



## Золото за безопасность МОСКОВСКОГО МЕТРО

стр. 4

### ЦИФРА НОМЕРА

# 110 лет

22 июля – день рождения Григория Опрышко, одного из самых известных отечественных художников, посвятивших себя мозаичному искусству. Его работы можно увидеть сразу на нескольких станциях Московского метрополитена.

стр. 12

### ЦИТАТА НОМЕРА

«Нужно впитывать знания и наработки, скопленные до тебя. Преемственность – это то, что помогает нам двигаться вперед увереннее и без ошибок».

Вячеслав Гаранин,  
начальник Службы профориентации,  
обучения и развития персонала

стр. 6

### ВОПРОС НОМЕРА

Вы замечали четыре медальона в интерьере наземного вестибюля «Смоленской»? Знаете, каким событиям они посвящены?

Посетите открывшуюся после реконструкции станцию и присылайте ответы. Разыграем приз.

стр. 15

За звание лучшего инспектора транспортной безопасности метрополитена и солидные денежные премии соревновались 22 участника. Конкурс профессионалов впервые вышел на городской уровень «Московские мастера». Какие задачи поставил своим выпускникам Учебный центр Службы безопасности?

## ПУЛЬС РАЗВИТИЯ

## Как меняется метро:

## НОВОСТИ В ЦИФРАХ

## 35 СОСТАВОВ

## «МОСКВА-2020»

ОБСЛУЖИВАЮТ КОЛЬЦЕВУЮ  
ЛИНИЮ МЕТРО

Завершено обновление парка поездов электродепо «Красная Пресня». Теперь здесь только самые новые вагоны. На очереди Калужско-Рижская линия, где также предполагается полностью заменить составы на «Москва-2020» в 2023 году, сообщает mosmetro.ru.

## 6 НОВЫХ СТАНЦИЙ

## ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ

НА УЧАСТКЕ ОТ «ШЕЛЕПИХИ»  
ДО «ЛИПОВОЙ РОЩИ»

Утверждён проект планировки первого участка Рублёво-Архангельской линии метро протяжённостью 12,65 км, информирует mos.ru. Это улучшит транспортное обслуживание более 530 тысяч жителей районов Митино, Строгино и Хорошёво-Мнёвники, а также снизит нагрузку на центральный участок Арбатско-Покровской линии.

НА 12 ТРАМВАЙНЫХ  
МАРШРУТОВ

## ПРИШЁЛ ЦОМП МЕТРОПОЛИТЕНА

Инспекторы Центра обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП) начали работать на трамвайных линиях, сообщает пресс-служба метрополитена. Направления выбрали вместе с Всероссийским обществом инвалидов. Сейчас ЦОМП действует уже на 38 маршрутах наземного транспорта, до конца года их станет 76. Всего наши инспекторы помогли более чем 1,1 тыс. пассажирам наземного транспорта. **ММ**

## ДАТА

Герои профессий  
и лазерное шоу

10 ИЮЛЯ СТОЛИЦА ОТМЕТИЛА ДЕНЬ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА.



Поезд «Герои профессий» посвящён нашим коллегам. Фото: пресс-служба Московского метрополитена



Световое шоу на здании Северного речного вокзала в День Московского транспорта. Фото: телеграм-канал Дептранс Москвы

Корни этой даты уходят в лето 1872 года, когда на первый маршрут вышла предшественница современного трамвая – конка. В последние годы каждая вторая суббота июля стала большим городским праздником. В этот раз горожан также ждали выставки и концерты – организаторы вели онлайн-трансляции мероприятий.

На Арбатско-Покровскую линию в этот день вышел поезд «Герои профессий». Он знакомит пассажиров с теми, кто делает их поездки комфортными и безопасными.

«Московский транспорт – это около 200 тысяч человек. Все они профессионально исполняют свой долг, чтобы транспорт не останавливался и ему доверяли миллионы москвичей. Даже в пандемию они не прекращали работу и ежедневно перевозили пассажиров. Мы гордимся нашими героями, и этот поезд – возможность сказать им спасибо», – отметил руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максим Ликсутов.

В этот день прошёл наш первый транспортный Евро – масштабный футбольный чемпионат предприятий и организаций города, связанных с пассажирскими перевозками. О том, как показали себя спортсмены метро, – читайте на стр. 11.

Главной площадкой празднования стал Северный речной вокзал, а эффектным завершением дня – лазерное шоу. **ММ**

## СКОРО

Стартует опрос **вовлечённости**

PRO нас

Каждый работник Транспортного комплекса Москвы сможет оценить условия труда, поделиться идеями и предложениями.

Когда состоится?

С 4 по 24 августа 2021 года

Кто проводит?

Эксперты проекта «Кадровые сервисы Правительства Москвы»

Как участвовать?

Вы получите ссылку на опрос. Ответы займут около 20 минут



Обработка данных проводится анонимно, а результаты будут представлены в обобщённом виде.

Исследование поможет узнать потребности и пожелания людей и эффективно работать над созданием комфортной рабочей среды.

## АКЦИЯ

## «День донора» в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДУТ ТЕХ, КТО ГОТОВ ПОУЧАСТВОВАТЬ В ЕЖЕГОДНОЙ ДОБРОЙ АКЦИИ И СДАТЬ КРОВЬ. ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА АВГУСТ.

10 августа	Электродепо «Новогиреево», ул. Сталеваров, д. 5	8 (495) 622-12-36
17 августа	Электродепо «Печатники», Проектируемый пр-д № 3683, д. 4	8 (495) 684-97-46
26 августа	Электродепо «Черкизово», Открытое шоссе, д. 6А, стр. 1	8 (495) 688-00-56
27 августа	Электродепо «Солнцево», ул. Родниковая, 3, стр. 1	8 (495) 185-71-12
30 августа	Электродепо «Митино», Пятницкое шоссе, д. 48	8 (499) 321-66-08
31 августа	Электродепо «Лихоборы», ул. Верхнелихоборская, д. 5, стр. 1	8 (495) 185-82-51



## ЕСЛИ ВЫ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ СТАТЬ ДОНОРОМ

- Выберите и согласуйте со своим руководителем дату.
- Заранее позвоните в отдел кадров того подразделения, куда вы поедете сдавать кровь, чтобы они владели статистикой о своих потенциальных донорах и подготовились к их приему (телефоны в справочниках или у кадровиков вашего подразделения).
- Известите ваших кадровиков о своём решении — они помогут правильно оформить документы о дополнительных днях отдыха.
- За пару дней до назначенного срока позвоните в выбранный вами пункт, чтобы уточнить, не было ли переноса даты (телефоны в таблице). **ММ**

## СОВЕТ МОЛОДЁЖИ

Молодые активисты  
в Крыму

В ИЮНЕ ЛИДЕРЫ СОВЕТА МОЛОДЁЖИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПО ТРАДИЦИИ ОТПРАВИЛИСЬ В СОВМЕСТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ, ЧТОБЫ ПОЗНАКОМИТЬСЯ И ОБМЕНЯТЬСЯ ОПЫТОМ.



Самые инициативные члены Совета молодёжи ежегодно ездят на юг. Так предприятие благодарит их за активную работу

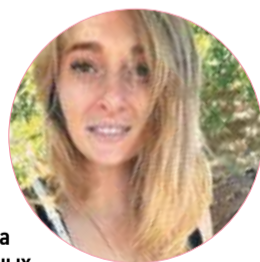
Профсоюз организовал для молодых работников насыщенную экскурсионную программу. За пять дней ребята посетили Севастополь, Керчь, Бахчисарай, Балаклаву, Ялту и Чуфут-Кале. Особенно яркими были впечатления от уникальной природы полуострова, Ливадийского дворца и морской прогулки к Крымскому мосту. По возвращении в Москву активисты с новыми силами приступили к работе. **ММ**



Егор Самойлов,  
машинист электропоезда  
электродепо «Измайлово»

В Крыму я бывал и раньше, но эта поездка не идёт ни в какое сравнение! У нас был очень плотный график – за несколько дней мы посетили все основные достопримечательности. Во время путешествия я познакомился с председателями Совета молодёжи из разных подразделений. Особенно полезно было пообщаться с более опытными коллегами.

Юлия Жарикова,  
заместитель начальника  
отдела эксплуатации Комплекса  
путевого хозяйства трамвайных  
линий Службы пути и искусственных  
сооружений Дирекции инфраструктуры



Я недавно стала председателем в своём подразделении, поэтому с Советом молодёжи путешествовала впервые. Общение в неформальной обстановке мне многое дало. Благодаря обмену опытом я узнала об особенностях и нюансах работы молодёжного лидера. Такие поездки всегда очень мотивируют, моё желание сплотить коллектив подразделения стало ещё сильнее.

ПОДПИСЫВАЙСЯ НА ТЕЛЕГРАМ-КАНАЛ  
СОВЕТА МОЛОДЁЖИ

Новая информационная площадка объединяет единомышленников из разных подразделений. Подписчики будут первыми узнавать о событиях сообщества, новых возможностях, мероприятиях и обмениваться идеями в комментариях.

## В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ

У ПКБ  
НОВЫЙ ЛОГОТИП

ЕГО РАЗРАБОТАЛИ В ПРЕДДВЕРИИ  
70-Й ГОДОВЩИНЫ, КОТОРУЮ  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ОТПРАЗДНУЕТ  
В 2022 ГОДУ.



В мае первичная профсоюзная организация Проектно-конструкторского бюро объявила конкурс логотипов. Любой работник ПКБ, состоящий в профсоюзе, мог прислать свою версию айдентики. Спустя месяц жюри, в состав которого вошли представители руководства подразделения и члены комитета ППО ПКБ, подвело итоги. Логотипы оценивали по следующим критериям: оригинальность идеи, соответствие тематике, функциональность и эстетика. Больше всего баллов получила работа Виталия Мартьянова, архитектора, главного специалиста отдела комплексного проектирования зданий и сооружений комплекса системных проектов.

«Центральным объектом логотипа стал образ тоннели с узнаваемой буквой «М». Архитектурный мотив в форме спиралевидного завитка – это составная часть ордерных капителей. Элемент, который часто использовали в оформлении интерьеров станций метро, отражён теперь и в логотипе ПКБ. Главным же инструментом для проектировщика, по моему мнению, всегда был и остаётся карандаш, поэтому я также включил его в композицию», – прокомментировал Виталий.

Новая айдентика будет украшать сувенирную продукцию, флаг, спортивную форму Проектно-конструкторского бюро и информационные стенды первичной профсоюзной организации. **ММ**



Виталий Мартьянов,  
победитель конкурса  
логотипов Проектно-  
конструкторского бюро

# Инспектор транспортной безопасности – ДОЛЖНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВАЖНОСТИ

СОТРУДНИКИ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ МЕТРОПОЛИТЕНА ВПЕРВЫЕ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ НА УРОВНЕ ГОРОДСКОГО КОНКУРСА «МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА». СОРЕВНОВАНИЯ ПРОХОДИЛИ 7–8 ИЮЛЯ В УЧЕБНОМ ЦЕНТРЕ СБ.

Ежегодный конкурс профессионального мастерства среди инспекторов транспортной безопасности, осуществляющих досмотр, проводится Московским метрополитеном с 2019 года. Вслед за стремительным развитием метро растёт и штат Службы безопасности, а также повышаются требования к сотрудникам. С учётом значимости профессии для столицы с этого года конкурс перешёл на городской уровень «Московские мастера».

Посоревноваться между собой в Учебном центре Службы безопасности на базе электродепо «Братеево» вышли 22 лучших аттестованных инспектора транспортной безопасности. В первый день, 7 июля, участники соревновались в компьютерных классах в знании теории. День практики 8 июля стал очень волнительным для конкурсантов и зрелищным для жюри.

Испытания проходили в аудитории, оборудованной досмотровой техникой. Каждый инспектор вытягивал билет и получал задание: провести досмотр условных пассажиров и ручной клади, продемонстрировав навыки психологической оценки, вежливого общения, знание нормативно-правовой и законодательной базы, а также умение пользоваться специальным оборудованием и распознавать предметы, запрещённые к перевозке в общественном транспорте.

