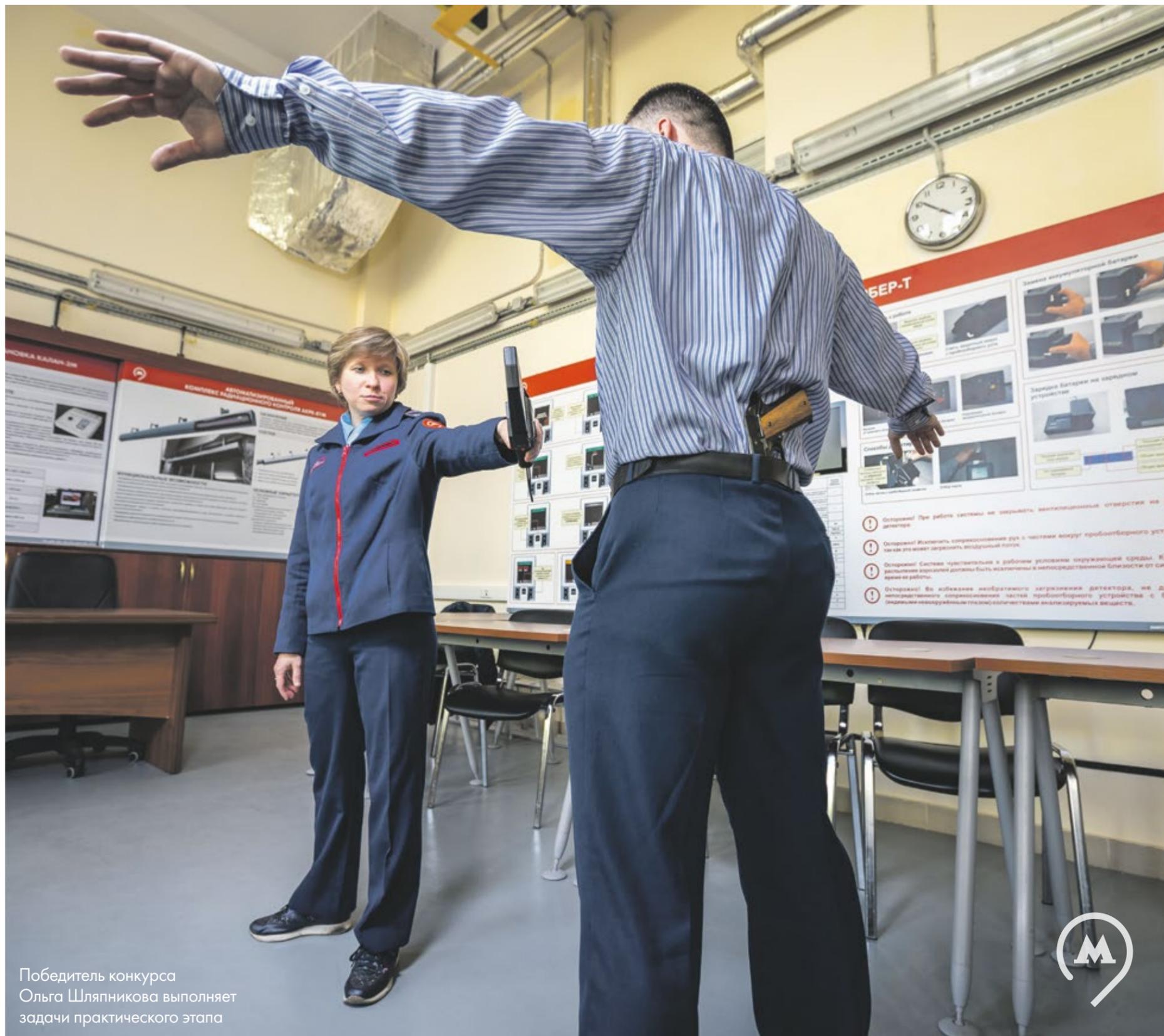


## Корпоративное издание Московского метрополитена

■ Лучший дежурный по станции — 2019  
стр. 4

■ С точностью до микрометра  
стр. 6

■ Мойдодыр для вагонов метро  
стр. 8



Победитель конкурса  
Ольга Шляпникова выполняет  
задачи практического этапа

### ВПЕРВЫЕ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ

В августе состоялся конкурс профессионального мастерства среди инспекторов Службы безопасности. Впервые в истории нашего метрополитена.

стр. 5

### ЦИТАТА НОМЕРА

«Когда тебе дают погладить эту мелочь размером в пять сантиметров, ты понимаешь, насколько они беззащитны перед людьми».

Максим Рублев, главный специалист Отдела научно-технического развития Службы профориентации, обучения и развития персонала

стр. 7

### ЦИФРА НОМЕРА

# 1 258 000 000

Столько поездов совершили пассажиры московского метро за 6 месяцев 2019 года. Это как если бы в метро проехала почти шестая часть населения Земли. И это на 25,5 миллиона больше, чем за первое полугодие прошлого года.

Дорогие читатели, если вам есть что рассказать или о чем спросить, пишите и звоните в редакцию!

✉ [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru) ☎ +7 (965) 252-35-74 📠 +7 (495) 688-09-81

ДАТА

## Что насчет праздника?

**12–13 июля город отметил День московского транспорта. Праздник был ярким и разноплановым. И наши люди в нем активно участвовали.**

### Игры разума

Так, молодым работникам метрополитена запомнились организованные Советом транспортной молодежи «Игры разума». На это интеллектуальное соревнование пригласили работников транспортного комплекса столицы разных профессий. Суть игры: в смешанных командах придумать решения поставлен-

ных задач в области развития транспорта и презентовать свои идеи. Темы проектов: «Как мотивировать москвичей ходить пешком?», «Как пересадить автомобилистов на городской транспорт?», «Как сделать Москву чище?» и другие. Ответы на эти вопросы сообща искали более 200 участников игры.

**А вы хотите участвовать в молодежных активностях? Обращайтесь к председателям советов молодежи своих подразделений! Уточнить контакты всегда можно на [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru).**



Молодежь искала пути развития транспорта, играя



Наши люди после праздничного велопробега

### Ночной велопробег и многое другое

В эти дни в городе развернулись выставки ретроавтомобилей, интерактивные площадки, фотозоны, «Музыка в метро» вышла на улицы. Были экскурсии в депо и автопарки, праздничный концерт, авто- и мотошоу, квесты и многое другое. А завершился День московского транспорта многотысячным ночным велофестивалем.

Конечно, в нем участвовали и наши люди — работники метро.

**А вам понравился праздник? Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы открыт для диалога и ждет отклики о мероприятии, а также предложения на будущее. Пройдите опрос на [i.transport.mos.ru/dt](http://i.transport.mos.ru/dt) ММ**

НЕ ПРОСТО ЮБИЛЕЙ

## Заметка о настоящем человеке

**Когда верстался этот выпуск, нам сообщили замечательную новость. 16 августа у ветерана метрополитена, ветерана труда, ветерана войны Андрея Богдановича Айвазянца — юбилей. Ему 100 лет!**

Андрей Богданович прошел две войны. В 1939 году был призван в ряды Красной армии. В 1940-м участвовал в боях с Финляндией. А потом началась Великая Отечественная, и он сражался все долгие пять лет в танковых войсках на Ленинградском и Прибалтийском фронтах. Незадолго до Победы его танк подорвался на mine, а сам он был тяжело ранен, особенно пострадала нога. Он помнит этот день — 13 марта 1945 года. Как, впрочем, и все другие важные даты в жизни.

— В метрополитен, — рассказывает Андрей Богданович, — я пришел 1 августа 1952 года. И проработал ровно 52 года и 1 день.

— А почему и как выбрали метро?

— Я как раз искал работу, когда супруга увидела объявление, что метрополитену требуются рабочие. Я пошел устраиваться, но медицинская комиссия признала меня непригодным. Помог начальник производственно-технического отдела Службы тоннельных сооружений, который, на счастье, встретился мне в отделе кадров. Он посоветовал направить меня в депо «Северное»: там были врачи, которые могли дать разрешение. В итоге меня приняли в метрополитен компрессорщиком.

(Заметим, что Андрей Богданович легко назвал не только даты, но и имена, отчества, фамилии всех действующих



Боец Андрей Айвазянец

лиц его истории: кадровиков, врачей, коллег, руководителей. Простите, что опускаем эти подробности. Интервью мы брали по телефону, поскольку юбиляр был на даче. А наш корреспондент не так уверен в своем слухе, как в памяти своего собеседника.)

Все полвека, два года и один день Андрей Богданович трудился в Службе тоннельных сооружений. Он сменил немало



**Виктор Смирнов, инженер технического надзора Службы пассажирских обустройств:**

«Андрей Богданович стал моим наставником при том, что я работал на должности выше. Но я обо всем всегда его спрашивал. Да не только я! Все шли к нему с расспросами: что да как? Профессиональный, авторитетный, отзывчивый, внимательный — он просто удивительный человек. И очень стойкий! Я знал, что на фронте его ранили, и через годы ногу пришлось частично отнять. И я всегда удивлялся, как он каждый день приходит на работу одним из первых, уходит последним. А зимой, когда площадку в «Измайлово», где он трудился, засыпало снегом, он часов с семи утра выходил ее чистить.

Мне посчастливилось поработать с ним лет тринадцать. И по сей день мы на связи! Он помнит всех моих близких, всем поименно передает приветы».

должностей и профессий. А одной из самых непростых обязанностей, по его признанию, стала профсоюзная работа. С десяток лет он возглавлял первичную профсоюзную организацию своей Службы: помогал коллегам в решении рабочих и бытовых вопросов, возродил индивидуальное соревнование на производстве, радовал коллектив праздниками.

— Я прошел на метрополитене много дорог. Прожил здесь целую жизнь. Мою вторую жизнь. После военной, — замечает Андрей Богданович.

А когда он ушел на пенсию, ему еще года два часто звонили с работы — консультировались по разным вопросам.

Мы тоже попросили у него совета. Не производственного, конечно, а жизненного:

— Андрей Богданович, а есть ли какой-то секрет долголетия?

— На Востоке, где много долгожителей, — смеясь, отвечает юбиляр, — принято есть много разной зелени. Меня к этому приучил отец, он был у нас дома шеф-поваром. К примеру, что вы делаете, когда берете пучок редиса?



Ветеран метрополитена Андрей Богданович Айвазянец

— Обрезаю и выбрасываю ботву.  
— Вот! И все так делают. А мы нет!  
— Так просто? Надо попробовать.

