство высотных зданий – экономически выгодно. Недавно вернувшийся из США архитектор понимал, что при том уровне развития строительных технологий, который на тот момент был в Советском Союзе, страна не осилит осуществление подобных проектов. Берия пришёл в ярость и сделал всё, чтобы добиться от Сталина отстранения Алабяна от

всех должностей. Архитектору грозил арест, так как один из его сотрудников внезапно оказался «японским шпионом». Алабяна спас Анастас Микоян, который нашёл возможность отправить его в Ереван.

Вернуться в столицу архитектор смог только после смерти вождя народов. В 1954 году Каро Алабян в соавторстве с Леонидом Карликом создали проект здания морского вокзала в Сочи, который до сих пор является одним из архитектурных символов города. Эта работа, в которой наиболее полно проявился творческий почерк архитектора, предвосхитила современную архитектуру постмодерна.

Каро Алабян умер 5 января 1959 года в возрасте 61 года и был похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.



Двухэтажное здание морского вокзала в Сочи увенчано 71-метровой башней со шпилем, а над тремя ярусами башни установлены скульптуры, олицетворяющие времена года и стороны света



Наземный вестибюль станции метро «Краснопресненская» (1954)

# Архитектор Даниил Фридман



Архитектор Даниил Фридман

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 135 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ОДНОГО ИЗ САМЫХ ИЗОБРЕТАТЕЛЬНЫХ АРХИТЕКТОРОВ ПОСТКОНСТРУКТИВИЗМА ДАНИИЛА ФРИДМАНА. ОН ВНЁС ОГРОМНЫЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВАНГАРДНОЙ АРХИТЕКТУРЫ. САМЫЙ ПЛОДОТВОРНЫЙ ПЕРИОД ЕГО ТВОРЧЕСТВА ПРИШЁЛСЯ НА 1920–1930-Е ГОДЫ – ВРЕМЯ АКТИВНЫХ ПОИСКОВ НОВЫХ КОНСТРУКТИВНЫХ ФОРМ И ОБРАЗНЫХ РЕШЕНИЙ. В ТО ВРЕМЯ КАК АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ И ИВАН ЖОЛТОВСКИЙ, ПРИДЕРЖИВАЮЩИЕСЯ КЛАССИЧЕСКОЙ ТРАДИЦИИ, С ЭНТУЗИАЗМОМ КОПИРОВАЛИ АНТИЧНЫЕ И РЕНЕССАНСНЫЕ ФАСАДЫ, ВЧЕРАШНИЕ КОНСТРУКТИВИСТЫ БЫЛИ ЗАНЯТЫ ОСВОЕНИЕМ КЛАССИКИ ВО ИМЯ СОЗДАНИЯ ОРИГИНАЛЬНОГО СТИЛЯ.

Яркий представитель архитектурного рационализма Даниил Фёдорович Фридман родился 27 июля 1887 года в Одессе. Окончил архитектурное отделение Одесского художественного училища, затем в 1915 году – архитектурный факультет Московского училища живописи, ваяния и зодчества (МУЖВЗ). В студенческие годы работал помощником у различных архитекторов. Участвовал в конкурсах Московского архитектурного общества, получил ряд премий. В 1912 году, ещё во время учёбы, спроектировал и построил доходный дом в Малом Казённом переулке в Москве. В 1923–1930 годах он проектировал рабочие посёлки в Москве и Ташкенте. С 1927 года преподавал в Высших художественно-технических мастерских (ВХУТЕМАС) и МАРХИ.

турно-проектную мастерскую №5 Моссовета. Под его руководством работали известные архитекторы Иосиф Ловейко, Павел Александров, Иосиф Длугач, Евгений Иохелес, Давид Коган, Леонид Гриншпун, Андре Люрса, Анатолий Каплун и Леонид Павлов.

По проектам Даниила Фридмана построены жилые дома на Ленинградском шоссе (1925–1926) и комплекс зданий Министерства авиационной промышленности (1933–1934). В 1935 году по его проекту было сооружено здание Центральной тяговой подстанции метрополитена на улице Герцена (сейчас – Большая Никитская улица) и совместно с архитектором Иосифом Ловейко спроектирован наземный вестибюль станции метро «Дзержинская» (сейчас – «Лубянка»).