В роли пассажиров выступили коллеги из Учебного центра. Они инсценировали типичные случаи, ежедневно происходящие в реальной жизни на входе в метро. Через рамку металлодетектора проходили дачники с инвентарём, казак в орденах, велосипедист, строители в спецовке, супружеские пары, спешащие в аэропорт с огромными чемоданами, или гражданин в алкогольном опьянении. В большинстве случаев конкурсанты справились с задачей – погасили конфликт и предотвратили пронос в зону транспортной безопасности таких предметов, как пропановый баллон, нож, браунинг, граната и даже пояс шахида. Инспекторы, которые увереннее всех действовали в предложенной ситу-

ации и верно аргументировали своё профессиональное решение, получили более высокие оценки жюри. Призёры определились по сумме баллов за оба этапа конкурса.



Досмотр проводит призёр конкурса Сергей Беляев. В роли пассажира – сотрудник Учебного центра СБ

Лучшим стал инспектор станции «Выставочная» Юрий Медведев. После выхода на пенсию два года назад бывший военнослужащий устроился на гражданскую работу, близкую по духу. Накануне победы в конкурсе он назначен старшим инспектором.

«Приятно вдвойне, хотя я не ожидал такого результата. Но сегодня я ничем не отличаюсь от себя самого вчерашнего. Жизнь продолжается!» – так скромно прокомментировал Юрий свой успех. Он поблагодарил преподавателей, наставников и коллег за подготовку к конкурсу и поддержку.

На торжественной церемонии награждения все участники были объявлены лауреатами, а также претендентами на вышестоящие должности. Такая практика сложилась с самого первого конкурса. Им вручили грамоты и памятные сувениры. **ММ**



Призёр конкурса Сергей Донских распознал запрещённые предметы в сумке пассажира с помощью рентгеновской установки КАЛАН-2М

Владислав Еланский,  
Юрий Медведев,  
Александр Тарасов.  
Памятный сувенир  
победителю –  
керамический поезд № 1



## Владислав Еланский, председатель профсоюза Московского метрополитена

Конкурс прошёл великолепно! Мы впервые вышли на очень высокий уровень – в финальную часть конкурса «Московские мастера». Попасть туда очень сложно, потому что идёт жесточайший отбор. К нашим профессиям метрополитена «машинист электропоезда» и «дежурный по станции» теперь добавились «инспектор транспортной безопасности» и «водитель трамвая». Это говорит о том, что метрополитен имеет огромное значение для Москвы, и город нас поддерживает.

Если говорить о выходе конкурса на федеральный уровень, то, конечно, это было бы здорово. Но дело в том, что метрополитены России по сравнению с Москвой не такие большие. В столице 8 тысяч работников Службы безопасности. Но мы могли бы организовать конкурс в рамках, например, Международной Ассоциации «Метро». Это как идея. Прежде, чем выходить на более высокий уровень, нужно ещё потренироваться между собой.

## Александр Тарасов, заместитель начальника Службы безопасности по управлению персоналом

Сейчас мы разрабатываем профессиональный стандарт «Работник транспортной безопасности», поэтому насыщенность конкурса практическими действиями будет расти. Развивается техническая оснащённость метрополитена. Но и изощрённость наших номинальных противников тоже растёт. Чтобы противостоять им, наши люди должны быть профессионально обучены.

Количество конкурсантов финальной части мы планируем уменьшать, выводить к финалу лучших из лучших. Высокое материальное поощрение призёров повышает мотивацию к участию. Поэтапный отбор будет проходить целый год, а значит, будет расти уровень мастерства сотрудников. Таким образом, конкурс – это кульминация всего процесса профессиональной подготовки.

Развитие Учебного центра зависит от развития метро. Количество наших сотрудников со дня основания увеличилось вдвое, растёт и квалификация педагогов. Хочу подчеркнуть, что основная часть нашего преподавательского состава вышла из сотрудников транспортной безопасности, поэтому свой предмет они знают на практике. Мы очень надеемся, что на нас обратят внимание – и удастся выделить Центру собственное здание. Безопасность того стоит!

## ПРИЗЁРЫ И НАГРАДЫ

**I место** и 300 000 Р – Юрий МЕДВЕДЕВ

**II место** и 200 000 Р – Сергей ДОНСКИХ

**III место** и 150 000 Р – Сергей БЕЛЯЕВ

**IV место** и 50 000 Р – Михаил ЛЕСНИЧИЙ

**V место** и 35 000 Р – Марина ЕРМАКОВА

**VI место** и 20 000 Р – Сергей ТАММИК

# Стражи

В РУБРИКЕ «НАРОДНЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ» НАШИ ЧИТАТЕЛИ, РАБОТНИКИ МЕТРО, РАССКАЗЫВАЮТ О СОБЫТИЯХ В КОЛЛЕКТИВЕ, ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ДОСТИЖЕНИЯХ, ЮБИЛЕЯХ И УВЛЕЧЕНИЯХ СВОИХ КОЛЛЕГ ИЛИ ПРОСТО О РАБОЧИХ БУДНЯХ. ВЫ ТОЖЕ МОЖЕТЕ СТАТЬ АВТОРОМ. ПИШИТЕ НАМ НА [DIALOG@MOSMETRO.RU](mailto:DIALOG@MOSMETRO.RU)

**5**июль  
7 (123) 2021

## «Северных Ворот»

С ФЕВРАЛЯ 2021 ГОДА МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ОБЕСПЕЧИВАЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОВОКЗАЛА «СЕВЕРНЫЕ ВОРОТА». КАК И В ПОДЗЕМКЕ, ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ ТАМ ВСТРЕЧАЮТ ИНСПЕКТОРЫ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ. ОДИН ИЗ НИХ, ЧЛЕН СОЮЗА ЖУРНАЛИСТОВ РОССИИ **АСИЛБЕК ЭГЕМБЕРДИЕВ**, ПРЕДСТАВИЛ СВОИХ КОЛЛЕГ И РАССПРОСИЛ ИХ О САМЫХ ЗАПОМИНАЮЩИХСЯ СЛУЧАЯХ НА СЛУЖБЕ.



Инспектор **Наталья Смирнова** обеспечивает безопасность на объектах метрополитена с 2019 года. По её оценке, в летний отпускной сезон увеличивается число казусных ситуаций с пассажирами:

– В основном, люди приезжают на автовокзал уже перед отправкой рейса. И часто у тех, кто купил билет онлайн, не оказывается паспорта или удостоверения личности. При этом пассажиры спокойно реагируют, когда по этой причине им отказывают в посадке. Нам же нужно держать себя в руках и не вступать в конфликт. Конечно, стараемся помочь, сориентировать, если, например, можно сдать билет и уехать следующим рейсом. Хотя консультации не входят в наши обязанности.

Другая распространённая история – забытые вещи. Полицейские стараются найти хозяев до того, как вещи сдадут на специальный склад хранения на окраине города. Приятно, когда люди приезжают без надежды вернуть пропажу, а уезжают счастливые и благодарные.

Наша работа – это не только проверять большие чемоданы. Бывало, что самые обычные на вид пассажиры с маленькими сумками вызывали у нас подозрения – и при полицейской проверке оказывалось, что это преступники в розыске.



**Максим Евстратов** возглавляет Службу безопасности автовокзала и не понаслышке знает, из чего состоят будни сотрудников. Несмотря на чёткие алгоритмы и кажущуюся рутинность работы, каждая смена не похожа на предыдущую. Происходит много интересных событий:

– Этим летом самыми запоминающимися становятся «детские» рейсы. Через наш автовокзал группы детей отправляются в лагерь «Орлёнок» в Тверской области. Это налагает на Службу безопасности дополнительную ответственность. Причём больше хлопот доставляют не сами дети, а их взволнованные родители. Но мы относимся с пониманием, трогательные эмоции юных пассажиров не оставляют равнодушными никого из моих коллег. Можно сказать, что отправка детей – это дополнительная проверка профессионализма наших сотрудников.

В летний сезон отпусков и каникул пассажиропоток всегда растёт, и в условиях повышенной готовности тем более запоминаются особые случаи. Чего только не увидишь при досмо-

тре! Как-то ребята заметили на мониторе живую черепаху, в рентген-аппарате оказывались сумки с кошками. То есть пассажиры второпях игнорируют инструкции наших инспекторов. А недавно нетрезвый пассажир, которому мы отказали в проезде, сам лёг на багажную ленту, чтобы проникнуть туда через интроскоп.

Бывает, везут чересчур крупногабаритные вещи. Недавно пытались сдать в багаж мебель. А другой пассажир вёз в Молдову газовую плиту.

Нередко обнаруживается травматическое оружие, кастеты, ножи – такие случаи мы сразу передаём полиции. Наша задача – не пропустить пронос запрещённых предметов, заметить их вовремя.



Старший смены **Андрей Соловьёв** работает в метрополитене около пяти лет. Он рассказал о запомнившемся случае на досмотре:

– Однажды наш высокочувствительный детектор «М-Ион» среагировал на пассажира. Аппарат показал на женщине следы паров и взрывчатых веществ. Мы вызвали полицию. Оказалось, что перед нами учитель химии, накануне она про-

вела опыты в школьной лаборатории. Конечно, её отпустили.



Инспектор **Фарит Газин** – бывший разведчик, по контракту служил в ВДВ. В Службе безопасности «Северных Ворот» работает с открытия вокзала в 2019 году. Он рассказывает, как ему пришлось спастись человека:

– Как-то летом пассажир, молодой парень, прошёл через турникеты – и вдруг упал в судорогах. Стал синеть. Я подумал, лишь бы сердце не остановилось, несколько раз слегка ударил его в области грудины. Прибывшие врачи скорой сказали, что это и спасло ему жизнь. Как сейчас его помню: крепкий такой, коренастый, думаю, дагестанец. Он пришёл в себя и уехал своим рейсом в город Кашин.

Вообще, при растущем пассажиропотоке наша служба требует постоянной бдительности, психологической наблюдательности. К любому самому «сложному» пассажиру нужно найти подход. Бывают и конфликтные ситуации, особенно в полнолуние (*смеётся*. – Прим. ред.). Но хороших, адекватных пассажиров, конечно, больше.



Ветеран Службы безопасности, инспектор **Юрий Финашов** рассказал, что курьёзы случаются почти каждый день, но безопасность обеспечивается стопроцентная:

– Я и мои коллеги должны убедиться в отсутствии даже мелких предметов, запрещённых к проносу в общественные места. Иногда пассажиры просто не понимают, что газовые баллончики или ножи нельзя брать с собой ни в метро, ни в автобус. Каждая такая находка фиксируется, и мы слаженно работаем с полицейскими.

У станции «Ховрино» особенно многолюдно. За сутки с автовокзала «Северные Ворота» в разные города России, в Беларусь и Молдову отправляется до 100 автобусов. Сотрудники Службы безопасности встречают и досматривают тысячи пассажиров. Это круглосуточная и практически непрерывная работа. **ММ**

**Н  
а  
р  
о  
д  
н  
ы  
й  
  
к  
о  
р  
р  
е  
с  
п  
о  
н  
д  
е  
н  
т**

# «Однажды я спросил учеников: кого мы хотим вырастить?»

В ИЮЛЕ ЕМУ ИСПОЛНИЛОСЬ 70 ЛЕТ. ЛИЧНЫЙ ЮБИЛЕЙ СОВПАЛ С 50-ЛЕТИЕМ ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОТМЕЧЕН ЗНАКОМ ОТЛИЧИЯ «ЗА БЕЗУПРЕЧНУЮ СЛУЖБУ ГОРОДУ МОСКВЕ». ЗА ЕГО ПЛЕЧАМИ КОЛОССАЛЬНЫЙ ОПЫТ, ПУТЬ ОТ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА ДО РУКОВОДИТЕЛЯ СЛУЖБЫ И 17 НАГРАД И ЗВАНИЙ. СОБЕСЕДНИК РЕДАКЦИИ – **ВЯЧЕСЛАВ ГАРАНИН**.