Рекомендуем читателям тоже учесть совет. И от всей души, вместе со всем Московским метрополитеном, поздравляем нашего юбиляра и гордимся, что в наших рядах есть такие люди. ММ



**Анатолий Шинкарев, председатель Совета ветеранов метрополитена Службы пассажирских обустройств:**

«Об Андрее Богдановиче я готов сказать много прекрасных слов. Но больше о нем расскажет такой случай... Однажды в «Измайлово» прибыли два КамАЗа с асфальтом для работ в тоннеле. А рабочие, которые должны были их разгружать, по какой-то причине не пришли. Мы с ним оказались вдвоем, и вдвоем же перетаскивали по рельсам платформу со всем этим асфальтом. Тянуть метров двести, но мне было тяжело. А каково было ему с его больной ногой?

С Андреем Богдановичем мы проработали вместе больше тридцати лет и сегодня продолжаем общаться. Я восхищаюсь им и лично собираюсь поздравить его со столетием».



## РАЗВИТИЕ

## «Руднево»: начало

**С момента ввода в эксплуатацию самого нового электродепо метрополитена прошло два месяца. Самое время посетить «Руднево» — решила редакция ММ.**



Электродепо «Руднево» ввели 3 июня 2019 года вместе с открытием пассажирского движения на участке от «Некрасовки» до «Косино». На первом этапе сданы в эксплуатацию отстойно-ремонтный корпус на 16 канав, мотодепо, здания для персонала, для аварийно-восстановительных служб, объекты инженерно-технического назначения, а также оборотный путь для составов. Депо расположено на площади 20,7 га в юго-восточной части города.



## Объект

В английском языке есть термин «настоящее совершенное продолженное время». Именно в таком состоянии пребывает «Руднево». Окончен первый этап его строительства, и уже в разгаре второй. Стены отстойно-ремонтного корпуса (той части, что введена) и административно-бытового здания (целиком завершенного) украшены множеством исторических кадров. На коллажах, составленных по принципу «было и стало», запечатлены моменты большой стройки — от месяца к месяцу. Процесс продолжается, но на введенных участках — идеальная чистота, как не во всякой квартире. Также ухожено на территории депо: выкошенные газоны, на которых уже прижились новые деревья, аккуратные дорожки, лавочки. А вход в АБК даже украшен цветущими клумбами — коллектив постарался создать на новом месте уют.

## Люди

Начальник «Руднево» Андрей Карманов работает в метрополитене с 2002 года. Он прошел классический путь — от помощника машиниста в пер-



Электродепо «Руднево». Отстойно-ремонтный корпус

вом депо, «Северном», до начальника двадцатого депо, «Руднево». К этому моменту у него уже был опыт руководителя электродепо метрополитена — с 2014 по 2017 год он возглавлял «Сокол». Затем перешел в Службу подвижного состава, став заместителем главного инженера подразделения. А с мая 2018 года возглавил участок по вводу электродепо «Руднево». Можно сказать, что на этом объекте он трудится уже больше года. В его судьбе «Руднево» — главный проект.

Все это Андрей Геннадьевич поведал по телефону: в наш визит в депо он был в отпуске. Отдохнуть — самое время: наиболее напряженные дни пройдены, депо введено в эксплуатацию и собрана команда, которой можно делегировать полномочия.

Корреспондента ММ на объекте встретили главный инженер — первый заместитель начальника депо Александр Игнатов, его заместитель Дмитрий Шлыгин и и. о. заместителя по эксплуатации Денис Макаров. Каждому из них «Руднево» уже стало родным, а кто-то, как и начальник депо, на объекте еще с тех времен, когда для входа сюда требовались резиновые сапоги. До момента пуска они провели здесь немало дней (и ночей!), контролируя ход строительства, подготавливая будущий коллектив.

В последнем деле немало поспособствовали другие депо: «Красная Пресня», «Владыкино», «Новогиреево». А особенно «Выхино»! Команда «Руднево» благодарит всех коллег, кто помог встретить во всеоружии дату открытия депо — 3 июня.

В этот день объект посетил мэр города. Сергей Собянин обратился тогда к работникам не только с напутственной речью, но и с вопросом: «Как вам электродепо?»

## Как вам депо?

— Что вы ответили главе города? — поинтересовались мы у начальника «Руднево».



В рамках следующего этапа откроется дополнительный корпус для отстоя и ремонта поездов, и депо сможет принимать «на ночевку» 31 состав, а технически обслуживать — 48. В «Руднево», в частности, будут применены такие технологии, как диагностика колесных пар в увязке с проходным станком по их обточке (то есть диагностику будут проходить все поезда, приходящие с линии), удобная и современная порталная моечная машина, единая диспетчерская, позволяющая четко видеть всю обстановку и оперативно реагировать на разные ситуации. Ввод в эксплуатацию второй очереди произойдет вместе с открытием участка метро от «Косино» до «Нижегородской». Некрасовская линия, обозначенная на схеме розовым цветом и числом «15», протянется на 19 км и соединится с Большой кольцевой. Она улучшит транспортное обслуживание примерно 800 тысяч москвичей.



— Доложил о высокой степени готовности депо.

— Готовили речь?

— Нет. Это был экспромт. Пожалуй, единственный в тот день — остальная программа открытия была тщательно спланирована. Депо полностью готово для выполнения первоочередной задачи — безаварийной работы с обеспечением безопасной и комфортной перевозки пассажиров.

— Персонал «Руднево» сегодня — это порядка 300 человек. В будущем эта цифра в разы возрастет. Что предусмотрено в новом депо для комфорта коллектива?

— Во-первых, большая столовая на 143 посадочных места, под которую отданы две трети первого этажа. Во-вторых, два спортивных зала в АБК. Они уже практически готовы — ждем оснащение. Здесь будут тренажеры и столы для настольного тенниса. А на территории строится универсальная спортплощадка для волейбола и баскетбола. Мы собираемся тренироваться и участвовать в метрополитеновской Спартакиаде. У нас непременно будут традиции: в планах и новогодняя «елка», и мероприятия в честь Дня Победы, и, конечно, не будем забывать день рождения депо.

До первой годовщины объект существенно преобразится. Масштабы этих изменений нетрудно ощутить уже сегодня. История «Руднево» продолжается. ММ

## СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

## Отдых удался

**Завершилась детская оздоровительная кампания — 2019: в этом году по путевкам от метрополитена в детских лагерях отдохнули 1199 ребят в возрасте от 6 до 15 лет.**

Для сравнения, это где-то на 1/6 больше, чем население самой маленькой в мире страны — Ватикана. И это как численность пары армейских батальонов.

Распределились наши детские батальоны по четырем оздоровительным лагерям. Первый — «Жемчужина России» на территории дендропарка в Анапе. Второй — «Энергетик» в Рузском районе Московской области, на берегу Москвы-реки. Третий — «Звездочка» в лесной зоне Чеховского района Подмосковья. Четвертый — «Дубравушка»

в живописном местечке Воскресенского района, также рядом с рекой Москвой. В этом списке есть наши давние партнеры, но больше все-таки новинок для нас.

Организаторы собрали и анализируют отзывы детей и родителей об отдыхе, и уже сейчас, по большому количеству положительных оценок и теплых «люблю», «буду скучать», «хочу вернуться», очевидно, что и сами лагеря, и команды педагогов ребятам понравились, и что детская оздоровительная кампания прошла успешно.

Главными координаторами кампании являются профсоюз метрополитена и Центр единого кадрового сервиса. Однако в этом деле у них обычно есть помощники. Например, работники Центра противодействия нарушениям на территории Московского метрополитена Службы безопасности, Медицинской службы, Спецавтобазы, электродепо «Варшав-



«35-й отряд» в лагере «Энергетик». Воспитанники метрополитеновского Клуба профориентации и развития детей тоже отдохнули в Рузском районе Подмосковья

ское» и «Выхино» и другие коллеги. В прошлом году мы решили перечислить в газете всех причастных к проведению детской кампании и не уместились даже на поло-

вину полосы. В этом году было не меньше отзывчивых коллег.

Спасибо всем и каждому за внимание к нашим детям! ММ

## КОНКУРС

# Назван лучший дежурный по станции — 2019

25 июля завершился конкурс среди дежурных по станции метрополитена. Это профессиональное соревнование ежегодно проводится совместным решением руководства и ДОРПРОФЖЕЛа метрополитена в рамках городского конкурса «Московские мастера».

То, что мероприятие имеет статус городского, подчеркивает важность и ответственность профессии. Дежурный по станции — руководитель смены. Он контролирует пассажиропоток, график движения поездов, работу смежных служб — следит буквально за всем, что происходит на станции.

## На первом этапе

Конкурс проходил в два этапа. Сначала, 12 июля в Учебно-производственном центре, прошел отборочный тур. Полтора напряженных часа, проведенных в решении теоретических заданий, выявили десятку лучших — по одному финалисту от каждой дистанции Службы движения. Каждый из них уже заслужил право на досрочное повышение класса квалификации, но на кону был титул победителя и солидная премия: победитель получает 300 тыс. руб., призеры — 200 и 150 тысяч.

В тот же день в депо «Замоскворецкое» самые подкованные в теории приступили к выполнению первых практических заданий. Организаторы конкурса от Службы движения предложили участникам сценарий форс-мажорной ситуации — возгорание в слу-

жебном помещении — и оценивали ход их действий. Вторая задача была привычнее — перевод стрелки вручную.

## В финале

Финал проходил 25 июля в актовом зале на проспекте Мира. До старта соревнования участники представили небольшие презентации о себе. Зрители узнали, что лучшие дежурные не только профессионалы, но и люди с интересными увлечениями. Например, представительница 1-й дистанции Анастасия Ключева в свободное время немного художник, Светлана Дорохова со 2-й дистанции интересуется редкими видами бабочек, Татьяна Мозгова с 9-й — рыболов, а Виктория Жучкова с 10-й — фотоблоггер и снимает станции метро.

После знакомства последовало четыре конкурсных задания — на знание профессиональных тонкостей и метрополитена в целом, а также на ловкость в поднимании вещей изолирующими клещами. Самая разная помощь требуется подчас пассажирам и коллегам от дежурных по станции!

## В итоге

По сумме баллов двух этапов лучшей дежурной по станции метрополитена стала **Светлана Дорохова** (2-я дистанция, станция «Орехово»), 2-е место заняла **Елена Петрова** (6-я дистанция, станция «Жулебино»), 3-е место — **Анастасия Ключева**, (1-я дистанция, станция «Библиотека им. Ленина»).

