



## Женская ЛОГИКА

стр. 6

### ЦИФРА НОМЕРА

## 7 дней

Этот метрополитен открыт для пассажиров всего неделю в году.

стр. 14

### ЦИТАТА НОМЕРА

«Это первый подобный опыт. С ним пришло понимание, что такое возможно сделать, и знание – как действовать».

Антон Крючков, начальник Службы электроснабжения Московского метрополитена

стр. 4

### ВОПРОС НОМЕРА

Первый электромобиль в России появился в XIX веке.

Кто был его создателем?

стр. 12

Перед двумя особыми праздниками – 23 Февраля и 8 Марта – мы посчитали соотношение в нашем коллективе мужчин и женщин: 65% к 35%. По количеству прекрасного пола мы вторые среди метро мира. Но это только любопытство – не больше. Главное, что мы не делим работу по гендерному принципу: у нас везде найдутся профи и среди мужчин, и среди женщин. Вот пример – успешная девушка в деле, которое большинство сочтёт мужским.

## ПОЗДРАВЛЕНИЕ



## Уважаемые коллеги, поздравляю вас с праздниками!

Пусть за окном ещё лежат сугробы, но долгожданная весна уже стучится в окно! Мир готовится к звонкой капели и птичьим трелям, яркому солнцу и ласковым тёплым дням!

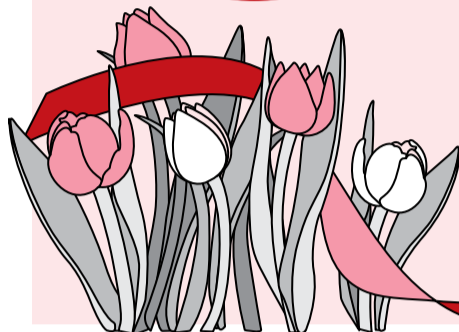
Хочу от всей души поздравить вас с двумя праздниками, знаменующими приближение и приход весны: Днём сильных мужчин и Днём очаровательных женщин!

Всем нашим мужчинам хочу пожелать всегда оставаться смелыми и верными. Крепкого здоровья вам, счастья и удачи, достатка и благополучия, силы и отваги, терпения и энтузиазма, процветания и побед! Чтобы всегда рядом с вами была добрая и ласковая, любящая и нежная женщина! И, конечно же, мирного неба над головой вам и вашим близким!

Нашим драгоценным женщинам от всей души желаю всегда оставаться восхитительными и неотразимыми, сиять от счастья и сводить с ума всех вокруг своей красотой! Любви и вдохновения вам, гармонии и согласия, весеннего настроения и ярких впечатлений! Чтобы вам хватало времени и сил на любимую работу, интересный отдых, на увлечения и семью. И чтобы всегда рядом с вами было крепкое мужское плечо, которое будет для вас надёжной опорой в решении любых вопросов.

С праздниками! И пусть каждый весенний день дарит нам новые силы и яркие краски, светлые мечты и большие возможности для их осуществления!

**Виктор КОЗЛОВСКИЙ,**  
начальник Московского метрополитена



## ПУЛЬС РАЗВИТИЯ

# Новости в цифрах

Приложение «Метро Москвы» высоко оценили российские и мировые эксперты

## ПЕРВОЕ МЕСТО ОТДАЛИ ПРИЛОЖЕНИЮ «МЕТРО МОСКВЫ» ЭКСПЕРТЫ RB DIGITAL AWARDS 2022

Наш цифровой сервис стал победителем всероссийской бизнес-премии в номинации «Логистика и транспорт». На основе приложения мы одними из первых в мире запустили цифровые проекты, с помощью которых можно пройти в метро без наличных денег, транспортной или банковской карты – Face Pay и виртуальная «Тройка». С приложением «Метро Москвы» можно выбрать менее загруженный вагон, получить ответы от чат-бота Александры на вопросы о метро, МЦК, МЦД и в тестовом режиме – наземного транспорта и строить удобные маршруты с учётом разных видов транспорта, сообщает Telegram-канал «Дептранс Москвы».

Напомним, что в прошлом году приложение завоевало международную премию AVA Digital Awards.



## ДО 10 ЛЕТ СОСТАВИТ СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ НАШИХ СОСТАВОВ К 2024 ГОДУ

Парк вагонов метро Москвы станет самым молодым в Европе. За этот и следующий год в общей сложности придет ещё около 660 новых вагонов метро, сообщает пресс-служба Московского метрополитена.

## 550 ТЫСЯЧ ПассажиРОВ ПОльзУются БКЛ в будний день

Это соизмеримо с загрузкой МЦК. Благодаря Большому кольцу в метро появились десятки новых маршрутов и пересадок. Некоторые пассажиры экономят до 40 минут за одну поездку. Стало свободнее на станциях «Калужская», «Новые Черёмушки» и «Кунцевская». После полного пуска кольца им будут пользоваться около 2,2 млн человек в рабочий день, многие линии метро станут свободнее до 25%, приводит цифры mosmetro.ru.