Вячеслав Гаранин, начальник Службы профориентации, обучения и развития персонала

– **Вячеслав Николаевич, как метрополитен вошёл в вашу жизнь?**

– Первая «встреча» с метро произошла в 12 лет, когда из Тульской области мы переехали в Москву. Но работать, окончив школу, я начал на радиозаводе. После службы в армии, по совету друга, я пришёл в Техшколу метро на курсы помощника машиниста. Здесь открывались хорошие возможности. Я освоил профессию, стал машинистом электропоезда. Затем поступил в университет путей сообщения и перешёл на инженерную должность в электродепо «Планерное». Мне было 24 года. Мы с молодыми коллегами въезжали в только что открывшееся депо, как в новый дом – взяв кошечку. Мы обустроили депо. Даже создали сквер. Спасибо коллективу «Планерного» за поддержку! За шесть лет я прошёл с ними путь до заместителя начальника по оборотному депо и затем до заместителя начальника депо по ремонту. Позже меня пригласили в руководящую команду Службы подвижного состава. Тогда внедряли систему автоматического регулирования скорости (АРС) на Замоскворецкой линии и переходили на управление поездом «в одно лицо». Для решения этих задач я почти год находился в электродепе «Сокол». А потом задержался здесь на 20 лет.

– **Ведь в депо «Сокол» находилась Техшкола, и отсюда начался ваш путь. И снова судьба приводит сюда!**

– Мне предложили должность начальника депо. Это было такое предприятие-труженик – трижды первой категории. Раньше нагрузку на депо оценивали в баллах. Первая, самая высокая, категория – 400 баллов. У «Сокола» было 1 200! Замоскворецкая линия в те годы считалась самой загруженной в мире. Пиковые часы были ярко выражены: утром на станциях даже работали «толкачи», которые ускоряли посадку. В «Соколе» размещалась единственная в метро рельсосварочная станция. Только здесь было соединение с железной дорогой, и все грузы извне приходили сюда. Также было много подсобной работы.

## В ЧИСЛЕ НАГРАД ВЯЧЕСЛАВА ГАРАНИНА

Именные часы министра путей сообщения

Медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени

Знак «Почётному железнодорожнику»

Нагрудный знак «Ветеран труда Московского метрополитена»

Почётное звание «Заслуженный работник транспорта РФ»

Медаль начальника Службы специальных объектов при Президенте РФ «За боевое содружество»

Нагрудный знак «Почётный работник Московского метрополитена»

Знаки отличия «За безупречную службу городу Москве» 40 лет и 50 лет

При этом депо построили в 1938 году. Устарели коммуникации, обветшали стены и кровля, отопление было таким, что работали в телогрейках, часть вагонов была неисправна. Требовались серьёзные улучшения. Работа предстояла большая.

– **Что помогло справиться?**

– Люди. Я бесконечно благодарен коллективу «Сокола» за поддержку. Дело в том, что «Соколу» в то время не везло – здесь не задерживались начальники. Примерно через год встал вопрос, чтобы сменить и меня. Тогда коллектив пришёл к руководству метрополитена с просьбой дать мне время. Я думаю, что оправдал их доверие. Доказательство тому – наше лидерство в социальных конкурсах, которые проводились в метро. У нас были самые комфортные

комнаты отдыха, ухоженная территория, сауна и бассейн, даже стоматологический кабинет. Из других депо приезжали к нам перенимать опыт. Я вложил душу в это депо, полюбил его коллектив и желаю коллегам удачи во всём! Спасибо, «Сокол»!

Что ещё помогло добиться результата? То, что я учился у знающих, советовался с лучшими начальниками депо. Главным моим наставником стал руководитель «Планерного» Борис Васильевич Гелайко. Личность легендарная, один из самых сильных руководителей. Его доверие и уроки много значили в моей судьбе. Часто помогал наш куратор, заместитель министра путей сообщения, доктор наук Борис Данилович Никифоров. И не только в технической сфере. Однажды, увидев у меня на двери табличку с часами приёма по личным вопросам, он сказал: «Убери, ты всегда должен быть открыт людям». Я запомнил этот совет.

Нужно впитывать знания и наработки, скопленные до тебя. Преемственность – это то, что помогает нам двигаться вперёд увереннее и без ошибок. Именно поэтому сегодня мы выстроили систему кадрового резерва и вот уже 15 лет заранее готовим руководителей из перспективных молодых работников. Мы ведём их от ступени к ступени, оцениваем потенциал, обучаем и продвигаем. Назовите мне любого машиниста, и я через несколько минут смогу рассказать вам о его профессиональном уровне и успехах. Мы знаем свои кадры и сопровождаем их на карьерном пути.

– **Мы подошли к новой странице вашей биографии – вас приглашают возглавить процесс подготовки кадров для метро.**

## Владимир Тимофеев, начальник электродепо «Калужское»

С Вячеславом Николаевичем мы сотрудничаем много лет. Ещё до знакомства я слышал об этом человеке и его богатейшем опыте в качестве начальника электродепо. Его советы для меня и сегодня очень ценны, а он всегда открыт для общения. Сам я проходил первое обучение профессии в 80-х годах в Технической школе метро, которая располагалась в электродепе «Сокол». То здание и его оборудование не идут ни в какое сравнение с сегодняшним Учебно-производственным центром – масштабным и современным. Такой уровень достигнут благодаря стараниям и энергии Вячеслава Николаевича и его команды. Усовершенствовалась не только база, но и подходы к подготовке кадров. От себя и нашего коллектива желаю юбиляру здоровья и успехов!

## Екатерина Сухова, первый заместитель начальника Службы профориентации, обучения и развития персонала – начальник Корпоративного университета Транспортного комплекса Москвы

Вячеслава Николаевича я могу назвать своим вторым отцом – наставником в трудовой судьбе. Он принял меня преподавателем в УПЦ, помог освоиться и вырасти до руководителя. Думаю, для многих он стал «проводником» в профессиональной жизни, ведь он стоял у истоков создания Службы, которая предполагает последовательное развитие кадров разных возрастов и уровней. Мы смогли выстроить эту систему. Она работает. И сегодня мы уже говорим о Корпоративном университете, становление которого происходит на нашей образовательной базе. Вячеслав Николаевич выбрал свой ключ к успеху. Он звучит так: возможно всё, на невозможное просто требуется больше времени. Сегодня это девиз нашей команды.

## Павел Ковалёв, заместитель начальника метрополитена по управлению персоналом

Я знаю Вячеслава Николаевича много лет, работал под его началом и могу назвать его своим наставником. Но не только я один – многие коллеги из числа сегодняшних руководителей прибегали к его советам и поддержке. Он отличный психолог, хорошо чувствует людей, видит их потенциал и помогает перспективным развиваться. Ещё удивительное качество Вячеслава Николаевича – умение правильно расставить жизненные приоритеты. При всей своей увлечённости работой он очень семейный человек, неизменно внимательный к близким. Не каждому дано сохранять этот баланс. И главное – он очень надёжный. Можно ни на секунду не сомневаться, что дело, за которое он взялся, будет выполнено. Если он видит важную цель, уверен в её пользе, то преодолеет любые препятствия, чтобы добиться результата.

– Это был 2004 год. В большом дефиците оказались рабочие профессии, и на государственном уровне прозвучала задача восполнить этот пробел. Вместо Техшколы в «Соколе» был построен большой Учебно-производственный центр (УПЦ) на Варшавском шоссе. Предстояло оснастить его и выстроить процессы. Здесь я снова буду говорить о команде и преемственности. Моя история не о том, как чего-то добивался какой-то человек. Она о системной работе многих людей и опоре на лучшие практики и традиции. Мы с коллегами изучили опыт передовых технических школ РЖД, чтобы применить его у себя в УПЦ. В 2014 году мы дали старт программе по оснащению кабинетов техникумы во всех депо, и нам активно помогли Служба подвижного состава и коллеги на местах. Затем мы пошли дальше – выстроили полную цепочку преемственности и подготовки кадров – от школьной скамьи до окончания работы. Так возникла Служба профориентации, обучения и развития персонала. Сегодня нам доверена задача по развитию Корпоративного университета. Впереди у нас – создание большого филиала УПЦ на территории строящегося депо «Нижегородское» и ещё много целей.

– **Какое событие в жизни вы считаете главным?**

– Свою свадьбу. Мы с женой вместе 49 лет. Столько же я работаю в метро. Решение прийти сюда, добиться успехов было продиктовано появлением семьи. Однажды я спросил у группы учеников: «Как вы думаете, кого мы хотим вырастить?» «Сильных специалистов», – был ответ. Я согласился, но добавил: «Только прежде всего – надёжных людей».

# Три истории

## о семье, любви и верности

ПЁТР И ФЕВРОНИЯ МУРОМСКИЕ – КАНОНИЗИРОВАННЫЕ ПРАВОСЛАВНЫЕ СВЯТЫЕ. С 2008 ГОДА ИХ ПАМЯТЬ ПРАЗДНУЕТСЯ В РОССИИ 8 ИЮЛЯ КАК ДЕНЬ СЕМЬИ, ЛЮБВИ И ВЕРНОСТИ. В ИЮЛЬСКОМ НОМЕРЕ МЫ РАССКАЗЫВАЕМ ИСТОРИИ КОЛЛЕГ, ДЛЯ КОТОРЫХ МЕТРО СТАЛО НЕ ТОЛЬКО РАБОТОЙ, НО И МЕСТОМ СУДЬБОНОСНОЙ ВСТРЕЧИ. МНОГОДЕТНЫЕ СЕМЬИ ПОДЕЛИЛИСЬ СЕКРЕТАМИ СЧАСТЬЯ.

### СТАРШАЯ СЕСТРА

Нина Назарова – начальник станции «Калужская». Она выросла в многодетной семье, помогала воспитывать трёх сестёр и брата. А после смерти мамы, уже сама будучи замужем, забрала 16-летнюю сестру Любу из Тверской области к себе в подмосковный город Пушкино.

Швея-закройщик по профессии, Нина хотела сменить работу на более стабильную. Кто-то посоветовал ей вакансию дежурного по станции в метро. Она обратилась в отдел кадров – и со 2 марта 2006 года стала сотрудницей Калужско-Рижской линии. Сначала была оператором, потом выучилась на ДСП. Позже по направлению от предприятия окончила Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ)). И в 2014 году получила «Калужскую» в своё ведение как начальник станции. Нина рассказывает, что с самого начала стремилась создать комфорт подчинённым. За год она заработала их авторитет и выстроила свою линию работы.

Здесь же, на службе, Нина познакомилась со своим вторым супругом – машинистом электропоезда Алексеем. «Мне очень повезло с мужем. Он стал настоящим другом для всей нашей семьи и вырастил мою старшую

дочь Вику», – делится Нина. В этом году супруги отмечают десять лет со дня знакомства, а их общей дочери, белокурой красавице Веронике, исполняется четыре. Чувства друг к другу такие же сильные, как в начале отношений, признаётся Нина: «Муж до сих пор приглашает меня на свидания – то в кино, то в кафе. Эти романтические мелочи очень важны в семейной жизни».

В январе Нина вернулась из декрета на работу. Торопилась, потому что любимые коллеги её ждали. К своему коллективу начальник станции «Калужская» относится как к семье – сказывается воспитание.

Сестра Нины Любовь Вахитова – тоже сотрудница метрополитена, кассир. Нина ею гордится чуть по-матерински: «Люба у нас в семье самая красивая. Во время чемпионата по футболу её как лицо метрополитена ставили работать на станции, где много иностранцев». Со своим мужем Люба тоже познакомилась на работе – в то время Артур был сотрудником Службы безопасности. Сейчас Люба в декретном отпуске – младшему сыну Эмилию всего два месяца, Тимур – два года. Залогом счастливого брака она считает взаимопонимание. День семьи они с мужем всегда проводят вместе: «У нас уже традиция 8 июля пить чай с тортиком».