Также дипломами и премиями поощрили конкурсантов, завоевавших 4–6 места: **Татьяну Мозгову** (9-я дистанция), **Викторию Жучкову** (10-я дистанция) и **Натэлли Закирову** (4-я дистанция).

## О победительнице

В метрополитене Светлана Дорохова трудится с 2015 года. Свое дело выбрала по совету мамы, также работавшей в метро. На месте не сидит, во все вникать, много общаться — в про-



Тройка лучших: Анастасия Ключева (3-е место), Светлана Дорохова (1-е место) и Елена Петрова (2-е место)

фессии нашлось то, что было девушке по душе. Так что после победы она первым делом сообщила о своем успехе маме, а следом — супругу. Заметим, что свое личное счастье Светлана обрела, придя в метро, ведь будущего мужа она встретила во время своих будней — он работает в полиции на метрополитене. В зрительном зале у нее также были болельщики с родной дистанции, в их числе непосредственный руководитель — начальник станции Дмитрий Шахаров. Ему удалось поздравить Светлану практически первым. Сразу после членов конкурсной комиссии.

## О болельщиках

На взгляд наблюдателя, свою особую победу в этот день завоевала Лариса Свежакова (8-я дистанция). У нее была самая дружная и веселая группа поддержки. Коллеги подготовились, сочинили «кричалки». К примеру, такую: «Дежурные любимые, вы непобедимые! А если «победимые» — все равно любимые!»

Поздравляем не только призеров и финалистов, но и всех участников конкурса. Уверены, что для каждого из них это был ценный профессиональный опыт.



Победительница конкурса на первом этапе



Финалисты конкурса

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

# Добро пожаловать в кабинет к руководителю!

**Заместитель начальника метрополитена по управлению персоналом Павел Ковалев провел серию встреч с молодыми работниками предприятия, где выслушал их вопросы и предложения по совершенствованию кадровой политики и условий труда.**

Темы обсуждались разные — от совсем локальных (например, условия труда на конкретном рабочем месте) до более крупных (например, предложение учредить новый профессиональный конкурс или просьба рассмотреть возможности ввести дополнительные льго-



На встрече с заместителем начальника метрополитена по управлению персоналом Павлом Ковалевым

ты на проезд). Некоторые вопросы уже решаются, другие, помасштабнее, требуют времени и взвешенной оценки. Но тот факт, что озвученные проблемы или идеи услышаны руководством, — первый шаг к их решению и осуществлению.

Общение в таком формате будет продолжаться. О самых интересных из поднятых тем мы планируем рассказывать читателям ММ. **ММ**

**А вы хотите попасть на встречу с руководителем кадрового блока? Если да, обратитесь к председателю Совета молодежи вашего подразделения. Также вы можете задать вопрос заочно — по почте [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru)**

## КОНКУРС

# На страже безопасности метрополитена

Уже более двадцати лет в московском метро ежегодно проводятся конкурсы профессионального мастерства. Участники конкурсов не только приобретают новые знания, обмениваются опытом с коллегами, но и повышают уровень своей профессиональной подготовки. Для многих участников победа или призовое место в конкурсе послужило толчком для карьерного роста, а для остальных работников — хорошим стимулом для совершенствования своих профессиональных навыков.



Елена Кукушкина (2-е место) в работе с портативным газоанализатором



Вячеслав Титов (3-е место) досматривает багаж с помощью рентгеновской установки

Долгое время самая массовая профессия метрополитена — инспектор транспортной безопасности — оставалась неохваченной конкурсом профессионального мастерства. Впервые в истории московского метро 7 и 8 августа на базе Учебного центра подготовки и повышения квалификации сил обеспечения транспортной безопасности Службы безопасности прошел конкурс профессионального мастерства работников Подразделения транспортной безопасности Службы безопасности, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности. В конкурсе приняли участие 20 лучших работников — по двое от каждого отдела Подразделения транспортной безопасности.

К проведению конкурса профессионального мастерства организаторы подошли серьезно — испытания были разделены на теорию и практику и проходили в Учебном центре Службы безопасности в течение двух дней.

В первый день конкурсанты продемонстрировали свои теоретические зна-

ния в области обеспечения транспортной безопасности: они ответили на 20 письменных вопросов из области знания законодательства и локальных нормативных документов, а затем прошли компьютерное тестирование, состоящее из 40 заданий, по распознаванию рентгенографических изображений предметов, запрещенных к провозу в метрополитене.

Второй день конкурса был посвящен практическим испытаниям, направленным на совершенствование навыков работы, умения эффективно решать поставленные задачи и развивать профессиональное мышление. Конкурсантам предстояло точно и грамотно выполнить задания по обследованию физических лиц и багажа пассажиров, направленных на обнаружение, выявление, распознавание и идентификацию предметов и веществ, провоз которых запрещен в метрополитене. В конкурсное испытание в обязательном порядке входило задание на проявление коммуникативных навыков, выражающихся в способности работника грамотно и вежливо объяснить с пассажирами, проинформировать их о правилах поведения в зоне транспорт-

ной безопасности и умении «погасить» конфликтную ситуацию.

Кроме этого, всем конкурсантам необходимо было продемонстрировать навыки и умения работы с досмотровым оборудованием: ручным металлодетектором, стационарным арочным металлодетектором «Смарт-Скан», газоанализаторами («М-Ион» и «Кербер»), рентгеновской установкой «Калан-2М» и взрывозащитным контейнером.

Все участники конкурса показали достойные результаты. Жюри, в состав которого вошли представители руководства СБ, начальники отделов и преподаватели Учебного центра, было непросто определить победителей. Но в итоге лучшим инспектором транспортной безопасно-

сти в этом году стала **Ольга Шляпникова**, которая работает на станции «Сходненская». С минимальным отрывом в один балл на втором месте оказалась **Елена Кукушкина**, работающая на станции «Петровско-Разумовская». А третье место занял **Вячеслав Титов**, несущий службу на станции «Хорошевская». Победителей наградили дипломами, а **Виктория Исакова** и **Михаил Ермолаев** — участники, занявшие 4-е и 5-е места соответственно, были отмечены похвальными листами.

Конкурс оказался полезен не только его участникам — руководству Службы безопасности он помог определить профессиональный потенциал работников и оценить возможность перспективы их карьерного роста. **ММ**



**Победитель конкурса** Ольга Шляпникова работает в московском метро уже 3 года и 3 месяца. Даже несмотря на наличие отдельных «минусов», считает свою работу достойной и нужной. Ольга призналась, что самый большой минус в работе — это недопонимание важности работы инспекторов транспортной безопасности отдельными пассажирами, которые «хоть и понимают необходимость проведения досмотровых мероприятий в метро, но иногда слишком резко выражают свое недовольство, когда их останавливают для проведения дополнительного досмотра».

## Слушаем независимое мнение



**Клуб профориентации и личностного развития для наших детей «35-й отряд» открылся несколько месяцев назад. Его жизнь насыщена событиями, о которых мы не раз рассказывали, при этом цитируя организаторов и самих ребят. Но пришло время спросить мнение у самых авторитетных судей — коллег-родителей, чьи дети уже в отряде.**

**Лариса Капырина (сыну 13 лет):** «Ребенок очень доволен. Взахлеб рассказывает обо всем. Старается быть максимально ответственным в заданиях, что тоже немаловажно».

**Ирина Наумкина (сыну 13 лет):** «Честно, не ожидала, что моему ребенку так понравится! «35-й отряд» — это большая семья! Командиры — молодцы! Простите, что мало. Просто восторг сложно описать».

**Елена Лукина (сыну 14 лет):** «Моего ребенка сложно удивить и увлечь хоть чем-то. Теперь я стала чаще видеть его улыбку. А приехав из лагеря, он гордо заявил, что снова встре-

тится с ребятами и вожатыми в сентябре. Вот это прогресс для нас».

**Екатерина Косякова (сыну 12 лет):** «Благодаря «35-му отряду» мой ребенок стал более раскрепощенным, приобрел друзей, получил очень много полезной информации и навыков. Не у многих родителей есть возможность каждую неделю водить своих детей по музеям и встречаться с интересными и знаменитыми людьми».

**Мария Грузинина (сыну 15 лет):** «Создание «Отряда» было великолепной задумкой. Я и ребенок — в восторге. Благодаря отряду мой сын знает о метрополитене больше, чем я». **ММ**



Вечер в «Отряде»

### Запись продолжается

В отряд принимают детей от 12 до 18 лет. Занятия (о метро, общеразвивающие, экскурсии, мастер-классы и др.) проходят дважды в неделю, но сейчас **формируется также группа выходного дня (от 16 лет).**

Контакты отряда: **35-otryad@mosmetro.ru**, +7 495 622 25 86, станция «Выставочная» (кабинет 133), проспект Мира, 41, стр. 2 (кабинет 345).

ОДИН ДЕНЬ С...

# С ТОЧНОСТЬЮ ДО МИКРОМЕТРА

Наш корреспондент провел один рабочий день в лаборатории метрологии Московского метрополитена.

В метро, для безопасности работы, буквально все — от состояния рельсов до скорости движения поездов — тестируется и измеряется. А для достоверности и точности этих показаний нужно проверять и сами средства измерений. Их в метрополитене великое разнообразие, и каждый экземпляр прошел через руки специалистов лаборатории метрологии.

## Место действия

Эта лаборатория — ключевой участок метрологического обслуживания средств измерений в метро. Есть еще площадки в пяти электродепо, а общее руководство метрологическим обеспечением метрополитена осуществляет Отдел главного метролога.

Наша лаборатория находится на шоссе Энтузиастов. Штат лаборатории — 49 человек. Это специалисты высокой квалификации и редкой специализации. К одному из них мы наведались в гости.

## Начало дня

Инженер 1-й категории Анастасия Соломатина приступает к работе, как и многие на предприятии, в 8:00. Наш корреспондент тоже прибыл в лабораторию утром, приготовившись наблюдать и фиксировать, как протекает обычный день метролога. Но Настя сразу предупредила:

— У меня практически нет одинаковых дней. Хотя так далеко не везде: наша профессия может быть довольно монотонной. Но только не в метро, где большое разнообразие задач! Здесь есть как широко распространенные средства измерения, так и уникальные.

В подтверждение этих слов приходит задание, требующее не просто опыта, но творческого подхода. Лучше сказать — аналитического, раз уж речь о точных измерениях.