## БОЛЕЕ 600 РАБОЧИХ МЕСТ ПОЯВИТСЯ С ОТКРЫТИЕМ «НИЖЕГОРОДСКОГО»

Электродепо находится в высокой степени готовности и начнёт работать уже в этом году. «Нижегородское» будет обслуживать поезда Большой кольцевой линии и примет 30 современных составов. А к концу 2023 года БКЛ, по планам, будут обслуживать уже три депо, включая строящееся «Аминьевское», сообщает пресс-служба Московского метрополитена.

Электродепо «Нижегородское» станет ещё одним домом для поездов БКЛ после «Замоскворецкого».  
Фото: пресс-служба мосметро

## НОВШЕСТВО

# Супервайзер станции метрополитена

ТАК НАЗЫВАЕТСЯ ПЕРВЫЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ, СОЗДАННЫЙ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ МЕТРО. С 1 МАРТА ОН ВСТУПИТ В СИЛУ.

Документ включает описание квалификации по таким профессиям, как дежурный по приёму и отправлению поездов, оператор при дежурном станционном поста централизации, дежурный по станции, заместитель начальника станции и начальник станции.

Инициатива разработать стандарт принадлежит нашим коллегам из Корпоративного университета Транспортного комплекса Москвы. Их поддержали метрополитены страны. Совместно был создан документ федерального значения. Он уже утверждён Минтрудом России и с весны начнёт действовать.



Первый профстандарт, разработанный с участием отечественных метрополитенов, принят в сфере организации безопасной и эффективной работы станций

Московский метрополитен готовится к применению профстандарта: актуализирует образовательные программы подготовки и дополнительного обучения работников, ведёт разработку средств проведения независимой оценки квалификации.

Соискатели на все должности, предусмотренные стандартом, будут бесплатно обучаться в Корпоративном университете Транспортного комплекса. Здесь и сегодня готовят специалистов для работы на станции, но программы и процессы изменятся. Например, для соискателей открыта новая программа на должность дежурного по станции сроком обучения 4,5 месяца.

Что касается действующих работников, в случае несоответствия их уровня образования новым требованиям, они пройдут переподготовку в течение года – обучение проведут дистанционно. Так, с 1 марта

по 30 декабря планируется переподготовка начальников станций по программе 256 часов.

Важно понимать, что национальная система квалификаций равно выгодна работодателю и работнику. Первому она позволит повысить уровень подготовки кадров и эффективность труда. А персонал сможет развить свои компетенции при поддержке предприятия.

Ольга ПОСАДСКАЯ



Вы можете ознакомиться с профстандартом «Супервайзер станции метрополитена»

**ЧТО ТАКОЕ ПРОФСТАНДАРТ?**

ЭТО ПОДРОБНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КВАЛИФИКАЦИИ ПО ОПРЕДЕЛЁННОЙ ПРОФЕССИИ. В НЕЙ ОТРАЖЕНЫ ФУНКЦИОНАЛ И ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ РАБОТНИКА, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ СОВРЕМЕННЫМ РЕАЛИЯМ. ЗАДАЧА ПЕРЕХОДА НА ПРОФСТАНДАРТЫ ПОСТАВЛЕНА НА ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЕ И ВЫПОЛНЯЕТСЯ НА ОСНОВАНИИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 22 ЯНВАРЯ 2013 Г. № 23 «О ПРАВИЛАХ РАЗРАБОТКИ И УТВЕРЖДЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ». В ОПИСАНИИ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК УЧАСТВУЮТ ЭКСПЕРТЫ-ПРАКТИКИ ОТ БИЗНЕС-ОБЪЕДИНЕНИЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СООБЩЕСТВ. ПРОФСТАНДАРТЫ ПОМОГУТ СОЗДАТЬ АКТУАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ОБУЧЕНИЯ И ГОТОВИТЬ ВОСТРЕБОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ. ЭТО СОКРАТИТ РАЗРЫВ МЕЖДУ ТЕМИ ЗНАНИЯМИ И НАВЫКАМИ, КОТОРЫЕ ДАЁТ СФЕРА ОБРАЗОВАНИЯ, И ТЕМИ, КОТОРЫЕ РЕАЛЬНО НУЖНЫ РАБОТОДАТЕЛЮ.

## АКЦИЯ

## День донора в метрополитене

ЗДРАВПУНКТЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ЖДУТ ЖЕЛАЮЩИХ СДАТЬ КРОВЬ.  
ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ НА МАРТ.