Здание Метростроя (в 1939 году передано Народному комиссариату оборонной промышленности СССР) на Новокировском проспекте (сейчас – проспект Академика Сахарова)



В 1929–1930 годах в Иваново по проекту Даниила Фридмана был построен жилой дом – это один из лучших примеров советского зодчества тех лет, в остром и динамичном решении которого проявились новаторские символично-романтические поиски, близкие архитектуре рационализма. Многоквартирный кирпичный дом напоминает корабль: на правом фланге плавно скруглённая стена, которая подходит к остро скошенному торцу здания, имитирует носовую часть, а восьмиэтажная башня на противоположном торце – корму.

В 1928–1931 годах Даниил Фридман входил в объединение АСНОВА (АСсоциация НОВых Архитекторов). В 1928 году вместе с Николаем Ладовским и другими единомышленниками организовал Объединение архитекторов-урбанистов (АРУ). После ликвидации АРУ входил в состав Правления Московского областного отделения Всесоюзного архитектурно-научного общества (МОВАНО). В 1930 году возглавлял архитек-



В записных книжках у Ильфа и Петрова про электроподстанцию метрополитена сказано: «Вдохновенное создание архитектора Фридмана»



Наземный вестибюль станции метро «Дзержинская» (сейчас – «Лубянка»), арх. Даниил Фридман, Иосиф Ловейко (1935)

Новокировский проспект (сейчас – проспект Академика Сахарова) трактовался в Генеральном плане реконструкции Москвы 1935 года как магистраль, соединяющая центр города с вокзалами Комсомольской площади. С начала 1930-х годов проспект стал застраиваться важными общественными сооружениями, среди которых и здание Центросоюза легендарного французского архитектора Ле Корбюзье. На противоположной стороне улицы в 1933 году по проекту Даниила Фридмана началось возведение комплекса зданий для Метростроя.

Здание главного управления решили строить монументальным и величественным, чтобы обозначить важную роль строителей метро в жизни Москвы 1930-х годов. Сооружение так понравилось наркому оборонной промышленности Михаилу Кагановичу (брату лидера московских большевиков и метростроевцев

Лазаря Кагановича), что тот внёс в правительство предложение передать весь комплекс его наркомату, что и было сделано в 1939 году. Но 16 скульптур метростроевцев в касках с отбойными молотками украшали фасады здания вплоть до середины 1980-х годов, когда они стали разваливаться, то их наконец-то демонтировали.

В 1938–1939 годах архитектор занимался проектами реконструкции Котельнической набережной и набережной имени Максима Горького в Москве. В 1941–1945 годах Даниил Фридман – главный архитектор Омска, член Комиссии технических исследований Наркомата строительства СССР. После окончания Великой Отечественной войны вплоть до смерти 31 августа 1950 года Даниил Фридман работал в Управлении по делам архитектуры при Совете Министров СССР.

Пётр НОВИКОВ

# Проникнуть в прошлое

В «СОКОЛЕ» НЕ ТОЛЬКО РЕКОНСТРУИРУЮТ ЭЛЕКТРОДЕПО, НО И ВОССТАНАВЛИВАЮТ ИСТОРИЧЕСКУЮ ПАМЯТЬ. В ИНТЕРВЬЮ ММ НАЧАЛЬНИК ДЕПО АЛЕКСЕЙ ЕРМАКОВ РАССКАЗАЛ О СВОЕЙ ИНИЦИАТИВЕ.



Алексей Ермаков,  
начальник электродепо «Сокол»

Всё началось с интереса к истории семьи. Мой дед воевал, но я с ним не был знаком, так как он умер за 10 лет до моего рождения. Когда родственники рассказали, что у него были награды, я стал интересоваться этим вопросом. Поехал в Центральный архив Министерства обороны РФ в Подольске. Его работники по известным мне данным – фамилия, имя, отчество и год

рождения – нашли все документы. Так я смог изучить наградные листы деда и даже заказать копии.