— Это шаблон износа токоъемника, который используется на монорельсовой транспортной системе. Данный шаблон уникален и используется только в метрополитене, потому необходимо самостоятельно разрабатывать методику калибровки, — Настя кладет на стол маленький металлический предмет непростой формы. — А вот чертеж к нему со всеми характеристиками, — она разворачивает огромный лист. — Нужно определить действительные размеры шаблона. А потом, сделав измерения, посмотрим: находятся ли они в пределах допуска — 0,1 мм.

— Так мало?

— Напротив, это довольно много.

Метрологическое обслуживание средств измерения проводится с помощью средств калибровки, точность которых в разы выше, чем у калибруемых средств измерений. Средства калибровки, в свою очередь, проходят поверку в организациях, имеющих более точные эталоны.



Процесс измерения с применением осциллографа и частотомера



Инженер 1-й категории Анастасия Соломатина

## Метрология — это красиво

Интересно, а есть ли у нашей собеседницы среди большого разнообразия средств измерений такое, которое ей больше всего по душе? Бывают ли предпочтения в средствах измерений?

— Больше всего люблю работать с микрометром, — признается Настя. — Так называется не только одна миллионная доля метра, но и прибор для высокоточного определения линейного размера детали. Так вот. Во время работы с ним можно наблюдать такое физическое явление, как интерференция. Вот, посмотрите в это стеклышко!

— Какая-то темная полоса...

— Приглядитесь, и увидите цвета.

— Да, словно несколько маленьких радуг. Красиво!

Коллеги, вы тоже можете увидеть интерференцию — это те самые переливы, которые бывают на мыльных пузырях. Выходит, метрология — наука не только точная, но и эффектная!

## Верный выбор

— Анастасия, как вы выбрали профессию? Может, по примеру родителей?

— Как раз нет. Папа работает пожарным, мама работает сотрудником пенсионного фонда. А мне

всегда нравились точные науки, особенно математика.

— А как пришли в метро?

— Настю пригласила я, — вступает в разговор начальник лаборатории Людмила Жеребцова, — полтора года назад. За это время она поднялась на две карьерные ступени — с инженера до инженера первой категории. А заметила я ее на курсах повышения квалификации. Это удачное место для поиска молодых и перспективных кадров. У Анастасии отличная подготовка — два красных диплома МИИТа, хороший практический опыт и, главное, гибкий и быстрый ум, что необходимо в нашей профессии.

— Однако в метро моих знаний-умений оказалось мало, и здесь, в лаборатории, меня многому научили, — замечает Настя. — До этого я специализировалась только на линейно-угловых измерениях, а теперь могу делать радиоизмерения, провожу аттестацию испытательного оборудования и пишу методики калибровки средств измерений.

— А как проходит аттестация испытательного оборудования?

— Хотите увидеть? У нас есть такая задача — из депо «Планерное» поступил стенд контроля блока скорости вагонов метро.



Калибровка микрометра с использованием плоскопараллельных концевых мер длины

Этот процесс тоже эксклюзивный. Расскажем по порядку. В метро работает система автоматической регулировки скорости (АРС). В вагонах установлены блоки измерения скорости, которые периодически проверяют с помощью стендов, имитирующих различные режимы движения и нагрузки. Но и сами стенды, в свою очередь, проходят аттестацию в лаборатории. Здесь их испытывают с применением, скажем, коммутационных устройств и высокоточных средств измерений.

— Показания в пределах допускаемых значений. Стенд прошел аттестацию, — резюмирует Людмила Валерьевна, наставнически «ассистировавшая» Анастасии в этом процессе.

## P.S.

Чтобы описать все задачи этого дня, не хватит газетной полосы. Нам повезло наблюдать не только редкие, но и типичные измерения: в этот день на калибровку пришла большая партия датчиков давления. Была и бумажная работа — как без нее? Требуется внимательно заполнить сертификаты калибровки, оформить протоколы аттестации — у метролога должна быть точность во всем.

По подсчетам работников лаборатории, в год в ее стенах калибруется более 53 000 единиц средств измерений. Жизненный цикл каждого из них, его текущие характеристики и метрологическое обслуживание отражается в его паспорте или карточке в АСУ «Метрология».

Спустя время, примерно год, он вновь вернется на плановую поверку сюда, в лабораторию метрологии метрополитена. **ММ**



## Для справки

Термин «**метрология**» происходит от греч. μέτρον «мера» + λόγος «мысль». Это наука об измерениях, методах и средствах обеспечения их единства и способах достижения требуемой точности.

**20 мая 1875 г.** была подписана Метрическая конвенция 17 государств, включая Россию, и созданы международные и национальные прототипы килограмма и метра. Именно 20 мая отмечается **День метролога**.

**В XX веке, в 1960 г.** появилась **Международная система единиц (СИ)**. Для интереса, русские пословицы, переведенные в СИ, будут звучать так: «проглотил 71,1 сантиметра», «от горшка 8,8 сантиметра», «1,26 метра во лбу».

## ЧАСТНЫЕ ИСТОРИИ

## «Выходи за меня!» — сказал он со сцены КВН

В прошлом номере ММ мы подняли тему семейную и собираемся ее продолжить. Есть новый интересный сюжет — о нем и расскажем.

Начале этой истории мы уже рассказывали читателям. Это был самый захватывающий эпизод встречи в Клубе веселых и находчивых метрополитена. Напомним, дело было в апреле в актовом зале на проспекте Мира. Во время конкурса «Разминка-Микс» игрок команды «25 оттенков серого» машинист электродепо «Владыкино» Андрей Галактионов попросил помощь зала. Капитан сборной «Владыкино» была посвящена в его тайный замысел и выбрала нужного человека — любимую девушку Андрея Карину.

Мы были свидетелями истории, сохранилось даже видеодоказательство, и можно точно утверждать, что Карина не подозревала, что произойдет дальше. А дальше, при всех зрителях, Андрей сделал ей предложение руки и сердца.

Наверное, кроме романтики тут был тонкий расчет: как отказать парню публично? Но был и риск! «Если ты скажешь «нет», я круто обломаюсь», — предупредил невесту Андрей, вызвав взрыв смеха в зале. Она ответила: «Да!»

Последовал романтический ужин в ресторане — конечно, со всей командой. И здесь в конкурсах они выиграли свое первое совместное имущество — набор посуды. Он уже пригодился. Карина очень любит смотреть кулинарные программы и потом экспериментирует. Удачным вышло блюдо или не совсем — Андрею уже не выбирать, ведь буквально недавно желание его исполнилось — они поженились.

На самом деле они шли к этому событию долго. Знакомство произошло двадцать лет назад. Это была первая



Карина и Андрей Галактионовы

любовь для обоих. Карина провожала Андрея в армию. И между прочим, дождалась его. Но потом их пути как-то разошлись. Наверное, чтобы опять слиться в одну большую дорогу. Уже наверняка!

У новой семьи немало общих интересов: тяга к путешествиям, рок-музыка, исторические книги и фильмы. Но и во многом они не похожи, и тем больше поводов проявить свои лучшие чувства друг к другу.

«Карина по профессии фотодизайнер, — рассказывает Андрей. — Она любит искусство, ходит по выставкам. Я с ней. При этом делаю вид, что очень увлечен и что-то даже понимаю. Она тоже идет на уступки. Например, терпит долгие и громкие футбольные трансляции, не переключает телевизор».

В чем супруги абсолютно сходятся, так это в планах на будущее. Первый из них — расширение семьи. Редакция ММ (да что там — весь метрополитен!) желает семье Галактионовых скорейшей реализации этого проекта. Веселых людей должно быть много! ММ

## ДАТА

25 августа — Всемирный день защиты бездомных животных

## Кто на спасение рукокрылых?

Среди нас есть люди, не жалеющие сил, времени и средств на спасение братьев меньших. Наверняка каждому представилась подобранная на улице собачка или согретая от мороза кошечка. Но нет! Рассказ нашего коллеги — куда необычнее!



Максим Рублев, главный специалист Отдела научно-технического развития Службы профориентации, обучения и развития персонала:



«У каждого свое хобби. Кто-то накручивает километры на велосипеде, кто-то бегает, кто-то занимается коллекционированием, а мы... А мы занимаемся спасением, выхаживанием и выпуском в природу таких, хотел написать «экзотических», но нет... Мы занимаемся реабилитацией и реинтродукцией рукокрылых, то есть летучих мышей».

Очень часто рукокрылых путают с вредителями, но все наоборот. Летучие мыши — одни из полезнейших млекопитающих нашего региона. Например, двухцветный кожан, обычная ночная мышь для Москвы и Московской области, размером 5–6 см, за ночь съедает до 500 комаров. Кстати, на территории нашего города обитает 6 видов рукокрылых, и все они занесены в Красную книгу Москвы.

С чего все началось? Наверное, с Центра реабилитации рукокрылых Московского зоопарка. Когда тебе дают погладить эту мелочь размером в пять сантиметров, ты понимаешь, насколько они беззащитны перед людьми. Потом был Волгоград, когда зимой женщина вызвала строителей из-за непонятных звуков на балконе, те вскрыли обшивку, а там зимовала колония рыжих вечерниц. Недолго думая, строители собрали спящих мышей в пластиковые пакеты, завязали и вынесли в мусорные контейнеры. Мы об этом узнали случайно, из социальных сетей. Были оперативно найдены волонтеры, долго пытались вычислить ту самую мусорку, куда их живых выбросили, но мы успели. Ребята (за что им огромное спасибо) в темноте, с фонариками, копались в контейнерах, ища выживших, и только благодаря им свыше 200 рукокрылых было спасено. Весной, в апреле, они все были выпущены в природу.



Максим Рублев и спасенный рукокрылый по имени Ю

Сейчас лето, нам приносят как ломаных мышей, так и совсем молодую поросль, для которых первая охота закончилась неудачно. Спасаем, лечим, откармливаем и выпускаем на свободу».

Если вы нашли летучую мышь и не знаете, что делать, вам всегда помогут в Центре реабилитации рукокрылых Московского зоопарка ([moscowzoo.ru/my-zoo/rukokrylye](http://moscowzoo.ru/my-zoo/rukokrylye)), или можно проконсультироваться по телефону +7 (999) 001-23-41. ММ

## СПОРТ

## Взяли кубок двух столиц

Метрополитены Москвы и Санкт-Петербурга встретились на футбольном поле.

По приглашению руководства и профсоюзной организации электродепо «Автово» Петербургского метрополитена чемпион Московского метрополитена — команда Управления и сборная Дирекции информационно-технологических систем и систем связи при-

няли участие в турнире по мини-футболу «Кубок двух столиц».