Нина с дочерью Вероникой и Любовью с сыном Тимуром

«Мама говорила, меня не станет, а вы друг у друга останетесь», – вспоминает Нина Назарова. – Я иногда так злилась, когда приходилось нянчиться с младшими, а теперь даже не представляю, что бы я без них делала. Мы, четыре сестры и брат, всегда держимся вместе».

### КАК В СОВЕТСКОМ ФИЛЬМЕ

Заместитель начальника Службы профориентации, обучения и развития персонала Павел Сухарников встретил свою суженую на субботнике Совета молодёжи



Большая семья Павла и Анастасии Сухарниковых. Фото из семейного архива

в Оздоровительном комплексе метрополитена: «Как в советском фильме – я с парнями убирал мусор в лесу, она с девчонками красила лавочки на стадионе. Вечером была дискотека. Там мы и познакомились. А через пять месяцев поженились».

«Конечно, если бы нам сказали тогда, что у нас будет шестеро детей, мы бы как минимум очень удивились. Но желание стать родителями было сразу у обоих. Первая дочка родилась у нас уже в следующем году, а ещё через год – вторая», – рассказывает Анастасия. Она с большим теплом вспоминает годы работы инженером по нормированию труда в службе СЦБ. С 2008-го Анастасия занимается воспитанием детей.

Карьера Павла в метрополитене началась в 2006 году в подразделении, которое теперь называется Служба внешних связей.

Он гордится тем, что был у истоков ряда значимых для метрополитена процессов, которые сегодня развиваются и совершенствуются. В 2017 году он перешёл в Службу профориентации, обучения и развития персонала.

Отец Анастасии тоже работал в метрополитене более 40 лет. «Если кто-то из наших детей будет работать в метро – получится настоящая метрополитеновская династия», – говорит она.

Дети не раз были у папы на работе, многое знают о метро, поэтому при желании смогут выбрать для себя интересную профессию и реализовать свои таланты на предприятии. Павел считает, что «вложить» что-то в голову ребёнка практически невозможно, воспитывать можно только своим примером.

По мнению главы большого семейства, для счастья в доме нужны Божье благословение и терпение. Будучи хранителями традиционных национальных ценностей, супруги Сухарниковы считают празднование Дня семьи, любви и верности «хорошей инициативой с большими перспективами».

### МУЖ ИЗ МУРОМА

Слесарь-ремонтник Эскалаторной службы Михаил Шиафетдинов родом из Муром Владимирской области. Получается, что земляк Петра и Февронии. А ещё Ильи Муромца. В семье Михаил рос один, но у его бабушки было семеро детей, и свою семью он представлял такой же большой.

После службы в Чечне бывший военный вернулся в родной Муром и работал слесарем на фабрике. Позже переехал в Королёв. В метро он устроился в 2007 году.

В семье Евгении у бабушки тоже было шестеро детей, и сама она росла третьей сестрой. В 21 год врачи сказали Евгении, что она бесплодна, и молодая девушка восприняла диагноз как приговор. Переехав из родного Подольска в Москву, она устроилась в полицию метрополитена.

Осенью 2007 года Евгения и Михаил познакомилась во время дежурства на станции «Ленинский проспект». А 12 июля 2008 года поженились.

У супругов семь детей: Камилла, Асия, Афина, Рамиль, Карина, Рафаэль и Александр. Имена выби-

рал глава семьи. У Михаила татарские корни. Только младшего сына назвали в честь умершего деда, отца Евгении.

Многодетная мать ни в одном из декретов не была дольше года. В декабре старший сержант полиции планирует вернуться на работу в метро.

У Михаила сегодня 4-й, предпоследний профессиональный разряд, хороший коллектив, достойная зарплата и любимая семья, большая, как он и мечтал.

Самое большое желание супругов – решить жилищный вопрос, который стоит довольно остро. Вдвоятером они ютятся в 20-метровой комнате в общежитии в Королёве.

Ещё хотели бы вместе съездить в отпуск. В 2018 году Шиафетдиновы были в Туапсе, Евгения и дети тогда в первый раз увидели море. Сейчас семья стала больше, и вместе им путешествовать сложно. Поэтому Евгения отпускает мужа на отдых одного – в Дагестан или Карелию. Михаил мечтает побывать за границей.



Многодетная семья Михаила и Евгении Шиафетдиновых

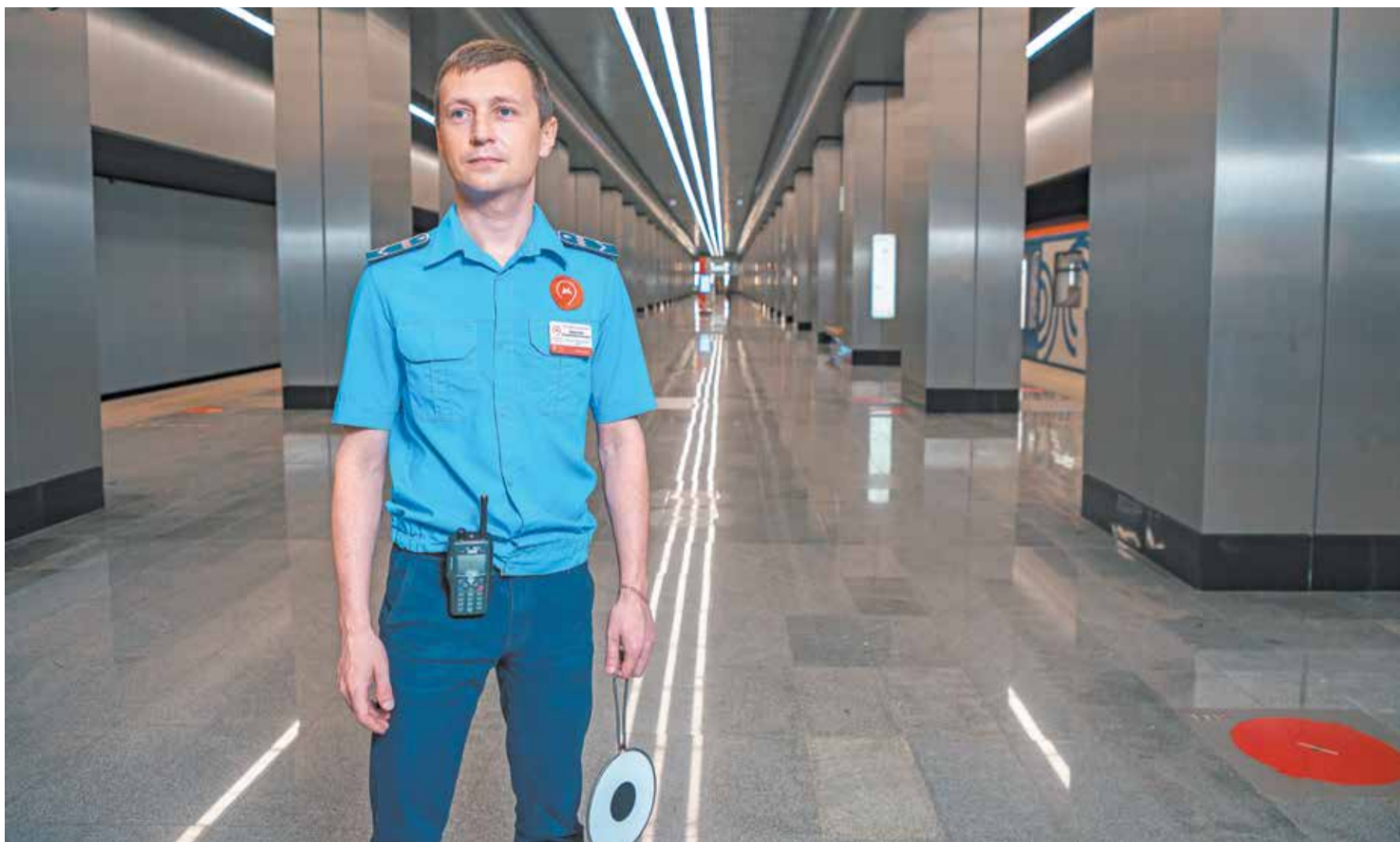
Главное наставление Михаила и Евгении детям – хорошо учиться и любить друг друга. Супруги надеются, что мальчики отслужат в армии и выберут профессию по душе. И что все их дети создадут свои счастливые семьи.

Полина КОВАЛЕНКО

# Станционный смотритель

## Сергей Дворников

ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ «НАРОДНОЕ ОПОЛЧЕНИЕ» ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ КОРРЕСПОНДЕНТУ **ММ** СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ.



Станции Московского метрополитена – отправные точки городской жизни. У метро назначают встречи, расстояние в минутах до ближайшей станции определяет востребованность коммерческой и жилой недвижимости. Урбанистическая инфраструктура всегда развивается параллельно схеме метро.

Когда оказываешься на платформе одной из новейших станций подземки, сложно представить, что совсем недавно на этом месте не было тоннеля. Современные павильоны поражают своей технологичностью, но, несмотря на это, в них остаётся место истории и эксклюзивному дизайну, которыми Московский метрополитен славится в мире. Одна из таких новых станций открылась в апреле 2021 года, и уже стала комфортной «привычкой» горожан.

Изначально её планировали назвать «Карамышевская» и даже выпустили одноимённую карту «Тройка». Но в итоге отдали предпочтение варианту, за который многие проголосовали через систему «Активный гражданин». Новую станцию строящейся Большой кольцевой линии назвали «Народное Ополчение».

### КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

Дежурный по станции Сергей Дворников увлечённо рассказывает о вверенном ему объекте с таким теплом, как если бы это был его личный проект. И в каком-то смысле это так и есть.



Фотографии строительства станции из архива Сергея Дворникова уже стали историческими



Так выглядела платформа станции до прокладки путей

Специалист наблюдал за строительством на участке, понимая, что следующие несколько лет будет работать именно здесь. Сегодня он изучил все уголки, входы и выходы действующей станции метро. Он её открывал, он за неё в ответе.

«Строящаяся Большая кольцевая линия метрополитена – современная, высокотехнологичная, очень красивая, и работать в таких условиях вдвойне приятно. Режим работы новой станции после открытия налаживается около полугода, и для всего коллектива это тяжёлый труд. Нужно уметь организовать команду», – рассказывает Сергей.

По профессии Сергей Дворников – инженер машиностроения. До переезда в Москву он работал проводником на железной дороге. В метро пришёл устраиваться три года назад. Сначала отучился на оператора. Можно было продолжить карьеру дежурным станционного поста централизации (ДСЦП), но работать с людьми профессионалу показалось намного интереснее, чем исключительно за пультом и мониторами.

### СУПЕРОФИС

Впрочем, на большом рабочем столе ДСП целых восемь мониторов. Прямо из кабины дежурный контролирует все системы сигнализации, освещение, водоснабжение, вентиляцию на станции. Отдельными клавишами включает подогрев ступеней или красную букву «М» на фасаде вестибюля.

Сидя в невесомом анатомическом кожаном кресле, дежурный может изменить направление движения эскалаторов, сделать звуковое объявление для пассажиров или подать заявку на снятие напряжения с контактного рельса. Отсюда же осуществляется связь с поездным диспетчером. Здесь хранятся все инструкции и распоряжения. В общем, все «ключи» от станции собраны в этой комнате, в ведении «смотрителя».

### ГЛАВНАЯ СЛУЖБА

Метро закрывается на ночь для пассажиров, но работа подземки не останавливается ни на минуту. В начале каждой 12-часовой смены, вечером и утром, дежурный по станции проводит планёрку, проверяет исправность систем, соблюдение графиков. Инструктаж получают сотрудники Эскалаторной и Электромеханической служб, Службы безопасности, кассиры и уборщики. Все должны быть готовы к встрече новых пассажиров. Максимальное внимание безопасности и культуре обслуживания – одна из основных тенденций метрополитена сегодня.

Каждые полчаса дежурный по станции совершает обход платформы. «Недавно с нас сняли обязанность присутствия на платформе в часы пик, но на самом деле из офиса по мониторам всё контролируется даже лучше», – рассказывает Сергей Дворников.