## УЗНАТЬ БОЛЬШЕ

В 2017 году меня назначили начальником электродепо «Сокол». Я и до этого бывал на территории депо по работе, но никогда не задумывался о том, что это одно из предприятий Москвы и конкретно метрополитена, которое работало в годы Великой Отечественной войны. До начала реконструкции здесь стояла стела с фамилиями и инициалами сотрудников. Мне стало интересно, что это были за люди. Благодаря обобщённому банку данных «Мемориал», посвящённому защитникам Отечества, погибшим, умершим и пропавшим без вести в период Великой Отечественной войны и послевоенный период, почти всех удалось идентифицировать. Мы

теперь знаем, где они призывались, воевали и где погибли. А на тех работников «Сокола», кто был офицером, я получил учётно-послужные карточки с фотографиями, данными о составе семьи, образовании и т. д.

Чтобы информация, которую мне удалось найти, стала доступна всем желающим, мы с профсоюзом решили сделать стенд, посвящённый погибшим работникам. Включили туда историческую справку о «Соколе», в архиве метрополитена нашли анкетные данные начальника, который руководил электродепо во время войны. В 2022 году мы решили вовлечь коллег – предложили принести фотографии их предков. Так у нас появился ещё один стенд.

Моё увлечение позволяет буквально проникнуть в прошлое. Это способ изучать историю страны, основываясь на сведениях, которые имеют отношение к происходящему вокруг меня. Это же мои коллеги, предыдущее поколение работников «Сокола», это всё со мной связанное.

## СИМВОЛЫ ПАМЯТИ

На территории «Сокола» также располагалось здание Завода по ремонту электроподвижного состава, в годы войны это были ремонтные мастерские метрополитена. У них тоже был свой памятник. С началом масштабной реконструкции обе стелы демонтировали, но в ближайшее время мы установим их рядом на новом месте, чтобы 9 Мая отдавать почести нашим героям и возродить традицию концертов для ветеранов, которую пришлось прервать из-за пандемии.



Подготовка к восстановлению памятников на территории электродепо



Стенд о героях ВОВ в историческом здании «Сокола»

## Если хотите найти информацию о своих героях

Воспользуйтесь государственной информационной системой «Память народа» и обобщённым банком данных «Мемориал». Подержать в руках оригиналы документов, сделать их копии или изучить информацию, которая ещё не была оцифрована, можно в Центральном архиве Министерства обороны РФ в Подольске.

Алина КОЛЕСНИКОВА

# «Метро – светлая полоса в моей жизни»

24 ИЮНЯ НАГРАЖДАЛИ ЛУЧШИХ ЧЛЕНОВ ДОБРОВОЛЬНОЙ НАРОДНОЙ ДРУЖИНЫ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА. О СВОЁМ ПУТИ РАССКАЗАЛА НАЧАЛЬНИК ШТАБА ИРИНА ФИЛИПОВА.



Ирина Филиппова прослужила в железнодорожных войсках 16 лет

Ирина родом из Сызрани. Выпускница педучилища в 1994 году устроилась в воинскую часть телефонисткой на коммутатор. Тогда многие искали работу постабильнее. Дальше вышла замуж за офицера и уехала с ним служить в Калач-на-Дону в железнодорожных войсках. Бытовые условия были не самые простые, поэтому четырёхлетний сын оставался с бабушкой, и к маме приезжал только на летние каникулы.

Ещё дома Ирина окончила кулинарные курсы, и эта «корочка» очень пригодилась, когда её в конце 90-х командировали в Невинномысск Ставропольского края. Там Ирина стала начальником столовой и регулярно ездила в командировки в Чечню на бронепоездах «Амур» и «Байкал», которые обеспечивали федеральные войска в горячей точке всем необходимым.

Группировка Ирины базировалась в Ханкале. В летние дни там бывало очень жарко. Рабочий день начинался в

четыре утра, и иногда у раскалённой плиты приходилось стоять до самого вечера. Сдобные булочки для бойцов пекли под обстрелом. «Страха не было. Только очень скучала по детям. Моей младшей дочке тогда было чуть больше года», – вспоминает Ирина. За службу в Чечне её удостоили звания ветерана войны на Кавказе и наградили медалью «За ратную доблесть».

В 2010 году батальон в Невинномысске расформировали, и Ирине предло-

жили снова вернуться служить в Волгоградскую область. Но, устав от переездов, она уволилась, не дождавшись военной льготной пенсии. Всего в железнодорожных войсках она прослужила 16 лет. Вместе с мамой и детьми она перебралась в Раменское Московской области.