В первом полуфинальном матче команда Управления взяла верх со счетом 1:0 над Подразделением транспортной безопасности петербургского метро. Во втором полуфинале ДИТС в серии послематчевых пенальти обыграла хозяев турнира из электродепо «Автово».

В итоге главный трофей разыграли между собой две московские сборные. Финал получился захватывающим. К середине первого тайма команда ДИТС выигрывала 2:0, но закончился первый тайм уже со счетом 3:2 в пользу Управления. Во втором тайме счет сравнялся (3:3) и продержался до последней минуты игры. Решающий мяч забил нападающий команды Управления Дмитрий Бабин, который стал лучшим бомбардиром и игроком всего турнира.

На следующий день участники соревнований стали зрителями главного военно-морского парада России, посвященного Дню Военно-морского флота.

Наши команды благодарят коллег из электродепо «Автово» за прекрасно организованный турнир. ММ



Первая игра турнира. В яркой форме — будущие победители

## Пляжный сезон в «Планерном»

29 июля состоялись решающие встречи чемпионата Московского метрополитена по пляжному волейболу.

Итоги этого первенства пойдут в зачет Спартакиады работников, которую ежегодно проводит ДОРПРОФЖЕЛ метрополитена.

Отборочные игры стартовали 8 июля. Соревнования проходили на территории электродепо «Планерное». Погода в нынешнем июле не балует москвичей, но тем, кто дошел до игр за призовые места, повезло. Решающий день выдался не дождливый и даже местами солнечный.

Призовые места распределились так: чемпион — электродепо «Сокол», серебро — у электродепо «Планерное», бронза — у Дирекции информационно-технологических систем и систем связи. ММ



Александр Полешкин и Олег Сергеев из «Сокола» — чемпионы в пляжном волейболе



Санкт-Петербург. Электродепо «Автово». 27 июля 2019 г.



## Мойдодыр для вагонов метро

**Московское метро постоянно убирают, чистят и моют. Но помимо уборки станций и вестибюлей, одним из важных процессов для обеспечения чистоты метрополитена является мойка подвижного состава. Сегодня мы расскажем о комплексе производства финской компании Tammermatic, установленном в электродепо «Планерное».**

Компания Tammermatic была основана более 40 лет назад и является одним из ведущих мировых производителей автоматических моек для всех видов транспорта. С 70-х годов прошлого века более 200 порталных моек различного типа закупила еще советская сторона для железнодорожного и автомобильного транспорта.

Моечный комплекс для вагонов метрополитена депо «Планерное» представляет собой стационарно установленную конструкцию, через которую поезда проходят собственным ходом. Управление комплексом осуществляется одним человеком, а мойка состава происходит полностью в автоматическом режиме по заранее выбранной оператором программе.

### Принцип работы

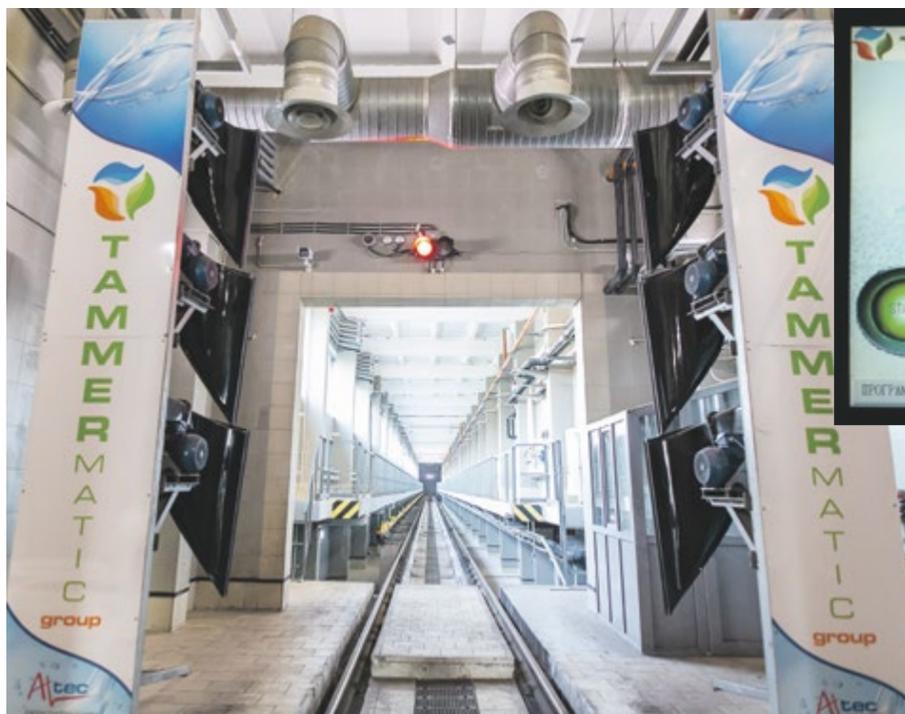
Моечная установка предназначена для поверхностной мойки составов метро. Сам процесс проходит во время проезда состава с установленной скоростью через моечный комплекс, состоящий из десяти щеток: восемь щеток установлены вертикально и условно поделены на две секции, четыре из них используются для мойки торцов и боков состава, а другие четыре — для домывки и споласкивания боковых частей вагонов. Две верхние щетки расположены под углом специально — для промывания крыши и верхних углов вагона. Сверхмягкий, длинный ворс верхних щеток, скорость и направление их вращения позволяют промывать углы и плоскость крыши, задние стенки кондиционеров и черпаков вентиляции (в случаях, когда происходит помывка состава с приточно-вытяжной системой вентиляции).

Программа комплекса имеет множество настроек и может быть использована для разных условий мойки под разные типы подвижного состава.

Установка мойки вагонов представляет собой модульную конструкцию, рассчитанную на длительный срок эксплуатации. Каркасная конструкция выполнена из сварных профильных труб и обработана сверхпрочным эпоксидным антикоррозийным составом.

Рекомендуемая скорость движения состава через моечный комплекс составляет максимум 1,5–2,5 км/час, так как именно при такой скорости обеспечивается наилучший результат мойки.

Установка мойки работает полностью в автоматическом режиме по заранее установленным программам. Система фотоэлементов, установленных в начале и конце моечного комплекса, контролирует скорость и прохождение состава через установку.



Мойка состава осуществляется только при движении в одном направлении, при заезде с парковых путей на моечную канаву депо. Движение без мойки может происходить в оба направления. Система, установленная в пультовой кабине, позволяет контролировать мойку в ручном режиме и в случае необходимости остановить процесс мойки. Мойка оборудована системами безопасности, контролем скорости и позволяет за счет этого осуществлять автоматический выбор программ с учетом скорости прохождения состава.

### Арка предварительного ополаскивания

Арка устанавливается на входе в зону мойки и предназначена для предварительной коррекции температуры. Зимой на поверхность вагонов подают воду для предварительного подогрева корпуса вагона и получения лучшего результата мойки. В летнее же время арка предназначена для охлаждения поверхности вагонов. В обоих случаях используется вода комнатной температуры. В качестве воды перед нанесением химикатов предварительной мойки используется обратная вода, которая подается из сборного резервуара. Процесс использования очищенной обратной воды позволяет существенно сократить расход из городской системы водоснабжения.



### Арка нанесения моющих химикатов

Арка предназначена для подачи моющих средств на корпус вагонов до основного процесса мойки щетками. Предварительное нанесение позволяет подготовить поверхность вагона: грязь намокает и разжижается, что существенно упрощает последующие операции мойки и обеспечивает высокое

качество очистки покрытия вагона. Время нахождения химии на корпусе зависит от скорости состава и расстояния между аркой и щеточным модулем и варьируется в пределах 1–2 мин. Подготовка моющих составов производится автоматически с помощью смешивающей станции и посредством насосов подается на арку. Насосные блоки можно использовать либо вместе одновременно (нормальный режим), либо отдельно только один блок по выбору. Трубопроводы и форсунки арок, работающие с агрессивной химической средой, выполнены из качественной нержавеющей стали, что обеспечивает им долгий срок службы без ремонта и замены.

### Щеточная секция

Секция моечного комплекса состоит из трех модулей. Первый — для мойки вагонов, второй — для мойки углов и горизонтальной части крыши, третий модуль предназначен для домывки и споласкивания, удаления остатков моющих средств с корпуса вагона.

Щетки первого модуля, промывающие передний торец состава, сходятся в середине, заходя за центральную ось и расходясь, промывают торец, после чего остаются в положении мойки боковых поверхностей вагонов. При выходе последнего вагона из модуля задние щетки сходятся в середину, промывая задний торец вагона. Щетка состоит из щеточного вала с легко заменяемыми щеточными элементами, с длиной ворса до 500 мм. Щеточный модуль также оборудован системой подачи моющего раствора на щетку.

Щетки второго модуля расположены под углом, и зоны охвата перекрывают



друг друга, что обеспечивает качественную мойку крыши без пропусков. Щетки имеют разные направления вращения, что необходимо для промывания задней части блоков кондиционирования, установленных на крыше вагона и вентиляционных черпаков, в случаях, когда происходит помывка состава с приточно-вытяжной системой вентиляции. Щеточный блок состоит из двух прочных корпусов, при этом угол наклона имеет возможность изменения вручную. Модуль также оборудован системой подачи моющего раствора на щетку. Данная система применяется в соответствии с программой и в зависимости от программы мойки может не использоваться.

Третий щеточный модуль предназначен для окончательной обработки боковых частей вагонов. Первая пара использует моющий раствор, а вторая чистую воду для удаления остатков раствора с корпуса вагона. Споласкивающий щеточный блок состоит из двух прочных рам, на которых с помощью подшипников установлены поворотные щеточные рамы. Щетки имеют незначительный ход и предназначены только для обработки боков вагонов.

### Арка споласкивания

Арка установлена за модулем щеток и предназначена для окончательного смыва моющих средств. Споласкивание после мойки осуществляется фильтрованной циркуляционной водой.

### Сушилка

Сушилка представляет собой рамную конструкцию с закрепленными на ней вентиляторами со щелевыми распределителями воздуха, предназначенная для окончательного удаления воды с корпуса вагона воздухом.

Мойка вагонов может происходить ежедневно и круглогодично (при условии, что температура окружающего воздуха не ниже -15 °С). Мойка одного состава занимает не более 15 минут (начиная от нанесения средства для предварительной мойки до конца процесса сушки), таким образом, максимальная производительность составляет до тридцати составов в сутки. **MM**



**Максим Рублев,**  
главный специалист  
отдела НТР СОП

## КИНО И МЕТРО

## «Цирк» на «Охотном ряду»

Ежегодно 27 августа отмечается профессиональный праздник кинематографистов — День российского кино. Сегодня мы расскажем о самом первом фильме, снятом в московском метро.