1 МАРТА	Красная Пресня, ул. Ходынская, 3, стр. 1	8 (495) 622-19-73
1 МАРТА	Варшавское, Варшавское шоссе, 95	8 (495) 622-13-64
2 МАРТА	Выхино, Рязанский пр-т, 105, стр. 12	8 (495) 622-71-40
3 МАРТА	Замоскворецкое, Варшавское шоссе, 93	8 (495) 622-75-36
4 МАРТА	Фили, Багратионовский пр-д, 16	8 (495) 622-23-02
9 МАРТА	Планерное, ул. Планерная, 9	8 (495) 622-79-95
11 МАРТА	Свиблово, ул. Кольская, 4	8 (495) 622-78-27

**ВНИМАНИЕ! ПРОВЕДЕНИЕ ДНЯ ДОНОРА БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЭПИДОБСТАНОВКИ.**

**РЕШИЛИ СДАТЬ КРОВЬ?**

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

## К СВЕДЕНИЮ

## Если вы заболели

ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ЭЛЕКТРОННОГО БОЛЬНИЧНОГО НЕОБХОДИМО УВЕДОМИТЬ РАБОТОДАТЕЛЯ.

С 1 января лист нетрудоспособности оформляют только в электронном виде (ЭЛН). Как и прежде, нужно уведомить работодателя, что вы заболели, а также сообщить номер ЭЛН, который можно узнать в личном кабинете на Госуслугах.

Даже если вы получили смс-сообщение, что сведения попадают на ваше предприятие автоматически, просьба уведомить вашего руководителя и отдел кадров напрямую. Также важно сообщить о дате закрытия больничного.

При выходе на работу необходимо будет сразу заполнить заявление в Фонд социального страхования, так как именно из этой организации вам поступит оплата за дни на больничном.

Будьте здоровы и оставайтесь на связи!

# Работа идёт хорошо, если...

СКОРО СЛУЖБА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ОТМЕТИТ 70-ЛЕТИЕ. НАКАНУНЕ ЮБИЛЕЯ НА ВОПРОСЫ РЕДАКЦИИ ОТВЕТИЛ РУКОВОДИТЕЛЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ АНТОН КРЮЧКОВ.

ДАТОЙ ОСНОВАНИЯ СЛУЖБЫ СЧИТАЕТСЯ 3 МАРТА 1952 ГОДА, КОГДА В СТРУКТУРЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА БЫЛА ВЫДЕЛЕНА В ОТДЕЛЬНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ СЛУЖБА ЭЛЕКТРОПОДСТАНЦИЙ И СЕТЕЙ. ПОЗЖЕ ЕЁ ПЕРЕИМЕНОВАЛИ В СЛУЖБУ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ.

ОДНАКО ЗАДАЧИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ СТОЯЛИ С ПЕРВЫХ ДНЕЙ СОЗДАНИЯ МЕТРО. ЕСТЬ ДАННЫЕ, ЧТО В 1935 ГОДУ, ПРИ ОТКРЫТИИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА, В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ ТРУДИЛИСЬ 348 ЧЕЛОВЕК. СЕГОДНЯ В КОЛЛЕКТИВЕ СЛУЖБЫ БОЛЕЕ 3 500 РАБОТНИКОВ. ПОЗДРАВЛЯЕМ КАЖДОГО ИЗ КОЛЛЕГ С НАСТУПАЮЩИМ ЮБИЛЕЕМ!

– **Антон Вячеславович, какие направления в сфере электроснабжения метро объединяет служба?**

– Подстанции. Кабельная и контактная сети. Защита и автотелеуправление. Диспетчеризация. Ремонт. Аварийно-восстановительные формирования. Освещение и навигация. И новая область – трамваи, а именно электроснабжение наземного рельсового транспорта. Оно включает в себя всё перечисленное, только в меньших объёмах.

– **Электроэнергия – жизненная сила метрополитена. Все механизмы и устройства питаются ею. Из множества ваших потребителей какие самые крупные?**

– На первом месте – поезда. Более 70% электроэнергии приходится на их долю. Потом – станционные комплексы: эскалаторы, вентиляция и водоотливные установки. Дальше – освещение. Сегодня это направление, исторически не самое крупное, особенно интенсивно развивается.

– **А самые требовательные потребители?**

– Это, в частности, устройства управления движением поездов, сигнализации, централизации и блокировки, а также связи. На самом деле у нас много приёмников энергии, относящихся к первой категории. Им необходимо резервное электроснабжение. Перерыва в питании быть не должно.

– **В чём секрет надёжности энергоснабжения метро?**

– Схемы подстанций метрополитена спроектированы так, что потребители могут получить питание от разных источников. Есть ещё один механизм надёжности – устройства автоматики, телемеханики и электрической защиты. Они поддерживают заданные режимы работы и обеспечивают включение резервного оборудования.

Антон Крючков,  
начальник Службы  
электроснабжения  
Московского  
метрополитена



– **Если весь город погаснет, в метро будет гореть свет?**

– При чрезвычайных ситуациях метро станет убежищем и спецобъекты службы обеспечат его электричеством. Горожане смогут укрыться здесь от опасности – и у них будет свет, тепло и вода.

– **Говорят, сейчас разрабатывают поезда на аккумуляторах, им резерв не понадобится.**

– Это вопрос будущего. А задача дня – обеспечить бесперебойную подачу энергии для метрополитена. Что мы и делаем. А вот в электроснабжении трамваев, которые объединились с метро, не предусмотрено такого резерва. И сегодня мы работаем над этим вопросом.