Санитарная обработка проводится по графику. Во всех журналах и реги-



## НА СТАНЦИИ «НАРОДНОЕ ОПОЛЧЕНИЕ»



страторах должны быть проставлены росписи ответственных лиц.

Три раза в смену Сергей делает полный обход станции со смежными и примыкающими помещениями, проверяет, все ли двери заперты, не оставлены ли в служебных помещениях или в пассажирском вестибюле посторонние бесхозные предметы. Он вспоминает, как проходил практику на одной из старых станций: «Без современных систем наблюдения не так удобно работать. Но там и помещений обычно всего 100–200. А на новой станции – 400».

Самая ответственная часть работы дежурного по станции – наблюдение за графиком движения поездов во взаимодействии с другими подразделениями. «В смене много служб, но главная среди всех – Служба движения, – резюмирует Сергей. – На станции никто не приступает к работе без разрешения ДСП».

В ночь его дежурства перед интервью на перегоне проводились работы – и Сергей лично встречал и провожал путейцев, делал учётные записи, сколько человек зашло в тоннель и сколько вышло.

Меня он так же лично сопроводил на экскурсию по всем лабиринтам своей станции. Несмотря на усталость после ночной смены, Сергей с энтузиазмом рассказал обо всех преимуществах современного технического оснащения.

### ЭКСКЛЮЗИВНО НА БКЛ

- «Народное Ополчение» – это **станция без путевого развития**, то есть на ней нет стрелок, путей оборота. Поэтому здесь действует специальный регламент ТПРС – технологический процесс работы станции.
- «Народное Ополчение» и «Мнёвники» – единственные станции метрополитена, на которых установлена СКПТ – система контроля прохода в тоннель. При несанкционированном проникновении в тоннель на отдельном мониторе в офисе дежурного выводится изображение и срабатывают «ревуны». На других станциях используются прежние, менее чувствительные версии УКПТ – устройства контроля прохода в тоннель.



Датчики с зелёными огоньками установлены по всей длине тоннеля – это надёжная модернизированная защита от несанкционированного проникновения на пути

- **Антитеррористические камеры** на платформе и в вестибюлях фиксируют бесхозные сумки, от которых отошёл хозяин.
- «Народное Ополчение» – одна из немногих станций, где используется **СКУД** – система контроля управления дверьми. Это значит, что вход в служебные и пускоаппаратные помещения возможен только для авторизованных сотрудников по отпечатку пальца.
- **Уникальная система пожаротушения** включает порошковые, газовые, водные модули. Вся станция и служебные помещения буквально напичканы пожарными датчиками. Точечная система фильтров задымления установлена даже в кабельных лотках. Все сигналы направляются на пульт ДСП.



Датчики пожаротушения в машинном зале

- **Место кассира** – просторное, комфортное, с приятным освещением, климат-контролем и чувствительным микрофоном. Заступая на смену, сотрудник не гремит жалюзи, а просто «включает» стекло.
- Современный интроскоп в зоне досмотра расположен в отдельной нише. Помимо стандартных металлодетекторов и рентгенотелевизионных устройств у входа в метро установлен **датчик повышения радиоактивного фона**.

- С уличного входа и до платформы на станции предусмотрена **100% комфортная безбарьерная среда** для людей с ограниченными возможностями здоровья. Сотрудникам Центра обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП) здесь практически нечего делать – разве что сопроводить пассажиров на другие, менее адаптированные для инвалидов станции. Здесь установлены широкие турникеты для колясочников, три лифта, аудиосигналы, адаптированная платформа, тактильная плитка возле эскалатора и в вестибюлях. Кроме этого, на случай невозможности экстренной эвакуации маломобильных лиц при чрезвычайной ситуации предусмотрен **противопожарный бункер** с собственной системой вентиляции, рассчитанный на 4–5 человек в колясках.

### ПОВЫШЕННАЯ ГОТОВНОСТЬ

На случай чрезвычайной ситуации у каждого сотрудника есть чёткий алгоритм действий. Но максимальную ответственность за соблюдение безопасности на станции несёт дежурный по станции. Существуют определённые правила. Например, при остановке движения в десять минут ДСП обязан закрыть станцию во избежание скопления людей, наступления паники и давки. Также нежелательно держать поезд с пассажирами в тоннеле. Дежурный отвечает за эвакуацию людей, взаимодействие с диспетчером, машинистом поезда и внешними службами.

### ТОЛЬКО ДЛЯ СВОИХ

Служебные лестницы и внутренние помещения – это тоже зона транспортной безопасности.



Автоматическая система управления эскалаторами нового поколения в машинном зале

В машинный зал дежурный входит в сопровождении машиниста Эскалаторной службы. В служебных помещениях есть всё для того, чтобы провести рабочую смену с комфортом: душевые, мини-кухня, просторные раздевалки с дополнительными шкафами для чистой и грязной спецодежды.

«Такого нет на старых станциях», – заверяет Сергей Дворников. В лифте звучит «Отель «Калифорния». Никогда раньше в метро я не каталась на лифте с музыкой! Совершив тур по подземелью, мы возвращаемся в кабину ДСП.

Разговаривая со мной, Сергей одновременно слушает по радиосвязи уведомление диспетчера о работе дефектоскопа на пути. Речь из динамика можно разобрать с трудом, но он привык – есть регламент служебного эфира.

Последний раз мой собеседник был в отпуске в прошлом сентябре – ездил в Крым по профсоюзной путёвке от предприятия. А на днях едет домой повидаваться с мамой.

Изначально, устраиваясь на работу в метро, Сергей ориентировался на стабильность, и говорит, что не прогадал: «Метро работает всегда – значит, работаете и вы. Специфические условия труда достойно компенсируются. И не верьте тем, кто скажет, что здесь нельзя сделать карьеру».

Полина КОВАЛЕНКО



# Из мотодепо На аквабайк

НАШ КОЛЛЕГА **НИКОЛАЙ СОКОЛЕНКО** СОВМЕЩАЕТ РАБОТУ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА МОТОРНО-РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА В ЭЛЕКТРОДЕПО «СОКОЛ» С УВЛЕЧЕНИЕМ АКВАБАЙК-ФРИСТАЙЛОМ. ОН РЕГУЛЯРНО УЧАСТВУЕТ В СОРЕВНОВАНИЯХ И ВХОДИТ В ЧИСЛО СИЛЬНЕЙШИХ РАЙДЕРОВ МОСКВЫ.



Свою карьеру в метрополитене Николай начал в 2012-м, а спортивную – два года спустя



Николай тренируется на американском гидроцикле марки Xmetal, который выбирают атлеты мирового уровня

– **Как вы стали заниматься аквабайк-фристайлом?**

– Когда я впервые прокатился на аквабайке, сразу понял, что хочу заниматься этим спортом на регулярной основе, научиться делать сальто, различные вращения, перевороты. Фристайл – самая интересная и зрелищная часть соревнований по водомоторному спорту в классе аквабайк. Спортсмены выполняют сложные фигуры на специально подготовленной технике с очень лёгкими корпусами и мощными двигателями.

– **Сколько нужно времени, чтобы научиться выполнять трюк?**

– Как правило, достаточно двух-трёх недель регулярных тренировок. При желании можно ходить в специальную школу и заниматься с тренером,

но я учился всему сам: смотрел ролики топовых райдеров и пытался делать, как они. Теперь и сам могу тренировать новичков.

– **Правда, что на аквабайке нет тормоза? Как же спортсмены останавливают идущую на скорости машину?**

– Абсолютная правда. Аквабайкеры практикуют естественное торможение за счёт трения корпуса машины о воду. Учитывая, что мощность двигателей на современных аквабайках превышает 200 лошадиных сил и скорость эти аппараты набирают за считанные секунды, управлять ими нужно очень умело.

– **Как удаётся совмещать работу и спорт?**

– Моя должность подразумевает исключительно ночные смены. Утром

я возвращаюсь домой, высыпаюсь и еду на тренировку. Мне это даётся очень легко, ведь я занимаюсь любимым делом. Сезон длится с апреля по ноябрь, пока не встанет лёд. Для тренировок в холодное время у меня есть гидрокостюм.

– **Как поддерживаете форму зимой? Занимаетесь ещё какими-то видами спорта?**

– Зимой я занимаюсь на акробатических батутах и катаюсь на сноуборде. Летом в дополнение к аквабайку – водные лыжи, вейкборд, езда на мотоцикле, бег, отжимания на брусьях и обязательно турник.

– **Сколько у вас титулов и наград?**

– Я многократный призёр любительских соревнований в дисциплинах фристайл и фрирайд Jetcamp в Сочи и Dubna

Jet в Дубне. В 2020-м занял второе место на чемпионате России в дисциплине нижний фристайл, в мае – второе место на Кубке Москвы в дисциплине верхний фристайл. Очень хочу стать чемпионом России, но для этого требуется много сил и времени. Соперники очень сильные.

– **К чему ещё стремитесь?**

– Мечтаю открыть свою школу по аквабайку, тренировать юных спортсменов, в том числе своих детишек. У меня их двое – семилетний мальчик и девочка, которой только исполнился год. Ещё хочу съездить на соревнования мирового уровня – в Европу, Тайланд и США.

Беседовала  
Евгения ТОМИЛИНА

## Как присоединиться к спортивному сообществу Московского метрополитена



# Футбол: сборная мосметро взяла кубки двух чемпионатов

ЖАРКИЙ ИЮЛЬ-2021 ЗАПОМНИЛСЯ МАСШТАБНЫМИ ФУТБОЛЬНЫМИ БАТАЛИЯМИ МЕЖДУ КРУПНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ И КОМПАНИЯМИ ГОРОДА. ДЛЯ НАШИХ СПОРТСМЕНОВ ОН СТАЛ ТРИУМФАЛЬНЫМ.



В трёх играх наша команда отправила в ворота соперников 10 мячей, одержав убедительную победу в турнире

## ТОВАРИЩЕСКИЙ ТУРНИР ЗА КУБОК КОМПЛЕКСА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ И ИМУЩЕСТВЕННО- ЗЕМЕЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ МОСКВЫ

Соревнования прошли 1 июля в спорткомплексе «Лужники». Помимо нашей сборной, в борьбу включились три команды – «Экономика Москвы» (Правительство Москвы), ГК АСВ (государственная корпорация «Агентство по страхованию вкладов») и PepsiCo.

С последней наши парни расправились всухую – 4:0. В ворота «Экономики Москвы» коллеги доставили шесть мячей, а пропустили всего один. И только в противостоянии «Московский метрополитен –

ГК АСВ» ни одной из команд не удалось поразить ворота.

По итогам трёх матчей наша сборная набрала семь очков и заняла первое место в турнире. Бомбардиром команды стал электромонтёр Нарек Мирзоев – на его счету три гола.

В чемпионский состав вошли работники Службы электроснабжения, Комплекса электроснабжения наземного транспорта, электродепо «Свиблово», Службы внутреннего аудита и контроля.

## ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА

Соревнования прошли 10 июля в «Лужниках», их приурочили ко Дню

Московского транспорта. Участвовали 16 сборных – представителей транспортных ведомств и организаций Москвы: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города, Московский метрополитен, Мосгортранс, Московский паркинг, Московская административная дорожная инспекция, Центр организации дорожного движения, Организатор перевозок, Мостранспроект, Аэроэкспресс, Центральная пригородная пассажирская компания, Московско-Тверская пригородная пассажирская компания, СитиБайк, «Шереметьево Безопасность», аэропорт Домодедово, Департамент городского имущества и Москомспорт.

Перед турниром игроков и болельщиков поприветствовали пресс-секретарь Дептранса Москвы Алёна Ерёмкина и экс-игрок сборной России по футболу и ФК «Локомотив» Руслан Пименов.

На первом этапе команды сыграли в четырёх группах, согласно жеребьевке. После двух побед и ничьей в матче с

Москомспортом метрополитен вышел в золотой плей-офф.