В 1935 году о скором пуске метрополитена в Москве не знал только ленивый. И пока вся страна, затаив дыхание, ждала его, как чуда, режиссер Григорий Александров приступил к съемкам своего очередного детища с блистательной Любовью Орловой в главной роли. Конъюнктурщик по натуре, он тонко чувствовал все современные тенденции и, конечно же, не мог пройти мимо такого грандиозного события, как открытие метро.

В основу сюжета фильма легла пьеса «Под куполом цирка» Ильи Ильфа, Евгения Петрова и Валентина Катаева. В ней американская артистка приезжает на гастроли в Советский Союз с цирковым номером «Полет на Луну» и принимает решение остаться. Как видим, проблематика пьесы была далека от развернувшейся в столице «борьбы за метро». Никаких сцен, имевших отношение к метрополитену, не содержала и ее постановка в московском театре «Мюзик-холл», премьера которой состоялась 23 декабря 1934 года. В следующем году Ильф и Петров создают сценарий комедии с таким же названием и с некоторыми исправлениями, но никаких намеков на метро в нем по-прежнему не наблюдается.

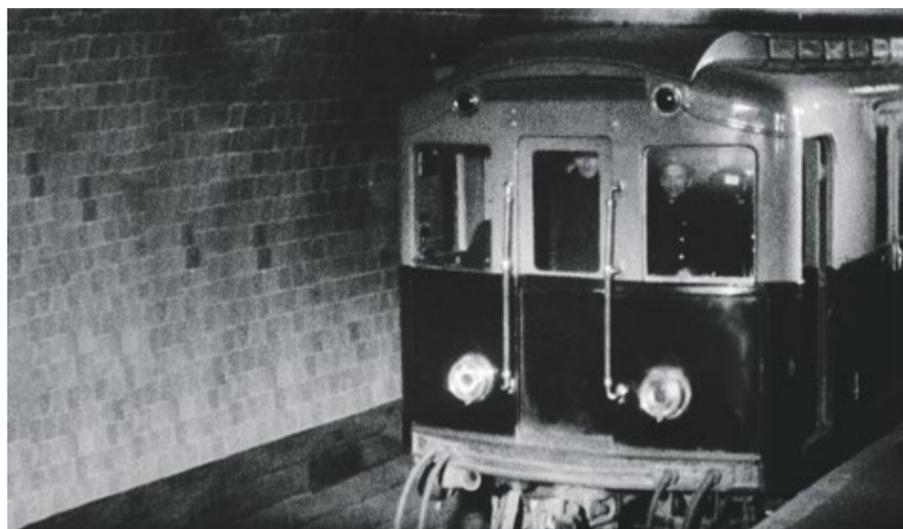
Впрочем, как говорится, стоит только захотеть, и уже в одной из первых версий режиссерского сценария «звуковой кинокомедии «Под куполом цирка», написанного на этот раз совместно с Александровым, появляется эффектная сцена на эскалаторе. Любопытно, что его текст, хранящийся в Российском государственном архиве литературы и искусства, содержит забавную опечатку — машинистка упрямо, на протяжении нескольких строк печатает «экскаватор» вместо «эскалатор». Это косвенно указывает на то, что для советских граждан эскалатор в ту пору был диковинку, ведь их первые образцы появились в СССР именно на станциях московского метро.

В дальнейшем Григорий Александров весьма вольно обошелся с этой ранней версией сценария, тем самым лишившись одобрения Ильфа и Петрова, но, тем не менее, сохранив сцену в метро. Как говорилось в их совместном письме в Общество по охране авторских прав, «по соображениям творческих разногласий с режиссером авторы и режиссер пришли к решению не опубликовывать фамилий Ильфа и Петрова как авторов сценария». В итоге после всех споров, трансформаций и переделок название картины было сокращено до короткого «Цирк», а сцена в метро стала выглядеть так: «Подъезжает поезд метро. Публика выходит из него и направляется к выходу. Герой картины Скамейкин с ребенком подбегает к эскалатору, вскакивает, спускается вниз, затем комично пытается взобраться по работающему на спуск эскалатору. Этот фееричный гэг — калька из фильма Чарли Чаплина Floorwalker».



Подготовительный и съемочный процесс занял весь 1935 год, и потому будущий фильм впитал в себя всю энергетику, всю атмосферу того знаменательного для страны и для метрополитена года. Сцены в метро (с некоторыми другими эпизодами) снимали в первую очередь — еще до утверждения сценария. Съемки начались спустя месяц после открытия метрополитена, 13 июня 1935 года, и проходили на станции «Охотный ряд». Главный оператор картины Владимир Нильсен находился в это время за границей в составе делегации, посетившей Францию и Голливуд, и поэтому снимал его ученик — второй оператор Борис Петров. Помимо новехонького поезда «А», в кадр попали утраченные ныне детали интерьера станции — глазурованная плитка путевых стен и торшеры центрального зала. В фильме мы видим и западный вестибюль «Охотного ряда», исчезнувший вместе с уничтоженной гостиницей «Москва», в которую он был встроен.

Прибытие поезда на станцию «Охотный ряд» снимали с оглядкой на знаменитый фильм братьев Люмьер «Прибытие поезда на вокзал Ла Сьота», точно сохранив ракурс съемки, уже тогда ставший каноническим. Эти кадры в контексте отечественного кинематографа вполне сопоставимы по значимости с короткометражкой прославленных французов — и если их фильм является первым в истории, запечатлевшим пассажирский поезд, то «Цирк» стал первым игровым фильмом, снятым в московском метро.



Кадр из фильма — поезд на станции метро «Охотный ряд»

Впоследствии в апрельском номере информационно-репертуарного бюллетеня «Московский экран» за 1936 год операторы поделились опытом съемок в метро: «Впервые в художественном фильме, в одном из эпизодов нашей картины показан Московский метрополитен. Нам хотелось даже в незначительных, проходных кадрах показать великолепную архитектуру станции «Охотный ряд», выявить динамику мощных эскалаторов, воспроизвести своеобразное освещение станции».



Симптоматично, что сцены в метро вставлены режиссером в цирковой дивертисмент «Чудо техники XX века», который возвращает нас к традиционному дореволюционному цирку и иронически комментирует идею технического прогресса в ее советском воплощении. Кадры прибытия новейшего поезда на крупнейшую в мире станцию глубокого заложения с шестью мощнейшими эскалаторами перемежаются с ездой на архаичном велосипеде, а песен-

ка исполнителей связывает обе сцены лейтмотивом бесконечно крутящихся педалей. Представив метро как веселый аттракцион, режиссер попал в точку, угадал на все сто, отразив отношение обывателей к новому для столицы транспортному средству. И еще долгое время метрополитен оставался главным аттракционом Москвы, что прослеживается и в другом фильме того периода — детективе «Ошибка инженера Кочина» (1939) Александра Мачерета (также с Любовью Орловой в одной из главных ролей). В нем Ида, жена еврейского портного в исполнении Фаины Раневской, говорит о шпионе (куда же без них в 30-е!), который выдает себя за приезжего:

— Ну, положим, этого товарища надо понять: человек приехал из провинции, так ему все хочется — и покатайся на метро, и посмотри Москву, и заказать обратный билет на дорогу ему тоже хочется. Все ему хочется!

Вот это «покататься на метро» было такой же обязательной частью развлекательной программы 30-х, как в наши дни посещение парка «Зарядье» или селфи на фоне башен Москва-Сити. Серьезным транспортным предприятием, главным в столице, метрополитен станет позднее, а пока... Приключения провинциалов в столичной подземке — одна из самых ярких комедийных сцен в запрещенном, как поговаривают, лично Сталиным и не вышедшем на экраны фильме «Новая Москва» (1938) режиссера Александра Медведкина. Чего стоят экзерсисы с чайником на платформе «Площади Свердлова»? А сцена с поросенком на «Курской»? Пойдите, удивитесь вы, как же так? Со свиньями — в метро?! Да, представьте себе, со свиньями! Словом, цирк, да и только!

Метро и «Цирк» встретились вновь в день рождения Московского метрополитена — 15 мая 1936 года, только уже не на съемочной площадке, а на последней странице газеты «Правда», которая разместила статьи «Сегодня — годовщина пуска метро» и «Новые комедии на экране» аккуратно одну под другой.

Премьера фильма состоялась 23 мая 1936 года, представив зрителям не только Любовь Орлову во всем блеске ее великолепия, но и метрополитен, — учитывая гигантскую многомиллионную аудиторию картины, можно с уверенностью сказать, что большинство советских граждан впервые увидели метро исключительно благодаря «Цирку». Помимо несомненных художественных достоинств, фильм обладает для нас исторической ценностью кинодокумента той эпохи, и кадры из метрополитена играют в этом не последнюю роль. В общем, спасибо, «Цирк»!

Автор выражает признательность киноведам Николаю Майорову, Петру Багрову, Евгению Марголиту за неоценимую помощь, оказанную в работе над статьей. **MM**



**Сергей Орлов,**  
преподаватель  
Учебно-производственного  
центра

## ИСТОРИЯ СТАНЦИИ

## «Прспект Мира» — кольцевая

Станция открыта 30 января 1952 года в составе второго участка Кольцевой линии от «Курской» до «Белорусской». Первоначально станция носила название «Ботанический сад» — по находящемуся поблизости Ботаническому саду МГУ, который сегодня более известен как «Аптекарский огород». В 1966 году станция получила свое нынешнее название — по проходящей рядом магистрали — «Прспект Мира».

Пилоны станционного зала покрыты светлым прохоро-баландинским мрамором. Над карнизами пилонов — широкие керамические фризы с рельефным растительным орнаментом (венки, листья, бутоны и знамена), которые обрамляют 16 круглых медальонов, посвященных развитию сельского хозяйства в СССР (скульптор Георгий Мотовилов). На медальонах изображены: школьники, собирающие плоды; садовник, сажающий черенок; женщина, ухаживающая за деревцем; девочка, помогающая матери посадить цветок в горшок, и др. Пилоны со стороны боковых залов украшены бронзовыми решетками с вентиляционными отверстиями, в центре которых располагается восьмиугольник с серпом и молотом.