– **Какие ещё новые задачи стоят перед вами сегодня?**

– Мы меняем устаревшие кабельные линии на 10 кВ. Раньше они выпускались с бумажной изоляцией, а сейчас мы используем не подверженные горению пластиковые материалы. Все прежние кабели предстоит обновить. В предыдущие три года было проложено более 1 000 км новых линий, но впереди ещё большой объём работ. По его окончании мы повысим пожаробезопасность метро.

Другая программа – реконструкция системы электроснабжения. Она стартовала в 2020 году на самой загруженной Таганско-Краснопресненской линии. Причём такую работу мы ведём впервые. Она предполагает полную замену старого оборудования на современное. Реконструкция идёт незаметно для пассажиров – в процессе ночных технологических окон. Эта про-

грамма потребовала от руководства метро и нашей службы скрупулёзного планирования каждого действия. Мы продумали план переключений. Подготовили персонал. Провели тренировки нештатных ситуаций: отработали варианты действий в случаях, если что-то пойдёт не по плану. Сейчас трудимся в рабочем режиме, и всё в порядке. Это первый подобный опыт, с ним пришлось понимание, что такое возможно сделать, и знание – как действовать. Это будет долгосрочная программа, и мы масштабируем её на другие линии.

У нас есть ещё много задач по модернизации: замена трансформаторов, автоматизация работы подстанций и другие. Без развития просто невозможно. Оно идёт постоянно, на всех этапах истории метро. Простой пример – лампы. Когда я пришёл в метрополитен, были лампы накаливания, потом несколько разновидностей ртутных, а сегодня мы целиком переходим на светодиодные.

– **Продолжите фразу: работа службы идёт хорошо, если...**

– Если в коллективе есть профессионалы с большим опытом, готовые передать его молодым. Причём на разных участках работы, в разных должностях – от начальников до рабочих специальностей.

– **А кто стал вашим наставником, когда вы только пришли в метро?**

– Я пришёл электромонтёром (первое должностное звено в службе. – *Ред.*) на 8-ю дистанцию электроснабжения – Серпуховско-Тимирязевскую линию. Моим непосредственным наставником стал старший механик Борис Михайлович Храпов. Это было

25 лет назад. Я обязан ему не только профессиональной помощью. Он научил меня мыслить шире рамок поставленной задачи, подмечать всё вокруг, присматриваться к людям и понимать, что работа не просто процесс, а часть жизни. Ярко запомнился момент, когда, ещё в самом начале, я ясно осознал и почувствовал, что мне приятно идти на работу, что моё дело меня радует.



Начальник 2-й дистанции освещения Евгений Кирьянов и электромонтёр Павел Козенко ведут работы по обслуживанию тоннельного освещения

Спортсмены Службы электроснабжения неоднократно становились чемпионами метрополитена в большом и мини-футболе

Борис Михайлович трудится до сих пор. Учит новичков, помогает советами специалистам и руководителям. Свою должность он уже передал молодому коллеге, а сам работает в качестве монтера. Я думаю, на каждой дистанции есть такой человек – из тех, кто трудится сегодня, или из тех, кто работал раньше, но кого невозможно забыть.

– Можно ещё имена и примеры?

– Евгений Михайлович Кирьянов, начальник 2-й дистанции освещения. В своё время было много вопросов к тоннельному освещению. Отсутствовали нормы и средства для безопасности в нестандартных ситуациях, когда нужно обеспечить выход пассажиров из тоннеля. Остался открытым вопрос: как должен в таком случае освещаться путь? Евгений Михайлович активно участвовал в разработке технических требований к этому оборудованию. Без его помощи мы бы гораздо медленнее двигались в направлении безопасности по освещению.

Дмитрий Олегович Лобачёв, начальник дистанции защиты и автотелеуправления. Он и его команда плотно занимаются разработкой технических требований для объектов электроснабжения строящегося метрополитена и для диспетчеризации. Сегодня метро растёт очень быстро, и их знания невероятно ценны.

Я мог бы назвать ещё многих неравнодушных коллег, которые горят своим делом и хотят сделать метрополитен лучше и безопасней. Они главный потенциал службы, то самое «если», о котором вы спрашивали, которое является гарантией того, что работа идёт хорошо.



– Какими производственными достижениями гордится ваш коллектив?

– Наши ребята молодцы, активно включены в корпоративную жизнь. Особенно в спорт. Например, мы сильны в футболе и уже два года подряд лидируем в этом виде на Спартакиаде метрополитена. Ещё почётно, что много работников службы – в составе футбольной сборной метрополитена, которая в прошлом году радовала нас целой серией побед. Гиревой спорт, баскетбол – тоже наши сильные стороны. Я всегда приветствую стремление коллег добиваться успехов не только в работе, но и в других направлениях. Это тоже важная часть имиджа службы. И лично мне очень приятно осознавать, что работаешь рядом с чемпионами.