Переход в новую гражданскую жизнь дался тяжело, потому что, по сравнению с воинским братством, где сослуживцы буквально ели из одной чашки одной ложкой, люди здесь более разобщённые, и кроме семьи негде было искать поддержки. Ирина пробовала устроиться в полицию, но ей предложили подождать пару месяцев, а нужно было на что-то жить уже сейчас. Некоторое время женщина работала уборщицей в медицинском центре в Москве, приходилось далеко ездить. И однажды в электричке она познакомилась с мужчиной, который работал в метро и впоследствии стал её близким другом. «Сегодня Ивана Алёшина, к сожалению, нет в живых. Но я всегда вспоминаю о нём с большой благодарностью. За его совет попробовать устроиться в метро я тогда ухватилась, как за спасительную соломинку, – рассказывает Ирина. – Наверное, потому что

метро чем-то похоже на армию, оттого мне эта организация близка по духу».

Тогда в 2011 году Ирина приехала на станцию «Кузнецкий мост» учиться на должность дежурного у эскалатора и контролёра пропускных пунктов. И так совпало, что её новая начальница как раз искала человека в дружину. Так Ирина Филиппова стала начальником штаба народной дружины Таганско-Краснопресненской линии. Со временем эту структуру присоединили к Службе безопасности как группу обеспечения общественного порядка. А сегодня наша героиня возглавляет Центральный штаб Народной дружины метро. Среди коллег много бывших полицейских и отставных военных. Ирина этому рада: «Мне с ними комфортно. А метро, без сомнения, стало светлой полосой в моей жизни».



Смотрите фильм о метрополитеновцах, участниках боевых действий

Полина КОВАЛЕНКО

# Станция «Охотный Ряд»

15

июль  
7 (135) 2022

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ С ФОТОГРАФИЯМИ ИЗ РАЗНЫХ ЭПОХ СУЩЕСТВОВАНИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРО И ИСТОРИЯМИ, СВЯЗАННЫМИ С ТЕМ, ЧТО ИЗОБРАЖЕНО НА ЭТИХ ФОТО.

П  
Р  
О  
Ш  
Л  
О  
Е  
И  
Н  
А  
С  
Т  
О  
Я  
Щ  
Е  
Е



Арх. Дмитрий Чечулин.  
Проект станции «Охотный Ряд». Перронный зал. Перспектива (1934)

Станция была открыта 15 мая 1935 года в составе первого пускового участка московского метро. Она расположена под одноимённой улицей между бывшей гостиницей «Москва» (сейчас – отель Legend of Moscow) и зданием Совета Труда и Оборона (сейчас это здание Государственной Думы). На момент постройки «Охотный Ряд» была самой большой станцией глубокого заложения в мире.

Своё нынешнее название станция получила по площади Охотного Ряда, названной по находившимся здесь в XVIII-XIX веках лавкам, где торговали добычей охотников. В XIX веке Охотный Ряд приобрёл исключительно торговый характер – там располагались торговые лавки, склады, гостиницы и трактиры. В 1956 году площадь Охотного Ряда была преобразована в улицу Охотный Ряд.

Проект встроенного в здание восточного вестибюля и реконструкции здания бывшего доходного дома Полторацкого над вестибюлем был выполнен архитектором Дмитрием Чечулиным. Первоначально вестибюль со стороны Охотного Ряда украшали располагавшиеся в нишах гипсовые скульптуры, выполненные скульптором Матвеем Манизером.

«Охотный Ряд» – единственная станция московского метро, переименованная четыре раза. 25 ноября 1955 года она получила название «Имени Л.М. Кагановича»: в связи с тем, что Московский метрополитен, носивший до этого имя советского политического деятеля Лазаря Кагановича, получил имя В.И. Ленина, имя Кагановича закрепили за одной из станций. В 1957 году

бывший партийный лидер был снят с высших государственных постов, и осенью 1957 года станцию переименовали обратно в «Охотный Ряд». 30 ноября 1961 года станция вновь была переименована, на этот раз в «Проект Маркса» – по возникшему в этом же году проспекту Маркса, объединившему улицу Охотный Ряд с двумя другими центральными улицами и названному в честь основоположника коммунизма Карла Маркса. 5 ноября 1990 года станции во второй раз было возвращено первоначальное название.