Свод центрального зала оформлен выпуклыми лепными полосами, образующими сплошную ромбическую сеть. По оси свода — ряд мощных бронзовых люстр, боковые залы освещают их уменьшенные аналоги. Пол выложен шахматным рисунком — черным габбро и светло-серым янцевским гранитом. Путевые стены облицованы темно-красным нижнетагильским мрамором с белыми прожилками, карниз — полосчатым мрамором коркодино, цоколь — черным лабрадоритом.

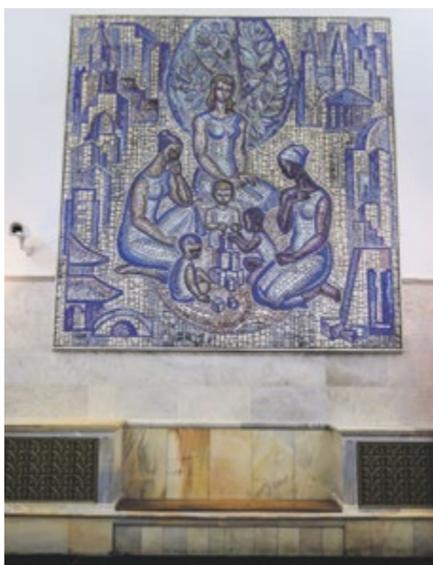
В момент открытия станции торцевая стена была пустой. По проекту здесь должна была размещаться композиция



Центральный зал станции в 1955 году



В ходе реставрации удалось воссоздать скульптуру «Плодородие», которая размещалась в нише между входом и выходом



Смальтовое панно «Матери мира»

из керамики с портретом Сталина — организатора проектов преобразования природы СССР. Керамическое панно было установлено только в 1953 году, уже после смерти вождя. Но просуществовало оно недолго — в 1958 году панно было демонтировано в связи с открытием перехода на одноименную станцию Рижского радиуса.

Наземный вестибюль, сооруженный по проекту Аркадия Аркина, встроен в жилое 13-этажное здание для работников Метростроя на проспекте Мира. Вход и выход оформлены в виде двух больших арок, между которыми расположена ниша со скульптурой женщины,

несущей на плече полную корзину фруктов (скульптор Пасковья Мельникова).

Потолок вестибюля, сооруженного по проекту архитекторов Владимира Гельфрейха и Михаила Минкуса, поддерживают четыре мощные колонны зеленого цвета с капителями в виде кроны. Глазуванная керамика украшена золотой лепниной (гирлянды, колосья, бутоны, звезды). Богато оформленные колонны одиноко смотрят на фоне аскетичных стен интерьера, которые просто оштукатурены, что в сумме с керамикой делает стиль вестибюля похожим на подземную часть станции. Освещают вестибюль спрятанные за карнизами капителей лампы.

Стена вестибюля, расположенная напротив эскалатора, первоначально была украшена лепным барельефом с профилем Сталина. В 1956 году лепнина была демонтирована, а в 1967 году стена была украшена смальтовым панно «Матери мира» художника Андрея Кузнецова, которое изображает матерей с детьми трех основных рас на фоне известных построек городов мира, строящих вместе домик из песка.

В 2014 году был подготовлен проект реставрации вестибюля станции: проведены обмеры, взяты технологические пробы материалов, тщательно изучены архивные источники, выполнена графич-



Перед открытием станции в январе 1952 года

ческая реконструкция утраченных деталей. Проект был согласован с Департаментом культурного наследия Москвы. В 2015 году вестибюль станции закрылся для замены эскалаторного комплекса и проведения реставрационных работ.

В ходе реставрации был расчищен фасад вестибюля, воссозданы утраченные детали порталов и декоративных элементов, отреставрированы все лепные части порталов и часов. Дверные заполнения порталов и верхняя полукруглая фрамуга воссозданы из дуба, решетки отреставрированы с возвращением им исторического цвета. Благодаря уцелевшим архивным фотографиям удалось воссоздать точную копию скульптуры «Плодородие», размещавшейся в нише фасада.

Внутри вестибюля были отреставрированы мраморная облицовка стен, мозаичное панно и лепной декор. С особой тщательностью реставраторы трудились над облицовкой колонн методом «холодной реставрации» керамики. Светильники, металлические решетки и прочие декоративные элементы тщательно отреставрировали и вернули на свои места. Покрытие пола вестибюля заменили с восстановлением рисунка и цвета, и все элементы приспособления станции к современным условиям были аккуратно вписаны в существующую архитектуру с учетом всех технических требований.

В мае 2016 года обновленный вестибюль станции «Прспект Мира» Кольцевой линии вновь распахнул двери для москвичей и гостей столицы. ММ

**Ботанический сад МГУ** — памятник истории и культуры Москвы, старейший ботанический сад России. Он был заложен на северной окраине Москвы, за Сухаревой башней, по указу Петра I в 1706 году для выращивания лекарственных растений. Сначала он принадлежал Аптекарскому приказу, затем Московскому госпиталю и Медико-хирургической академии. Выращиваемые здесь растения использовались не только для приготовления лекарств, но и для обучения ботанике студентов-медиков, будущих российских врачей.

К началу XIX века здесь были собраны сотни видов растений, ценность которых состояла уже не столько в их лекарственных свойствах — известных или предполагаемых, — сколько в их значении для изучения и преподавания ботаники. Именно поэтому Московский университет остановился на этом участке при выборе места для перенесения ботанического сада из центра города, с Моховой. В 1805 году бывший огород купил университет, и по сей день он остается в его ведении.

В саду работали многие известные ученые, которым во многом обязано своим развитием отечественное естествознание. Тысячи студентов и школьников постигали здесь тайны растительного царства, а бесчисленные простые посетители приходили сюда, чтобы отдохнуть в тени старого парка, полюбоваться на ухоженные цветники или подивиться на диковинные растения из далеких стран в оранжереях. И в наши дни старинный сад продолжает выполнять свою благородную миссию — рассказывать об удивительном мире растений и его значении для Земли и ее обитателей.

## ИСТОРИЯ КОЛЛЕКЦИЙ

## «Зажигательная» коллекция



В прошлом номере мы закончили серию публикаций про почтовые марки по теме «метро». Теперь хотим погрузить вас в не менее увлекательный вид коллекционирования.

Что такое филумения? Это — коллекционирование предметов, связанных со спичками (спичечные коробки, этикетки, сами спички, буклеты и т. п.). Само слово «филумения» происходит от греческого слова *philos* (любить) и латинского *lumen* (свет). Современный вариант названия переключался с английского *phillumenu* еще в 1943 году, но после реформ орфографии и пунктуации русского языка в 1956 году русский вариант лишился одной буквы «л», и коллекционирование с тех пор называется филумения, а коллекционеров называют филуменистами.

Тема «метро» в советской филумении раскрыта очень красочно и многогранно. В отличие от почтовых марок, количество спичек, а точнее спичечных этикеток, во много раз превышает как по количеству предметов, одиночных экземпляров, так и по разнообразию цветовых гамм и оттенков. А спичечных фабрик в СССР, изготов-

ливающих одни и те же серии, было предостаточно.

Сегодняшний наш обзор мы начнем с серии «Московское метро» по ГОСТ 1820-45, 1956–1957 годов выпуска.



В 1956 году рижская фабрика «Везувс» Латфанспичпром выпускает сувенирный набор из 10 коробков стандартных спичек и одной «кабинетки» (коробки увеличенного размера). Сама коробка набора обклеивалась крупной этикеткой — «гросс» (от английского термина *gross-size labels*). На «кабинетке» был изображен вестибюль станции «Дворец Советов» (сейчас — «Кропоткинская»). Набор состоял из этикеток с изображениями следующих станций: «Сокол», «Электрозаводская», «Сталинская» (сейчас — «Семеновская»), «ЦПКИО им. А. М. Горького» (сейчас —

«Парк культуры»), «Арбатская», «Комсомольская», «Ботаническая» (указано ошибочное название вместо «Ботанический сад», сейчас — «Проспект Мира»), «Павелецкая», «Новокузнецкая» и «Белорусская».

В том же 1956 году калужская фабрика «Гигант» Главфанспичпром выпускает ту же серию, но без сувенирного набора (без «гросса» и «кабинетки»). В «калужский» вариант вошло 11 этикеток (серия дополнена станцией «Курская»). В отличие от «рижской» серии, каждая этикетка из серии имеет разновидности как по цвету, так и по оттенкам. По «калужским» этикеткам на сегодня известно до 14 видов по каждой этикетке, а по «рижским» — всего несколько. Все эти разновидности филуменистами выявляются по сей день.



В 1957 году та же фабрика «Везувс» дополнила эту же серию шестью новыми станциями: «Курская», «Бауманская», «Площадь Революции», «Площадь Свердлова» (сейчас — «Театральная»), «Аэропорт» и «Киевская».

Новые коробки вышли без сувенирного набора и продавались по отдельности. Разновидностей по цветам и оттенкам у новой серии пока не найдено.

Примечательно, что этикетки стандартных спичек этой серии были выполнены по фотографиям, сделанным только в станционных залах.

Напоминаем, что более подробную информацию о различных предметах коллекционирования по теме «метро» можно узнать на сайте: [www.n-metro.ru](http://www.n-metro.ru). ММ

Продолжение в следующем номере.



Арам Григорян, член Общества коллекционеров «Наше метро»



## НАШЕ МЕТРО

## Летняя встреча коллекционеров

В конце июля в Центре профориентации Московского метрополитена состоялась очередная, наверно самая масштабная за всю историю, встреча участников Общества коллекционеров «Наше метро».

В начале встречи сотрудник Музея Московского метрополитена Михаил Шульга представил увлекательную лекцию «Как проехать на метро?», посвященную элементам навигации и системе информирования пассажиров с самых первых дней работы московского метро до настоящего времени.

Михаил Шульга продемонстрировал процесс эволюции логотипа московского метро — легендарной буквы «М», подробно рассмотрел различные варианты написания названия станций на путевых стенах, рассказал о системах визуального и звукового информирования пассажиров, начиная с середины прошлого века и заканчивая созданием Ситуационного центра Московского метрополитена, а также установкой на станциях стоек «Живое общение».



По окончании лекции прошло традиционное заседание собрания Общества по текущим вопросам, в рамках которого был проанонсирован выход новых проездных билетов и транспортных карт, а также состоялся розыгрыш ценных артефактов с помощью лототрона.



Также в рамках встречи состоялась реализация эксклюзивных транспортных карт «Тройка» специального дизайна, приуроченных к проведению дней Красноярского края в Москве.