– Поздравляем ваш большой коллектив и желаем побед во всех начинаниях!

#### ЮБИЛЕИ ВЕСНЫ

НАСТУПАЮЩИЙ МАРТ СТАНЕТ ПРАЗДНИЧНЫМ ЕЩЁ ДЛЯ НЕСКОЛЬКИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА. КРОМЕ СЛУЖБЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, КРУГЛЫЕ ДАТЫ ОТМЕТЯТ:

**80 ЛЕТ**

ВАГОНРЕМОНТНЫЙ КОМПЛЕКС

**70 ЛЕТ**

ЭСКАЛАТОРНАЯ СЛУЖБА

ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

СЛУЖБА ПАССАЖИРСКИХ ОБУСТРОЙСТВ

Планируем побывать в гостях у коллег-юбиляров и рассказать о них в будущих номерах **ММ**.

Ольга ПОСАДСКАЯ

# Обеспечить готовность к особому периоду

ВТОРОЙ ОТДЕЛ УПРАВЛЕНИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА ОТМЕТИЛ 60-ЛЕТИЕ.

1 февраля 1962 года в московском метро была создана Служба специальных сооружений. В дальнейшем её преобразовали во Вторую службу Управления метрополитена. Сегодня это Второй отдел. В его коллективе – 14 специалистов. Рассказать подробно об их работе мы не можем по причине её секретности. Но мы попросили коллег пролить немного света на деятельность их подразделения. И, конечно, поздравляем команду отдела с круглой датой.



**Александр Петров,**  
заместитель начальника Второго отдела

Мы принимаем участие в разработке мобилизационных планов метрополитена, проводим мероприятия по повышению готовности предприятия к работе в особый период в соответствии с Федеральным законом №31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в РФ». Специалисты отдела ведут постоянный воинский учёт и бронирование на период мобилизации и на военное время граждан, пребывающих в запасе Вооружённых сил РФ и работающих на метрополитене.



# Женская логика

О ВЫБОРЕ ПРОФЕССИИ И СВОЕЙ КАРЬЕРЕ В МЕТРО РЕДАКЦИИ **ММ** РАССКАЗАЛА ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ЭЛЕКТРОДЕПО «ВАРШАВСКОЕ» КСЕНИЯ ЛАРЮШИНА.



Ксения Ларюшина вносит данные приборов в смотровой журнал

На этой должности представляешь себе волевою, несколько директивную даму. Но за рабочим столом нас встретила красивая приветливая девушка, не утратившая студенческой непосредственности. Во время нашего разговора в кабинет Ксении один за другим заглянули несколько сотрудников, чтобы подписать документы, а ещё она то и дело решала по телефону срочные деловые вопросы.

«Раньше, в должности начальника производственно-технического отдела, основная часть моего рабочего времени была связана с обслуживанием подвижного состава. Теперь я занимаюсь вопросами эксплуатации зданий и сооружений, инженерных сетей, территории электродепо, планированием финансово-хозяйственной и инвестиционной деятельности. Так, в процессе работы я расширяю профессиональный кругозор», – рассказывает Ксения, с сентября исполняющая обязанности заместителя главного инженера. Территория «Варшавского» – её большое хозяйство. Нужно решать текущие задачи, которые ежедневно на утренней планёрке распределяет начальник электродепо Максим Кутузов, а ещё регулярно делать обход, контролировать выполнение проектных работ, осматривать оборудование.

Мы как раз направляемся к одному из важных объектов. «Сейчас у нас в центре внимания – новый колёсотокарный станок, – объясняет Ксения, чуть приоткрывая брезентовое покрывало на агрегате. – Установили сам станок и диагностический комплекс к нему, подвели пути, восстановили межканавное пространство. После запуска станка электродепо перейдёт на новый, современный уровень обточки колёсных пар». А на канаве поодаль пока ещё используется станок А-41 – за день на нём можно обточить всего четыре колёсные пары вагонов «Ока».

О колёсах Ксения знает всё. В 2011 году третьекурсницей она пришла в депо техником по замеру геометрических параметров колёсных пар, что приравнялось к производственной практике. Это и было начало.

На вечернем отделении Московского горного университета девушка осваивала специальность «Автоматика в технических системах». Во время учёбы наша героиня настолько была увлечена моделированием механизмов технических систем, и в частности шагающих экскаваторов, что ради практики была готова к переезду в какой-нибудь дальний горнодобывающий регион. Но вышло иначе. Дядя Ксении, который много лет работает в «Варшавском» водителем, посоветовал племяннице попробовать устроиться именно туда, тем более депо рядом с домом. «Когда я пришла на собеседование, меня поразила масштаб предприятия. Такая огромная структура, даже в рамках одного депо!» – с теплом вспоминает Ксения.