В 1/4 финала сборная ММ победила команду ЦППК со счётом 2:0.

В борьбе за выход в финал с командой Шереметьево счёт был равным – 1:1. В серии послематчевых пенальти мы одержали победу.

В решающей игре метрополитен снова встретился с Москомспортом. Обе команды показали динамичную и острую игру. В середине первого тайма Нарек Мирзоев открыл счёт. Во втором тайме Евгений Шендрик точным ударом отправил мяч в сетку ворот соперника.

Финальный счёт 2:0. Сборная ММ – чемпион Московского транспорта по футболу!

Бомбардиром нашей команды стал ведущий инженер ПТО комплекса электроснабжения наземного транспорта Службы электроснабжения Евгений Шендрик, который забил пять мячей. Самый ценный игрок – электромонтёр Службы электроснабжения Нарек Мирзоев. **ММ**



С мячом бомбардир нашей команды Евгений Шендрик



Наши футболисты с кубком чемпионата Московского транспорта

## ЗАНИМАЙТЕСЬ СПОРТОМ – ПОЛУЧАЙТЕ ПРИЗЫ

В ИНСТАГРАМЕ @SPORT\_MOSMETRO ПОЯВИЛАСЬ НОВАЯ ПОЛЕЗНАЯ РУБРИКА.

Инструкторы по физической культуре и спорту Московского метрополитена записали видеотренировки для всех, кто хочет быть в форме. Как правильно разминаться перед бегом, уберечь себя от травм, подтянуть мышцы ног или сделать пресс рельефным – видео с комплексом упражнений будут выходить раз в неделю.

Тех, кто следует примеру наших спортсменов, снимет свою тренировку и опубликует видео в сторис с отметкой @sport\_mosmetro, ждут подарки – брендированные блокноты, рюкзаки, жетоны и другие сувениры. Присоединяйтесь к спортивному движению мосметро!



12

июль  
7 (123) 2021И  
С  
Т  
О  
Р  
И  
ЯВ  
Л  
И  
Ц  
А  
Х

# Монументальные мозаики Григория Опрышко

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 110 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ВЫДАЮЩЕГОСЯ СОВЕТСКОГО ХУДОЖНИКА-МОНУМЕНТАЛИСТА ГРИГОРИЯ ОПРЫШКО. ЕГО ВЕЛИКОЛЕПНЫЕ МОЗАИКИ УКРАШАЮТ ФАСАД ЗДАНИЯ СОВЕТА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ВЗАИМОПОМОЩИ В МОСКВЕ, ЛЕНИНСКОГО МЕМОРИАЛА В УЛЬЯНОВСКЕ И ДВОРЦА КУЛЬТУРЫ ХИМИКОВ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ, КРОМЕ ЭТОГО ЕГО РАБОТЫ МОЖНО УВИДЕТЬ СРАЗУ НА НЕСКОЛЬКИХ СТАНЦИЯХ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

История мозаики насчитывает более 5 тысяч лет – ещё в Месопотамии колонны храма Нинхурсаг (богини-матери в шумеро-аккадской мифологии) на территории города-государства Ура (сейчас это южный Ирак) были выложены геометрическим узором из треугольников розового известняка, сланца и ракушек. В Греции, на острове Крит, в период раннего неолита выкладывали орнаментом галечные полы.

В нашей стране в 1930-х годах искусство, исторически связанное с культовым зодчеством, было поставлено на службу пропаганде советского строя. Мозаика настолько удачно вписалась в статусные сооружения, прежде всего в интерьеры павильонов Всесоюзной сельскохозяйственной выставки и станций московского метро, что не утратила популярности и в 1960–70-е годы. Напротив, она вышла на фасады, освоила демократичные материалы и стала одним из главных способов добавить декоративности лаконичным архитектурным объёмам, заставить заговорить нейтральные по образу здания. Мозаичные панно до сих пор украшают фасады и интерьеры самых разных общественных зданий – научно-исследовательских и учебных институтов, министерств и музеев, кинотеатров, кафе, магазинов, а иногда даже появлялись на торцах обычных жилых домов. При этом стиль мозаичных изображений иногда довольно далеко отклонялся от предписанного социалистического реализма, порой доходя даже до прямой абстракции.



Художник Григорий Опрышко во время работы над оформлением Торжественного зала Ленинского мемориала в Ульяновске (из архива фотографа Бориса Тельнова, 1969 год)

Григорий Иванович Опрышко – один из самых известных отечественных художников, посвятивших себя мозаичному искусству, родился 22 июля 1911 года. В 1948 году он с отличием окончил МГАХИ имени В.И. Сурикова. Преподавал в Институте прикладного и декоративного искусства и Московском высшем художественно-промышленном училище (бывшем Строгановском училище). Первой работой Григория Опрышко для московского метро стали 12 панно в технике флорентийской мозаики, украсившие свод центрального зала станции «Белорусская»-кольцевая. На каждом панно изображены сцены из жизни белорусских крестьян. За оформление станции художник и коллектив архитекторов-проектировщиков в 1952 году получили Сталинскую премию. Кстати, на панно «Вышивальщицы» женщины первоначально вышивали портрет Сталина, заменённый в 1961 году на орден Трудового Красного Знамени.



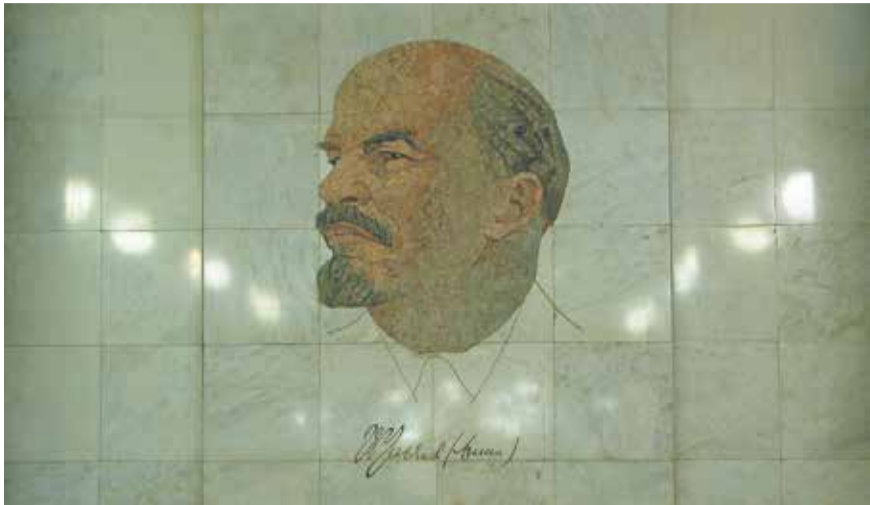
Мозаика «Вышивальщицы» (из цикла «Расцвет Советской Белоруссии») на своде подземного зала станции «Белорусская»-кольцевая (слева – так выглядела эта мозаика в 1952–1961 годах)

Следующей работе Григория Опрышко, огромному мозаичному портрету Иосифа Виссарионовича Сталина в наземном вестибюле станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии, до наших дней уцелеть не удалось. Панно площадью 20 кв. метров, изображавшее Вождя народов в полный рост, было собрано мастерами-мозаичистами из тысяч пластинок мрамора различных цветов и оттенков. В 1956 году, после разоблачения культа личности на XX съезде, мозаичное панно было разобрано, и сегодня о нём напоминает только гигантская белая рама напротив эскалаторного наклона. А следующую работу художника – фриз, украшающий наземный вестибюль станции «Киевская»-кольцевая, открытой в 1954 году, – можно увидеть и сегодня.



Огромный мозаичный портрет Сталина на станции «Арбатская» просуществовал совсем недолго

На «Библиотеке имени Ленина», одной из станций первой очереди Московского метрополитена, огромный портрет вождя революции появился только 30 лет спустя после её открытия. Флорентийская мозаика с профилем Владимира Ильича Ленина, сделанная по эскизу Григория Опрышко, появилась в торце станции в первой половине 1960-х годов.



Портрет вождя мировой революции появился на 30 лет позже открытия станции «Библиотека имени Ленина»

В 1969 году на Новом Арбате завершилось строительство комплекса зданий СЭВ (Совета экономической взаимопомощи) – организации, координирующей экономику стран Восточного блока. Фасад конференц-зала, выполненный в форме цилиндра, украшает абстрактное мозаичное панно «Богатство недр», созданное венгерскими мастерами по эскизам Григория Опрышко. Даже сегодня это здание поражает смелостью и красотой архитектурного решения.



Мозаичное панно «Торжество труда людей Советской Украины» в наземном вестибюле станции «Киевская»-кольцевая

В 1970 году открылся Музей-мемориал В.И. Ленина в Ульяновске. Торжественный зал с огромным бюстом Владимира Ильича, являющийся сердцем мемориала, украшен мозаикой из цветной смальты. Здесь художник Григорий Опрышко работал вместе с автором скульптуры Ленина, Народным художником СССР Павлом Бондаренко, чтобы добиться единого образа. Если внимательно присмотреться, то можно увидеть, что серп и молот на мозаике как бы вырастают в лучах восходящего солнца за спиной вождя, который стоит на волжском утёсе. А при попадании света на стены они начинают переливаться. И это не случайно – Григорий Опрышко для создания такого эффекта использовал больше двух килограммов сусального золота.



Торжественный зал мемориала В.И. Ленина в Ульяновске



Джеймс Хилл

## Монументальная мозаика Москвы: между утопией и пропагандой

ISBN: 978-5-04-103527-3  
«Бомбора», 2021 г.

В начале этого года издательство «Бомбора» при поддержке центра современного искусства и культуры Cube.Moscow представило совместный проект – книгу «Монументальная мозаика Москвы: между утопией и пропагандой (1926–1991)». Красочное издание посвящено истории советской монументальной мозаики: от борьбы с мифами в эпоху авангарда и соцреализма до распространения мифологизации уже самого СССР, от утопии до пропаганды.

Под одной обложкой впервые собраны мозаичные панно, размещённые на самых разных архитектурных объектах Москвы – от станций метрополитена до панельных домов, спортивных комплексов и промышленных зданий. Прочитав эту книгу, вы убедитесь, что мозаика – это не только наследие идеологии СССР, но и интересный культурный феномен, и подлинное искусство.

В книге представлено более ста иллюстраций московских арт-объектов, сделанных известным британским фотожурналистом Джеймсом Хиллом – обладателем Пулитцеровской премии и лауреатом World Press

Photo. В предисловии к этому уникальному изданию автор пишет: «Советские мозаики Москвы – лишь небольшая часть монументальных мозаик, созданных в СССР, – стали для меня попутчиками в городских путешествиях. Теперь они уже не пропаганда и не проповедь режима, считавшего их создание скорее утилитарной, чем художественной задачей. Эта книга не только отчёт о существовании советской монументальной мозаики в российской столице, но и дань уважения художникам, архитекторам, скульпторам и строителям, которые воплотили в жизнь эти уникальные произведения, ставшие мировым художественным наследием».

Книгу можно приобрести в книжных магазинах Москвы или заказать в интернет-магазине издательства «Бомбора» (отсканируйте QR-код и перейдите по ссылке). **ММ**



Подготовил Пётр НОВИКОВ

# Путь в профессию

В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ВЫСТРОЕНА ЧЁТКАЯ СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ КАДРОВ. ДЛЯ КАНДИДАТОВ И УЖЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ СОТРУДНИКОВ РАБОТАЕТ КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА. ДЛЯ СТУДЕНТОВ ТЕХНИЧЕСКИХ ВУЗОВ И КОЛЛЕДЖЕЙ ПРЕДУСМОТРЕН СТУДЕНЧЕСКИЙ ОТРЯД. А ДЕТИ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ, КОТОРЫМ ОТ 12 ДО 18 ЛЕТ, МОГУТ ЗАНИМАТЬСЯ В КЛУБЕ ЛИЧНОСТНОГО РАЗВИТИЯ «35-Й ОТРЯД». РЕДАКЦИЯ **ММ** ПОГОВОРИЛА С ПЕРВЫМИ ВЫПУСКНИКАМИ КЛУБА О ПОЛЬЗЕ ЗАНЯТИЙ И ИХ ДАЛЬНЕЙШЕМ ПУТИ.