Массивные пилоны станции выполнены в виде сдвоенных многогранных колонн, облицованных белым и серым мрамором. В 2007-2008 годах была проведена замена облицовки путевых стен со светло-жёлтой керамической глазурованной плитки на серо-голубые мраморные плиты, при этом фрагмент прежней отделки оставлен на одной из путевых стен. Центральный зал и посадочные платформы освещаются шаровидными светильниками, укрепленными на потолке. Первоначально для освещения центрального зала использовались светильники в виде торшеров.

Подземный переход на станцию «Площадь Свердлова» (сейчас – «Театральная») был открыт 30 декабря 1944 года, ранее переход осуществлялся только через совмещённый восточный вестибюль. 29 ноября 1959 года был открыт выход со станции в один из первых подземных переходов в Москве. 7 ноября 1974 года открылся второй переходный коридор, с этого момента каждый из коридоров работает на переход только в одну сторону.

## ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Наверняка все помнят один из эпизодов знаменитого фильма Владимира Меньшова «Москва слезам не верит», где Сергей (Александр Фатюшин) и Людмила (Ирина Муравьёва) знакомятся в метро. В момент остановки поезда за их спинами даже видно название станции: «Охотный Ряд». А знаете ли вы, на какой именно станции была снята эта сцена? Если да, то присылайте ваши варианты **до 10 августа на почту [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru)**. Среди тех, кто пришлёт правильный ответ, мы разыграем приз.

## В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ:

Какие станции московского метро были открыты на действующих участках?

## ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

В Московском метрополитене 12 станций были открыты позже, чем соседние.

На Замоскворецкой линии таких станций целых пять:

- «Павелецкая» и «Новокузнецкая» были открыты 20 ноября 1943 года на участке линии, принятом в эксплуатацию 1 января 1943 года;
- станция глубокого заложения «Горьковская» (сейчас – «Тверская»), открытая 20 июля 1979 года, была полностью сооружена на действующем с 11 сентября 1938 года перегоне, без остановки движения поездов;
- станция «Технопарк» открылась 28 декабря 2015 года на участке, перевозящем пассажиров с 11 августа 1969 года;
- станция «Беломорская» распахнула свои двери для пассажиров 20 декабря 2018 года, на участке, принятом в эксплуатацию 31 декабря 2017 года.

На Арбатско-Покровской линии таких станций две: «Электроводская», открывшаяся 15 мая 1944 года (с 18 января 1944 года поезда проезжали её без остановки), и «Славянский бульвар», открывшаяся 7 сентября 2008 года, на участке, запущенном 7 января того же года.

Станция «Кунцевская» приняла первых пассажиров 31 августа 1965 года, почти на два месяца позже участка Филёвской линии, открывшегося 5 июля.

Из-за проблем, связанных с сооружением эскалаторных наклонов, позже открылись станции: «Шаболовская» (6 ноября 1980 года на Калужско-Рижской линии, перевозящей пассажиров с 13 октября 1962 года) и «Дубровка» (открылась 11 декабря 1999 года на Люблинской линии, работающей с 28 декабря 1995 года). Также на действующем с 30 августа 2007 года участке Люблинско-Дмитровской линии 29 декабря того же года открылась станция «Сретенский бульвар».

Ну а самой старой недостроенной станцией почти 40 лет оставалась станция Таганско-Краснопресненской линии под проектным названием «Волоколамская», просуществовавшая в законсервированном виде с 30 декабря 1975 до 27 августа 2014 года, когда она открылась под названием «Спартак».

Наиболее полный ответ на этот непростой вопрос нам прислал **Сергей Перфильев, инженер 1-й категории Отдела по ремонту подвижного состава Службы подвижного состава**. Поздравляем победителя!