Завершился летний вечер общением и обменом предметами коллекционирования с коллегами по увлечению. ММ



Общество коллекционеров «Наше метро» объединяет собирателей билетов и транспортных карт, жетонов, значков, открыток, книг, журналов, схем и многих других предметов, посвященных московскому метро. Узнать больше о деятельности Общества можно на официальном сайте: [www.n-metro.ru](http://www.n-metro.ru).



## Анонс

## Сделай селфи на МЦК!

Скоро Московское центральное кольцо (МЦК) отметит третью годовщину со дня запуска. В канун этого замечательного события мы решили устроить фотоконкурс: сделайте селфи на вашей любимой станции МЦК и до 1 сентября отправьте нам фото на адрес [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru) или в WhatsApp +7 (965) 252-35-74.

Не забудьте указать свои контактные данные (Ф. И. О. и номер телефона), а также название подразделения, в котором вы работаете.

Победителя ждет приз-сюрприз.



- ТРЁХРАЗОВОЕ ПИТАНИЕ
- КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ НОМЕРА
- БЛАГОУСТРОЕННАЯ ПАРКОВАЯ ТЕРРИТОРИЯ С БЕСЕДКАМИ ДЛЯ ШАШЛЫКА
- БАССЕЙНЫ И САУНЫ, ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЗАЛ
- ДЕТСКИЙ ОТДЫХ И РАЗВИТИЕ

ТАРИФ "МОЁ МЕТРО"  
555 руб/сутки\*

Бронируйте прямо сейчас!

☎ 8 (495) 598-81-70  
🌐 www.okmetro.ru

\*Тариф "Моё метро" действует только по будням в период с 1 сентября по 31 мая для сотрудников метрополитена и членов их семей, а также неработающих пенсионеров метрополитена и членов их семей.

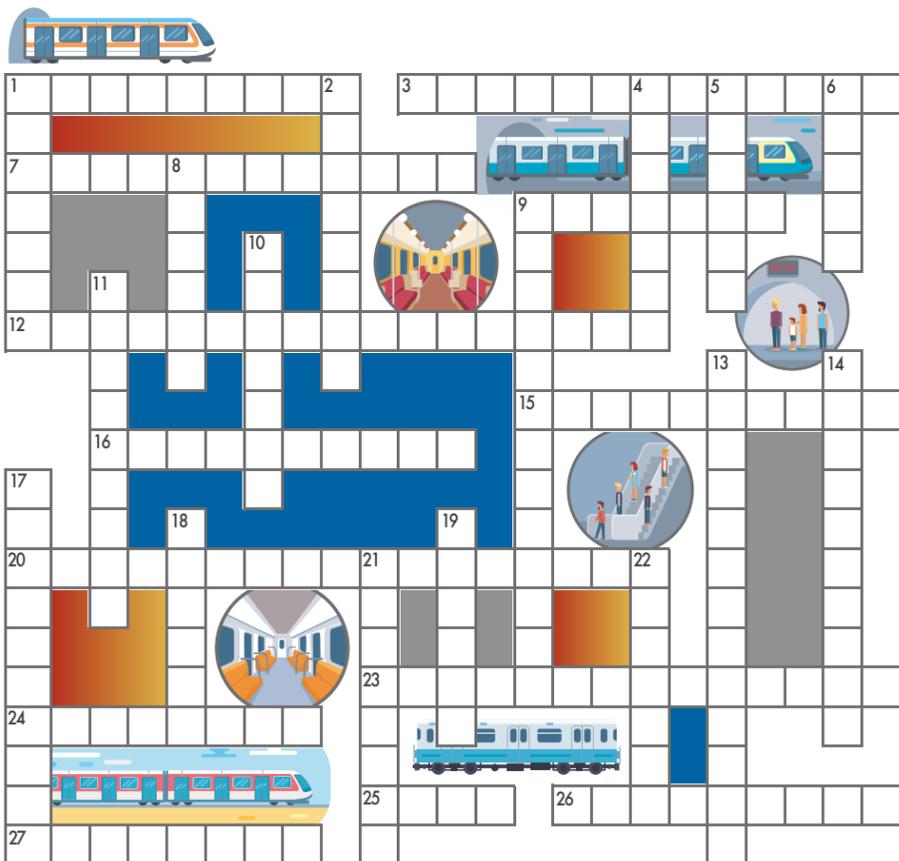
ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС  
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

КРОССВОРД

## Станции московского метро

Дорогие читатели! В этом номере мы публикуем кроссворд, в котором вам предстоит отгадать названия станций метрополитена. Призом в этот раз станет книга, посвященная одному из знаменитых советских архитекторов.

До 1 сентября отправьте фото или скан полностью разгаданного кроссворда на адрес электронной почты: [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru), укажите свои контактные данные (ФИО и номер телефона), а также название подразделения, в котором вы работаете. Дерзайте!



### ПО ГОРИЗОНТАЛИ

1. Станция, где установлен самый короткий эскалатор
3. Строящаяся «сестра» станции «Московская» в Нижнем Новгороде
7. Станция с «золотым» сводом
9. Станция, где «Большое кольцо» упоминается на путевой стене
12. Первая станция, название которой было указано не на путевых стенах, а над скамейками в центре зала
15. В 1991 году эту станцию хотели переименовать в «Рублевскую»
16. Долгое время была единственной не конечной станцией на линии
20. Вход на эту станцию «охраняет» чугунная скульптура «Дружинник»
23. Над этой станцией «проплывает» Ноев ковчег
24. Станция в стиле «оригами»
25. Единственная станция, в названии которой буквы расположились в алфавитном порядке
26. Первая станция, на путевой стене которой появились точки над «ё»
27. Первая односводчатая станция московского метро, построенная открытым способом

### ПО ВЕРТИКАЛИ

1. Станция, которая задержалась с открытием почти на 40 лет
4. Станция с фонтаном
5. Станция, на которой ученые проводили наблюдения за распадом урана
6. Станция пражского метро, которая при открытии называлась «Московская»
8. 180-я станция московского метро
9. Первая станция с балконами над путями
10. Оформление этой станции посвящено конному спорту
11. Временно закрытая станция, которая откроется уже в составе другой линии
13. Станция со светильниками в виде кристаллической решетки
14. Станция с самыми маленькими буквами в названии на путевой стене
17. Самая восточная станция московского метро
18. В церемонии открытия этой станции принял участие Владимир Путин
19. Станция, на которой «живут» крылатый конь Пегас и птица Гамаюн
21. Станция с «дырками» в потолке
22. Прямо над станцией находится один из самых необычных памятников Москвы — «Парящие»

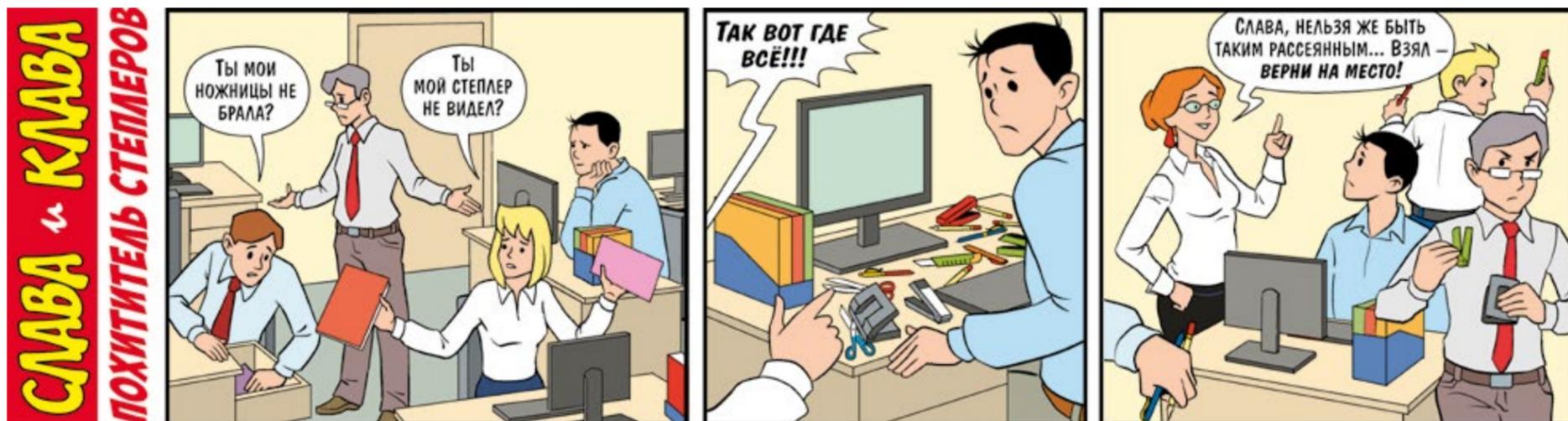
### Ответы на кроссворд, опубликованный в № 104:

По горизонтали: 4. Змевики. 6. Уфaley. 9. Оникс. 10. Чечулин. 12. Лабрадорит. 14. Слюда. 16. Шроша. 17. Кварцит. 21. Гранит. 22. Корин. 23. Манисер. 24. Лансер. 25. Давалу. 27. Меандр. 28. Буровщина. По вертикали: 1. Дейнека. 2. Шусев. 3. Церетели. 5. Коелга. 7. Арка. 8. Мухина. 11. Алешина. 12. Лопота. 13. Душкин. 15. Газган. 18. Цоколь. 19. Таранов. 20. Лихтенберг. 23. Мрамор. 26. Яшма.

КОМИКС

## Офисный домовый

Находясь в офисе, старайтесь без особой необходимости не брать вещи коллег. Даже если это обычные канцелярские принадлежности. А если все же воспользовались чем-то — обязательно верните туда, где взяли.



Газета «Моё метро», август 2019, №8 (106). Редакционная коллегия: Виктор Козловский (председатель редакционной коллегии), Пётр Новиков (главный редактор), Павел Ковалёв, Евгений Тетерин, Елена Юношева, Ольга Посадская, Светлана Стремякова, Ксения Кошман.

Фотографии: Алексей Леонов, Дмитрий Иванов, Андрей Свитаило, Максим Рублёв. Email: [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru), [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru). Телефон: +7 (495) 688-09-81, +7 (965) 252-35-74. Координаторы проекта: Алексей Литвинов, Елена Кирюхова. Дизайн и верстка: Дарья Кричевская. Иллюстрации: Андрей и Наталия Снегирёвы, Михаил Заславский, Алексей Межевич. Корректора: Елена Горюнова. Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корпус 2, литер А, помещение 44. Тираж 20 000 экз. Заказ № ТД-4828.