ВЛАДИМИР ГОНЧАРОВ

Мама – Надежда Гончарова, старший диспетчер Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры



АНАСТАСИЯ КЛИМЕНЧЕВА

Папа – Николай Клименчев, водитель Специальной автобазы

Мама – Надежда Клименчева, техник 2-й категории Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры

Сестра – Елизавета Рябова, специалист 1-й категории Центра оценки квалификаций Корпоративного университета Транспортного комплекса Службы профориентации, обучения и развития персонала

Метрополитен открывает студентам технических вузов и колледжей возможность совмещать учёбу с работой. В Студенческом отряде всё иначе, чем просто на практике, – заключают трудовой договор, платят зарплату и дают преимущества, если решил прийти в метро на постоянную работу.

У вас есть знакомые студенты, которых может заинтересовать Студотряд метро?

Поделитесь с ними контактами: **8 (495) 622 78 33, studotryad@mosmetro.ru**

Я поступил в «35-й отряд» три года назад, когда он только был создан. В то время я учился в 8-м классе. Помню, на первом занятии нас повели в театр. Поначалу в новом коллективе чувствовал себя неловко, но за один вечер со всеми познакомился и подружился. В итоге мы, можно сказать, стали одной метро-семьёй. Нам всегда было весело вместе.

Мы ходили на экскурсии – в электродепо, парки, музеи, были даже на 80-м этаже «Москва-Сити». Постепенно мы всё больше узнавали историю развития метро, как оно устроено, как движутся поезда. Кроме того, благодаря занятиям в клубе у меня заметно улучшилась речь, я стал увереннее.

После 9-го класса я поступил в Московский колледж транспорта РУТ (МИИТ), но продолжал заниматься в клубе до своего 18-летия. Конечно, было грустно покинуть «35-й отряд», но мы всё равно поддерживаем связь с ребятами и кураторами.

Сейчас я учусь в другом колледже – понял, что мне больше интересно автостроение. Моя нынешняя специальность называется «Обслуживание двигателей, систем и агрегатов». В июне я сдал сессию, теперь собираю документы и прохожу медкомиссию, чтобы устроиться в Службу пассажирских сервисов в рамках Студенческого отряда.

Я восемь лет серьёзно занималась плаванием, но в 17 лет закончила со спортом и поступила в «35-й отряд», который открыл для меня новый мир. О наборе в клуб мне рассказал папа, я сразу заинтересовалась, потому что дома мы регулярно говорим о метро. Поехала на собрание, включила диктофон и 1,5 часа всё записывала. Потом было занятие в формате квеста по метрополитену. На него пришли человек пять, но позже к занятиям присоединились и другие ребята. Моя младшая сестра тоже вступила в «35-й отряд», как только ей исполнилось 12 лет. Судя по её рассказам, появилось много нового с тех пор, как выпустилась наша группа. Недавно ребята защищали свои проекты на тему метрополитена.

После школы я поступила Российской университет транспорта (РУТ (МИИТ)) по целевому направлению. Сдавала все необходимые экзамены – ЕГЭ по русскому языку, математике и физике, но конкурс проходила внутри

метрополитена. В будущем я получу профессию диспетчера, смогу составлять расписание поездов, организовывать перевозки. А пока на время каникул устраиваюсь на работу через Студотряд.

В первое лето я помогала начальнику дистанции Электромеханической службы с расчётами, потом работала кассиром в Службе сбора доходов, а в этом году меня взяли в Службу пассажирских сервисов. Кстати, в 11-м классе в рамках программы «35-го отряда» мы прошли курс «Сервис на транспорте». Слушали лекции разных специалистов метрополитена, проходили психологические тренинги, посвящённые тому, как выстраивать коммуникации с людьми и грамотно выходить из конфликтов. После сдачи экзаменов нам выдали сертификаты, и теперь мы смело можем работать с пассажирами.

Сейчас я решила перевестись на заочную форму обучения, поэтому планирую работать в метрополитене на постоянной основе.

## Лето с пользой

УЧАСТНИКИ «35-ГО ОТРЯДА» ОТДОХНУЛИ В ДЕТСКОМ ЛАГЕРЕ И ЗАОДНО ПРОШЛИ ПРОФОРИЕНТАЦИОННЫЙ ТРЕНИНГ.

Детско-оздоровительный лагерь «Лесной», который расположен в Пушкинском районе, принял 46 наших ребят с 25 июня по 15 июля. Эта поездка стала возможной благодаря содействию профсоюза Московского метрополитена. Помимо спортивных и развлекательных мероприятий, по два часа в день воспитанники Клуба личностного развития занимались по программе «Метрополитен. Вводный курс». Создатели тренинга предусмотрели для детей самые разнообразные форматы: от квеста по территории лагеря до интерактивных игр, викторин и мастер-классов. В результате ребята погрузились в историю развития метро, узнали об осо-

бенностях строительства и парках подвижного состава метрополитенов.

Много внимания кураторы смены уделили развитию творческих способностей своих воспитанников. Дети придумывали новую форму для сотрудников Московского метрополитена, а также модели поездов с последующей сборкой, раскрашиванием, склеиванием и доработкой деталей.

Самой сложной и одновременно захватывающей стала экономическая игра. Отряд поделили на несколько групп, которые имитировали Службы метрополитена. Каждый ребёнок мог примерить на себя роль начальника депо, машиниста электропоезда или



Одной из активностей смены стал конкурс рисунков, посвящённых метрополитену мира

любого другого специалиста метро. При этом на Службу формировался общий бюджет, который позволял совершать важные покупки.

Также в рамках смены прошёл конкурс «Лучший дежурный по станции», благодаря которому ребята смогли попробовать себя в роли главного человека в отряде, своеобразного «дежурного командира». Лучше всех свои лидерские качества проявил Евгений Жуковский.

### КАК ВСТУПИТЬ В «35-Й ОТРЯД»?

Если вашему ребёнку от 12 до 18 лет

- Напишите на [35-otryad@mosmetro.ru](mailto:35-otryad@mosmetro.ru) (тема письма: «Вступить в отряд»)
- Позвоните по номеру: 8 (495) 622 25 86
- Обратитесь в штаб «35-го отряда» на станции «Выставочная» (кабинет 133)

Подготовила  
Алина КОЛЕСНИКОВА

# Станция «Смоленская»

## Арбатско-Покровской линии

ОБНОВЛЁННАЯ СТАНЦИЯ «СМОЛЕНСКАЯ» АРБАТСКО-ПОКРОВСКОЙ ЛИНИИ 9 ИЮЛЯ ВНОВЬ РАСПАХНУЛА СВОИ ДВЕРИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ПОСЛЕ ПОЧТИ ЧТО ПОЛУТОРАГОДОВОГО ПЕРЕРЫВА. НА СТАНЦИИ УСТАНОВИЛИ НОВЫЕ ЭСКАЛАТОРЫ, ОБНОВИЛИ ИНЖЕНЕРНЫЕ КОММУНИКАЦИИ И ВОССТАНОВИЛИ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЛИК СТАНЦИИ.

Станция «Смоленская» Арбатско-Покровской линии была открыта 5 апреля 1953 года. Своё название она получила по Смоленской площади, на которой расположена. Станция имеет один наземный вестибюль, в состав которого также входит арка, выходящая на Садовое кольцо.



Арка, выходящая на Садовое кольцо, входит в состав наземного вестибюля станции (фото середины 1950-х годов)

«Смоленская» – пилонная трёхсводчатая станция глубокого заложения. Художественное оформление станции посвящено военно-исторической теме. Подземный зал лаконичен в своем оформлении и выдержан в классическом стиле.



Интерьер наземного вестибюля (фото середины 1950-х годов)

Пилоны станции, облицованные белым мрамором, украшены по углам полуколоннами. Пол выложен чёрным мрамором с орнаментом из белого и красного мрамора по боковым сторонам зала. Путевые стены облицованы белой керамической плиткой, внизу – чёрным мрамором. Станционный зал освещается канделябрами на пилонах, а также светильниками, спрятанными за карнизом под сводом зала.



**Архитектор Игорь Рожин**  
Выдающийся советский архитектор Игорь Рожин родился 17 (30) сентября 1908 года в Санкт-Петербурге. В 1925 году он поступил на архитектурный факультет Ленинградского высшего художественно-технологического института. Уже студентом второго курса начал работать у архитектора Ивана Фомина. На следующий год его пригласили в мастерскую академика Владимира Шуко и профессора Владимира Гельфрейха. С тех пор на многие годы судьба связала Игоря Рожина с этими знаменитыми архитекторами, яркими представителями так называемой ленинградской школы. Традиции этой школы архитектор пронёс через всё своё творчество. В своей творческой деятельности Игорь Рожин всегда следовал своим основным творческим принципам: ясности основного замысла, скупости средств и внимательной прорисовке деталей. Архитектурное творчество Игоря Рожина охватывает более 75 лет. И всю свою жизнь он оставался человеком «серебряного века», свято исповедуя ценности русской интеллигенции.

Игорь Рожин участвовал в проектировании Дворца Советов и Всесоюзной библиотеки имени В.И. Ленина. Особое место в его творчестве занимало проектирование вестибюлей и станций метрополитена. В 1937-38 годах он вместе с Леонидом Поляковым принимал участие в конкурсе проектов станций «Павелецкая» и «Завод им. Сталина» («Автозаводская»). Первыми осуществлёнными проектами стали совместные работы с Владимиром Гельфрейхом: наземный вестибюль станции «Новокузнецкая» (1943) и станция «Электrozаводская» (1944). В 1946 году за архитектуру станции «Электrozаводская» и вестибюля станции «Новокузнецкая» архитекторы были удостоены Сталинской премии первой степени. В 1949 году Игорь Рожин работал над проектом станции «Парк Культуры» Кольцевой линии, а в начале 1950-х годов спроектировал станцию «Смоленская», которая стала последней работой архитектора в московском метро.



Центральный зал станции «Смоленская» Арбатско-Покровской линии (30 апреля 1972 года, фото: Ю. Левянт)



**Скульптор Георгий Мотовилов**  
Георгий Мотовилов родился 16 (28) июня 1892 года в Москве. Широко известность получил как мастер монументальной скульптуры и рельефов декоративного оформления «подземных дворцов» Московского метрополитена. Именно он первым предложил и начал создавать сюжетные рельефы для метро как альтернативу декоративному украшению станций. Его произведения всегда были наполнены позитивным социальным смыслом и художественной выразительностью. Глубокое проникновение в культурное мировое наследие в сочетании с собственными новаторскими приёмами позволило скульптору выразить русское понимание художественной формы.

Георгий Мотовилов оформил станции метро «Электrozаводская» (1942–1944), «Новокузнецкая» (1943), «Парк культуры»-кольцевая (1950), «Октябрьская»-кольцевая (1950), «Комсомольская»-кольцевая (1951), «Проспект Мира»-кольцевая (1952) и «Смоленская» Арбатско-Покровской линии (1953).



**Художник Павел Корин**  
Российский и советский живописец, монументалист, мастер портрета, реставратор и педагог, лауреат Сталинской премии второй степени (1952) и Ленинской премии (1963)  
Павел Корин родился 25 июня

(7 июля) 1892 года в Палехе в семье потомственных иконописцев. Красота русской сельской природы, своеобразная атмосфера иконописной мастерской окружали его с детства, накладывая свой отпечаток на формирование художественного вкуса и на восприятие окружающего мира. В Московском метрополитене по эскизам Корина выполнены потолочные мозаичные панно на станции «Комсомольская»-кольцевая, витражи на «Новослободской», мозаики в наземном вестибюле станции «Смоленская» и мозаика «Рабочий и колхозница» в торце «Павелецкой»-кольцевой.