Молодая сотрудница старательно разбиралась во всех рабочих процессах и уже через год стала инженером колёсного хозяйства. А в 2013 году в депо стал приходить новый подвижной состав «Ока», и она обменивалась опытом со специалистами заводов и НИИ Приборостроения им. В.В. Тихомирова, которые в то время занимались в «Варшавском» пусконаладочными работами.

После защиты диплома Ксения Ларюшина стала инженером по электрооборудованию. «На эту должность я просилась сама, потому что интересовалась электроникой. И мне снова пошли навстречу». А в 2017 году Ксению назначили начальником производственно-технического отдела. Карьера складывалась так стремительно во многом благодаря возможности применять на производстве знания, полученные в университете.

По наблюдениям Ксении, лучшую практическую базу дают именно отраслевые вузы: «Ребята, которые пришли из МИИТа, имели больше знаний о подвижном составе и всегда мне помогали. Со многими мы начинали вместе. Например, с Дмитрием Полтиным, он сегодня исполняет обязанности главного инженера».

Ксения признаётся, что с коллегами очень повезло: «Примерно каждые три года я меняю должность. Но остаюсь в том же коллективе. И это большая поддержка со стороны людей! Да, бывало такое, что коллеги-мужчины с некоторым скепсисом спрашивали меня, почему я выбрала техническую специальность, но в дальнейшем я неизменно получала их доверие».

Год назад Ксения Ларюшина возглавила Совет молодёжи «Варшавского». Признаётся, сама от себя не ожидала, потому что до последнего времени эксплуатация вагонов увлекала её куда больше, чем общественная жизнь. Но в какой-то момент почувствовала, что главное – это люди.

«Когда этим летом на выездном мероприятии Совета молодёжи в Крыму я познакомилась с председателем Геннадием Живитченко и ребятами из других депо и подразделений метро, я оценила мощный потенциал этого объединения, – рассказывает Ксения. – Перед Новым годом я провела опрос в своём депо, узнала, какие увлечения у моих коллег, и, уже исходя из их интересов, составила план мероприятий». Для самой Ксении Совет молодёжи стал очередным шансом, которым она воспользовалась: «Благодаря этой работе я научилась выстраивать отношения с очень разными людьми».

«Варшавское» – любимая работа Ксении Ларюшиной и её привычная и комфортная среда. Фотографируясь для репортажа, девушка не позирует, и в любом производственном помещении выглядит очень естественно и... женственно. В преддверии 8 Марта Ксения пожелала коллегам самого главного – здоровья, домашнего уюта и спокойствия. И как можно больше ярких, счастливых моментов.



Во время обхода электродепо

**КОНКУРС**

# «Цифровой инноватор»:

## подготовка к большому финалу

УЧАСТНИКИ КОНКУРСА ГОТОВЯТСЯ К ЗАЩИТЕ ПРОЕКТОВ. ЭКСПЕРТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ДАЮТ ИМ ЦЕННЫЕ СОВЕТЫ.



Все слушатели «Школы цифровых компетенций метрополитена» получают сертификат государственного образца

В Корпоративном университете Транспортного комплекса стартовала «Школа цифровых компетенций метрополитена». Команды, вышедшие во второй тур конкурса, проходили обучение. Специалисты из Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, фонда «Транспортные инновации Москвы» (ТИМ) и организаторы из Дирекции информационно-технологических систем и систем связи (ДИТС) рассказали о своём успешном опыте создания и применения цифровых проектов и предложили, как лучше представить итоговые конкурсные работы «Моя цифровая инициатива».

«Наша цель – дать финалистам цифровую прокачку, напитать их идеями и помочь правильно раскрыть и представить содержательную часть работы, – комментирует начальник отдела информационно-технического сопровождения цифровизации Комплекса цифровой трансформации (КЦТ) ДИТС Евгений Соломатин. – На данном этапе важно, чтобы каждый конкурсант смог правильно аргументировать свою идею, чётко ответить на вопрос, зачем нужно внедрять его инициативу, описать способы реализации и оценить бюджет. Все эти требования есть в Положении о конкурсе».

Конкурс «Цифровой инноватор» стартовал в октябре. От работников метро поступило около 120 заявок. Евгений Соломатин отметил, что многие авторы потенциально интересных заявок выбыли на первом этапе соревнований из-за недостаточной проработки своих идей.



Член Конкурсной комиссии Евгений Соломатин и эксперт Дмитрий Борисов выступили с лекциями в «Школе цифровых компетенций метрополитена»

**Константин Ефимов**, главный специалист отдела «Центр управления содержанием инфраструктуры»:

На конкурсе приходится понимать, каким образом нужно воплощать наши идеи. Это происходит благодаря экспертам, с которыми мы встречаемся на этапе подготовки. Конкурс – отличная площадка для презентации проектов, которые могут пойти на благо нашему предприятию.