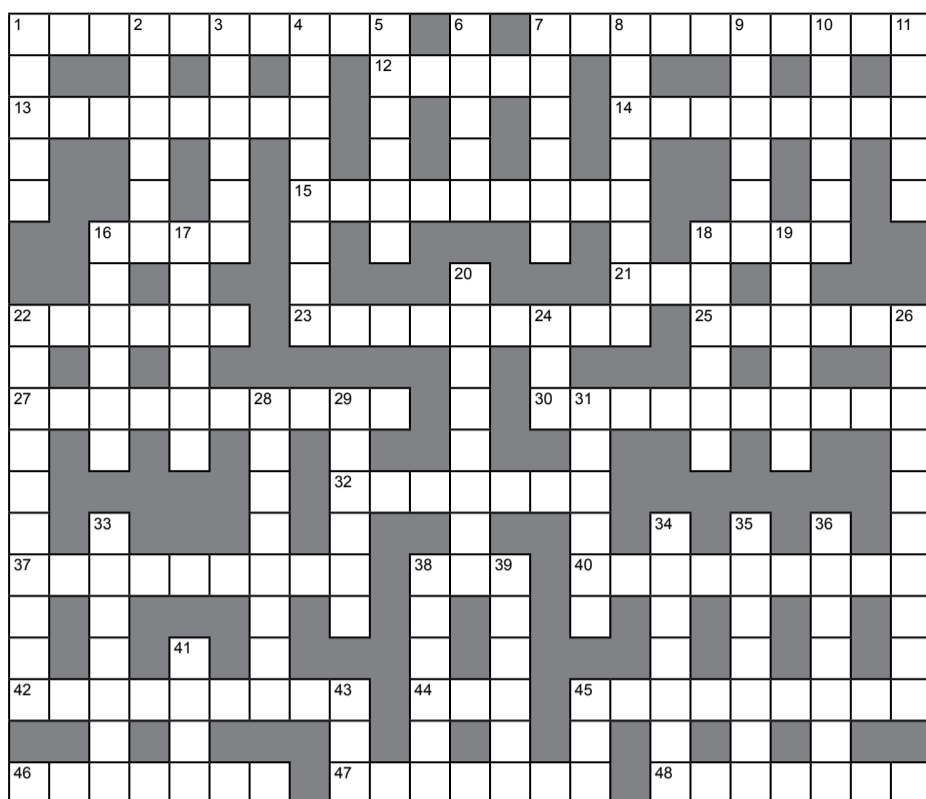
Наземный вестибюль станции «Охотный Ряд» (1935)



Пробный поезд на станции «Охотный Ряд» (1935)



Ночные работы на станции «Охотный Ряд» (1940)



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

**По горизонтали:** 1. Солнцево. 6. Стрелков. 9. Ротор. 10. Граммофон. 11. Инжир. 12. Ухват. 13. Филумения. 14. Обгон. 15. Отгул. 17. Таганская. 19. ОСАГО. 21. Иов. 22. Дог. 23. Эвакуатор. 24. Квартал. 26. Обелиск. 28. Ять. 29. Хаммер. 32. Прицеп. 34. Айя. 35. Дон. 36. Акр. 38. Гжель. 40. Шекспир. 41. Тротуар. 42. Шкант. 43. Отсек. 44. Азия. 45. Амур. 46. Ямаха.

**По вертикали:** 1. Серпуховская. 2. Церетели. 3. Окраина. 4. Коммунарка. 5. Смоленская. 6. Столица. 7. Единорог. 8. Воронцовская. 16. Геральдика. 17. ТВЭЛ. 18. Ядро. 20. Архивариус. 25. Технопарк. 27. Евпатория. 30. Матрица. 31. Рижская. 32. Полянка. 33. Центнер. 37. Пшено. 39. Гроза.

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ**

1. Ограждающие конструкции эскалатора
7. Устройство для усиления потока воздуха
12. Русская дометрическая единица измерения объёма жидкостей, равная 12,299 литра
13. 1 000 метров
14. Подъёмный брус на переездах, открывающий и закрывающий путь
15. Выборный законодательный орган в России и других странах
16. 10 000 в древнерусском счёте
18. Начинающий матрос
21. Пленник своих пороков
22. Жаргонное название пригородных электропоездов
23. Сопротивление твёрдого тела сдавливанию или царапанию
25. Российский городской и пригородный электропоезд
27. Частично кросс-платформенная станция московского метро
30. Один из кандидатов на вакантное место
32. Слово с точностью до наоборот
37. Наука о способах выбора пути и методах вождения судов
38. Русская мера веса, равная 12,8 грамма
40. Высотное здание в несколько десятков этажей
42. ТЧ-3
44. Вытянутое помещение, ограниченное с одной или с обеих продольных сторон рядом колонн
45. Картонная подставка под пивную кружку
46. Самоходная тележка с грузовой платформой
47. Южный жёлто-красный сочный плод с крупной косточкой
48. Мебель для сна