Мозаичное панно для станции «Смоленская» стало последней реализованной работой Павла Корина в метро. Первоначально художник хотел включить в композицию фриза портреты полководцев, участвовавших в битвах на Смоленском направлении, но, разрабатывая финальные эскизы, отказался от этой идеи. Все, кому довелось работать с Кориним, отмечали, с какой смелостью он нарушал каноны живописной и монументальной технологии. На «Смоленской» в оформлении купола вестибюля Корин применил свой инновационный подход: парящий под потолком торжественный венок выполнен в необычной для того времени технике. Его основа написана по мокрой штукатурке, а затем Корин собственноручно прописал венок приготовленной яичной темперой – краской, традиционно используемой в иконописи. Работая над фризом «Смоленской», художник смешал смальту с флорентийской (мраморной) мозаикой. А на орден Победы он добавил кусочки стекла, которые своим сиянием так напоминают драгоценные камни.

На торцевой стене центрального зала станции «Смоленская», на постаменте из светлого мрамора, установлен барельеф «Защитники Родины в Великой Отечественной войне» («Сражение»), созданный скульптором Георгием Мотовиловым: на фоне развивающихся знамён защитники Родины с оружием в руках смело идут в наступление на врага.



Так сегодня выглядит барельеф в торце центрального зала

### В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ

В прошлом номере мы спрашивали: у какого известного современного рэп-исполнителя есть композиция, посвящённая станции метро «Кантемировская»?

### ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

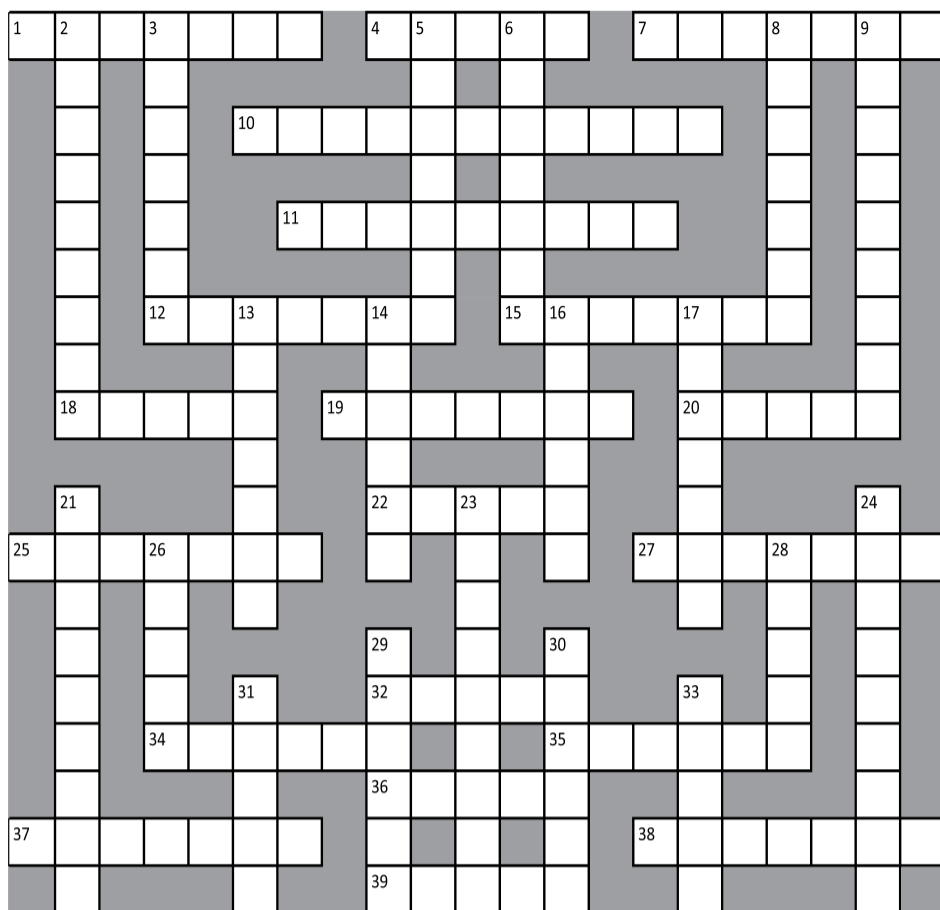
Все читатели, приславшие нам свои ответы, дали верный ответ – это Noize MC. Поэтому в этот раз судьбу нашего приза снова решил жребий. В этот раз книга, посвящённая истории Московского метрополитена, достаётся Алексею Шишову, механику АКП Комплекса пассажирских сервисов Службы связи. Поздравляем победителя и желаем всем удачи в нашем новом конкурсе!

### ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Дорогие читатели, а вы обращали внимание на то, что интерьер наземного вестибюля станции «Смоленская» украшают четыре медальона? А каким событиям из истории нашей страны они посвящены? Присылайте свои ответы до 10 августа на почту [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru). Не забудьте указать свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также вашу должность и название подразделения, в котором вы работаете. Среди тех, кто пришлёт правильный ответ, мы разыграем приз – уникальную книгу, посвящённую Московскому метрополитену.

Подготовил Пётр НОВИКОВ

**КРОССВОРД**



**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:**

1. Многоместная конная карета
4. Рекламное агентство московского метро в начале 2000-х годов
7. Двойной радиус окружности
10. Электродепо Калининской линии
11. Конечная станция Таганско-Краснопресненской линии
12. Испытания подвижного состава перед вводом в эксплуатацию
15. Следование пассажиров, грузов и транспортных средств через промежуточные пункты
18. Часть суток
19. Река в Южной Африке, известная всем детям
20. Внешний вид человека
22. Единица измерения силы тока
25. Станция метро, название которой связано с Московским ипподромом
27. Вид городского пассажирского транспорта
32. Портал тоннеля
34. Светло-серый уральский мрамор
35. Станция Таганско-Краснопресненской линии
36. Одежда установленного образца
37. Самая длинная беговая дистанция
38. Станция метро, названная в честь одной из прибалтийских столиц
39. Подъемное устройство в шахте

**ПО ВЕРТИКАЛИ:**

2. Автор барельефа «Сражение» на станции «Смоленская»
3. «Город невест»
5. Система условных знаков и обозначений на карте
6. Путь следования
8. Ценный поделочный камень ярко-зелёного цвета
9. Специалист, ведущий учёт рабочего времени
13. Станция метро, на путевой стене которой упоминается «Большое кольцо»
14. Изогнутая линия
16. Отчёт о выполнении задания
17. Место содержания и демонстрации животных
21. Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
23. Временное прекращение боевых действий
24. Из трёх станций, носивших в разные годы это название, осталась только одна
26. Изолированная от других часть специального помещения
28. Городская электрическая железная дорога
29. Расписание движения поездов
30. Акватория порта, защищённая от ветра и волн
31. Средство оплаты проезда
33. Автономная часть метрополитена со станциями, перегонами и тупиками

**ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА**

**По горизонтали:** 1. Осадка. 4. Айва. 6. Август. 9. Текстильщики. 10. Обычай. 11. Южная. 13. Засуха. 15. Ямщик. 17. Ротор. 18. Индюк. 19. Торпедо. 20. Ножницы. 21. Колесо. 24. Бартер. 25. Зонт. 26. Проезд. 27. Пассажир. 28. Извозчик.

**По вертикали:** 2. Спецодежда. 3. Киевская. 4. Автобаза. 5. Альманах. 7. Вакансия. 8. Сокольники. 12. Аэропорт. 13. Звонок. 14. Аннино. 16. Мякинино. 22. Обзор. 23. Сутки.

**ФАКТЫ О МЕТРО**

**Три факта о метро**

В НАШЕЙ НОВОЙ РУБРИКЕ МЫ БУДЕМ РАССКАЗЫВАТЬ О ЛЮБОПЫТНЫХ ФАКТАХ ИЗ ИСТОРИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

**СТАНЦИИ-«СОРОКОНОЖКИ»**

В конце 50-х – начале 60-х годов прошлого века, когда в нашей стране начался период хрущёвской экономии, архитекторы Алексей Душкин и Михаил Марковский вместе с коллегами из проектного института «Метрогипротранс» разработали типовой проект колонной станции мелкого заложения из унифицированных железобетонных конструкций. Самой первой такой станцией стала открывшаяся 21 октября 1961 года «Первомайская». Строить станции теперь стали быстро и дёшево, но все они походили друг на друга, отличаясь только цветом кафельной плитки на стенах и мрамором на колоннах.

У пассажиров такие станции получили меткое прозвище «сороконожки». Но далеко не на всех подобных станциях потолок поддерживают два ряда именно по 40 колонн. Например, на «Первомайской», «Профсоюзной», «Молодёжной» или «Речном вокзале» – по 38 пар колонн, на «Калужской», «Новогиреево», «Орехово» или «Нагатинской» – по 26 пар, на «Волгоградском проспекте» и «Рязанском проспекте» – по 25 пар. Ну а по 40 пар колонн поддерживают потолок станций «Щёлковская», «Водный стадион», «Проспект Вернадского», «Кузьминки», «Севастопольская» и некоторых других. Кстати, самой последней в московском метро «сороконожкой» стала открытая в 1995 году станция «Печатники».



«Первомайская» – самая первая станция-«сороконожка»



Надпись на фасаде станции «Мичуринский проспект»

**ОТ МАЛА ДО ВЕЛИКА**

Иногда туристам или пассажирам, редко пользующимся метро, бывает трудно понять, на какой станции они сейчас находятся. Но, как правило, достаточно бывает просто взглянуть на путевую стену станции, где указано её название. На каждой станции оно изображается по-своему: используются разные шрифты и материалы, разный цвет и размер букв. Самые большие буквы на станции «ЦСКА» – их высота 120 см. До открытия этой станции Большой кольцевой линии рекорд принадлежал «Мякинино», где высота букв равнялась одному метру. Но есть ещё один вариант – надпись на путевых стенах станции «Солнцево» выполнена двумя способами: обычными металлическими буквами и нарисованными. При этом размер нарисованных букв рекордный для станций московского метро – их высота около двух с половиной метров! А самые маленькие буквы украшают путевые стены станции «Маяковская» – их высота всего 9 см, то есть почти в 28 раз меньше, чем на «Солнцево». А вот на фасаде наземного вестибюля станции «Мичуринский проспект» размещена самая большая надпись с названием станции, выполненная трёхметровыми буквами.

**НАЗВАНИЯ-ПУТЕШЕСТВЕННИКИ**

Многие станции Московского метрополитена меняли свои названия, а некоторые из них даже делали это неоднократно. Переименования происходили по различным причинам, в том числе и политическим: сменялись

эпохи, и станция, носившая своё название в течение многих лет, получала новое имя. А бывало и так, что название станции после её переименования переходило к другой. Например, в 1950 году в составе первой очереди Кольцевой линии открылась станция «Калужская». В 1961 году её переименовали в «Октябрьскую» по близлежащей Октябрьской площади. А уже спустя три года в одном из нефов электродепо «Калужское» разместилась временная станция «Калужская». После открытия в 1974 году нового участка Калужско-Рижской линии она была закрыта, а её название передано подземной станции на этом участке.



Временная станция «Калужская», располагавшаяся в одном из нефов электродепо

Похожая история приключилась ещё с одним названием: в 1952 году в составе второго участка Кольцевой линии открылась станция «Ботанический сад», получившая своё название по находящемуся поблизости Ботаническому саду МГУ. В 1958 году в состав пересадочного узла вошла одноимённая станция Рижского радиуса. А 20 июня 1966 года обе станции переименовали в «Проспект Мира» – в честь проспекта, на котором они расположены. Красивое название не пропало – в 1978 году так назвали новую станцию Калужско-Рижской линии, но уже в честь Главного ботанического сада им. Н.В. Цицина РАН, новый выход которого в 1970-е годы планировалось построить вблизи южного вестибюля станции. А с открытием в 2016 году МЦК на схеме появился ещё один «Ботанический сад» – рядом с существующей станцией метро.

Подготовил Пётр НОВИКОВ