**Сергей Скрепнистый**, дежурный по станции:

Самые положительные впечатления от лекций! Спикеры – люди, которые уже добились успеха, на которых хотелось бы равняться и напитываться их знаниями. Так, о собственном опыте внедрения цифровых технологий в ЕДЦ рассказал заместитель начальника Центра мониторинга и анализа производственных процессов Сергей Дубовской. Представители ТИМ директор Иван Юнин и заместитель генерального директора по инновациям Аркадий Дорошук дали ценные советы, как грамотно подойти до реализации цифровой инициативы. Особая благодарность нашим организаторам и лекторам из ДИТС – Евгению Соломатину и главному специалисту Дмитрию Борисову, которые с самого начала конкурса буквально ведут за руку каждого участника! Да, я хотел бы победить, настроен на борьбу, и два дня занятий вселили в меня уверенность, что это возможно. Единственная сложность – недостаток времени из-за сменного графика.

**Ирина Зеленина**, помощник мастера ПСУ электродепо «Руднёво»:

Я получила информационный заряд, оценила плюсы и минусы своей разработки благодаря советам экспертов. Победа для меня не самоцель, ценю возможность быть уникальной и принести пользу метрополитену. Я люблю учиться, узнавать о новых технологиях, поэтому эта Школа точно пойдёт мне на пользу.

В марте пройдёт защита проектов – и мы узнаем имена призёров.

Организатором выступил Совет по цифровой трансформации во главе с начальником метрополитена при поддержке акселератора фонда «Транспортные инновации Москвы».



В Telegram-чате конкурсанты обсуждают практическое применение сквозных цифровых технологий и выкладывают материалы с обучения

Полина КОВАЛЕНКО

**РУКОВОДИТЕЛЯМИ СТАНОВЯТСЯ**

# Проложить маршрут

РУКОВОДИТЕЛЯМИ РОЖДАЮТСЯ ИЛИ ВСЁ-ТАКИ СТАНОВЯТСЯ? В СВОЕЙ КОЛОНКЕ НА ЭТИ ВОПРОСЫ ПОМОГАЮТ ОТВЕТИТЬ СПЕЦИАЛИСТЫ СЕКТОРА РАЗВИТИЯ КОМПЕТЕНЦИЙ КОРПОРАТИВНОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА – БИЗНЕС-ТРЕНЕРЫ, КОУЧИ И HR-ЭКСПЕРТЫ.

Московский транспорт создаёт возможности для профессионального роста каждого сотрудника, а «агенты изменений» – так называют сотрудников Сектора развития компетенций – помогают поставить цели и ответить на такие, казалось бы, простые вопросы: чего хотите именно вы, к чему вы стремитесь, что ждёт вас в будущем?

Не важно, руководитель вы или нет, планируете ли повышение или хотите остаться классным специалистом в своём направлении. Управленческие навыки нужны всем, ведь мы оказываем влияние на работу других людей при каждом контакте, даже не являясь их непосредственными руководителями.

Бизнес-тренинги, индивидуальная коучинговая поддержка на рабочем месте, онлайн-курсы в iSpring и Telegram – сегодня все сотрудники Московского транспорта, желающие развивать управленческие компетенции, могут учиться и получать необходимые знания в различных форматах.

Тем, кто стремится к повышению по службе и развитию soft skills (гибких навыков, которые помогают решать жизненные задачи и работать с другими людьми), прежде всего нужно найти время для занятий и возможность совмещать их с рабочими обязанностями. Специалисты Сектора готовы подстроиться под ваш график, но и вам нужно приложить усилия к достижению поставленных целей. При правильном настрое и высокой мотивации обучение станет не дополнительной нагрузкой, а возможностью эффективного решения задач в кратчайшие сроки с помощью профессионалов.

Все вопросы о программах развития можно задать, написав на почту [ivanova-av@mosmetro.ru](mailto:ivanova-av@mosmetro.ru). А пока наше личное знакомство не состоялось, мы делимся несколькими вопросами, которые помогут прояснить цели на 2022 год.

**КАКУЮ ВЕРШИНУ ВЫ ХОТИТЕ ПОКОРИТЬ В ЭТОМ ГОДУ? ЧЕГО ВЫ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ХОТИТЕ?**

**КАКИЕ ШАГИ НЕОБХОДИМО ПРЕДПРИНЯТЬ, ЧТОБЫ РЕАЛИЗОВАТЬ ВДОХНОВЛЯющую ВАС ЦЕЛЬ?**

**ПОЧЕМУ ЭТО ВАЖНО? КАК ЭТО ОТРАЗИТСЯ НА ВСЕЙ РАБОТЕ В ЦЕЛОМ?**

**КАК ВЫ ПОЙМЁТЕ, ЧТО РЕЗУЛЬТАТ ДОСТИГНУТ? КАКИЕ ПРИЗНАКИ УСПЕХА ВЫ ЗАМЕЧАЕТЕ?**

**Карина БОЛДЕСКО**,  
индивидуальный и командный коуч  
Сектора развития компетенций  
**Анна ИВАНОВА**,  
руководитель проекта развития  
управленческой культуры Московского транспорта

**7**февраль  
2 (130) 2022**К  
о  
м  
а  
н  
д  
а**

# Лучшие работники года

ПО ИТОГАМ ГОДА В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ВЫБИРАЮТ ЛУЧШИХ ОТ КАЖДОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ.  
ЗНАКОМИМ С ТЕМИ, КТО ЗАНЕСЁН НА ДОСКУ ПОЧЁТА – 2021.  
КРОМЕ ПРИЗНАНИЯ ЗАСЛУГ, УДОСТОЕННЫЕ ЭТОЙ НАГРАДЫ ПОЛУЧАЮТ ПРЕМИЮ 10 000 РУБЛЕЙ.