**ПО ВЕРТИКАЛИ**

1. Металлическая коробка с подшипником, передающим давление вагона на ось колеса
2. Период жизни между отрочеством и зрелостью
3. Северная промысловая морская рыба
4. Первая односводчатая станция московского метро, сооружённая открытым способом
5. Богиня утренней зари в древнеримской мифологии
6. Счастливые стечение обстоятельств
7. Ограждённая площадка для содержания зверей и птиц
8. Бытовое название хлористого аммония
9. 100 000 в древнерусском счёте
10. Направление линии дороги
11. Портал тоннеля
16. Элемент сборной крепи подземного сооружения
17. Прибор для смешивания
18. Годовщина деятельности лица или учреждения
19. Заострённый металлический стержень со шляпкой
20. Конечная станция МЦД-1
22. Станция метро, открывшаяся 15 мая 1935 года
24. Первое блюдо
26. Колёсное средство передвижения с двигателем внутреннего сгорания
28. ТЧ-18
29. Архитектор наземного вестибюля станции «Краснопресненская»
31. Замена одних деталей другими
33. Устройство, выполняющее действия по заданной программе
34. Внезапная потеря сознания
35. Станция Калужско-Рижской линии
36. Очищенная от деревьев дорога в лесу
38. Крупное пассажирское судно
39. Интенсивное уличное движение
41. Порт и курорт на Азовском море
43. Торжественный стих
45. Низкий мужской голос

FRANK HERFORT  
ISBN 978-3-71651-863-2  
Benteli, 2022

# СССР Underground: Metro Stations of the Soviet Era



Фотограф Франк Херфорт

«В Западной Европе всё так чётко определено, так конкретно. Зал ожидания – это зал ожидания, офис – это офис. В России же, напротив, пространства открыты для интерпретации, они многослойны. И я также заметил людей, которые, на первый взгляд, кажется, не знают, что они там делают. Таких персонажей я старался интегрировать в свои снимки», – рассказывает о своей работе Франк Херфорт.

Немецкий фотограф Франк Херфорт, родившийся и выросший в Лейпциге, впервые побывал в России в самом начале 2000-х годов. А зимой 2005 года он вернулся сюда уже с фотоаппаратом. Более десяти лет он провёл, фотографируя интерьеры различных общественных пространств по всей России и Восточной Европе. Так родился его проект о многослойности пространства и сочетании несочетаемого. Все его сюжеты абсолютно реальны. Сам Франк Херфорт утверждает, что никогда не делает постановочных фотографий – просто все сюрреалистические детали складываются сами собой, а из абстрактных обстоятельств создаются загадочные изображения.

Очередная подборка фотографий, посвящённая 20 системам метро советской эпохи, от Москвы до Бухареста и от Баку до Тбилиси, собрана в новой книге Франка Херфорта «Метро СССР. Станции метро советского времени». Сосредоточенный на отдельных деталях фотограф запечатлел на свою камеру более 700 произведений искусства. Станции различных метрополите-

нов, разнесённые на тысячи километров и создававшиеся в разных условиях и в разное время, объединяются на его фотографиях, чтобы сформировать целостное и всеобъемлющее представление о социалистическом искусстве, которое не стоит особняком, а тесно связано с повседневной жизнью людей сегодня.

Фотоальбом «СССР Underground: Metro Stations of the Soviet Era» можно купить в книжных магазинах города или заказать с доставкой на сайте интернет-магазина «Юпитер-Импэкс».



**МОЁ МЕТРО** газета  
июль  
7 (135) 2022  
Газета «Моё метро», июль 2022, № 7 (135).  
**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, Антон Гердо, Константин Якубов.  
**Художественное оформление:** Нина Пряничникова.  
**Оригинал-макет:** ООО «ОСТ ПАК НТ».

Отпечатано в филиале ОАО «ПОП» «Волоколамская типография». 143600, МО, г. Волоколамск, ул. Парковая, д. 9.  
Подписано в печать: 00.07.2022 г.  
Тираж 25 000 экз. Номер заказа 2450-22  
**Контакты:** dialog@mosmetro.ru, gazeta@mosmetro.ru, 8 (916) 650-57-59, 8 (916) 163-47-45.