**София Алиева**, техник 4-й дистанции Службы пассажирских устройств Дирекции инфраструктуры



**Кирилл Анисимов**, начальник 5-й дистанции Службы сбора доходов



**Елена Белова**, дежурная по станции 3-й дистанции Службы движения



**Олег Борин**, машинист электропоезда электродепо «Северное»



**Игорь Борисов**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Братеево»



**Василий Велижанин**, мастер ремонтно-строительного участка электродепо «Фили»



**Сергей Волченков**, заместитель начальника 6-й дистанции эскалаторов Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры



**Егор Голубев**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Калужское»



**Татьяна Гуйван**, начальник группы 5-й дистанции электроснабжения Службы электроснабжения Дирекции инфраструктуры



**Ольга Зажигина**, психолог Центра психофизиологического обеспечения Медицинской службы



**Инна Иванова**, начальник сектора качества Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры



**Валентин Козлов**, заместитель начальника отдела капитального ремонта Проектно-конструкторского бюро



**Александр Кондрашев**, дежурный по электродепо «Черкизово»



**Наталья Кононова**, инженер участка эксплуатации электродепо «Планерное»



**Мария Копачева**, оператор электродепо «Митино»



**Сергей Корнилов**, дежурный по электродепо «Красная Пресня»





**Виталий Кузнецов**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Свиблово»



**Сергей Кустов**, старший мастер Ремонтно-строительного участка электродепо «Лихоборы»



**Юрий Лысиков**, машинист электропоезда электродепо «Солнцево»



**Анна Митун**, главный специалист Отдела координации исполнения доходных договоров Центра координации Дирекции информационно-технологических систем и систем связи



**Сергей Михайлов**, машинист электропоезда электродепо «Измайлово»



**Любовь Москворецкая**, уборщик производственных помещений Клинингового центра Дирекции инфраструктуры



**Егор Московцев**, начальник отдела контроля качества Комплекса логистики и складского хозяйства



**Егор Назарько**, машинист электропоезда электродепо «Владыкино»



**Сергей Панфилов**, приёмщик подвижного состава электродепо «Новогиреево»



**Александр Печенкин**, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Печатники»



**Эдуард Пискунов**, электромеханик 3-й дистанции Электромеханической службы



**Евгений Подосинников**, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования Вагоноремонтного комплекса



**Александр Сироткин**, инспектор организационно-распорядительного отдела Центра обеспечения мобильности пассажиров Службы пассажирских сервисов



**Валентина Трофимова**, водитель трамвая Трамвайного управления Службы подвижного состава



**Даниил Филимонов**, электромеханик электродепо «Варшавское»



**Александр Чуканов**, электромеханик участка регистраторов параметров движения поездов электродепо «Руднёво»



**Сергей Шалаев**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Замоскворецкое»



**Сергей Шельдяев**, старший инспектор пункта управления обеспечением транспортной безопасности Центра видеонаблюдения и внутреннего контроля Службы безопасности



**Дмитрий Шиханов**, машинист мотовоза электродепо «Сокол»



**Андрей Ярославцев**, заместитель начальника Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры по микропроцессорным устройствам

10

Февраль  
2 (130) 2022С  
П  
О  
Р  
Т

# Трамплины и виражи

СЛЕСАРЬ-ЭЛЕКТРИК ПО РЕМОНТУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ ЭСКАЛАТОРОВ ИВАН СУХОВ В 33 ГОДА ДЕБЮТИРОВАЛ НА ЭТАПЕ КУБКА МИРА ПО СКОРОСТНОМУ СПУСКУ НА КОНЬКАХ. О ТОМ, КАК СБЫЛАСЬ ЕГО ДЕТСКАЯ МЕЧТА, ИВАН РАССКАЗАЛ КОРРЕСПОНДЕНТУ ММ.

– Когда ты увлёкся катанием на коньках?

– На коньки встал в 10 лет. Помню, как впервые прокатился по утрамбованному и замёрзшему снегу на дороге во дворе дома – это был мой первый лёд. Примерно по такому же льду мы спускаемся на соревнованиях. Возможность опробовать сложную трассу представляется только перед состязаниями. На тренировках мы в основном занимаемся на ровном льду.

– Как ты пришёл в этот спорт?

– Скоростной спуск я увидел по телевизору в начале 2000-х. Катание тех ребят оставило след в моей душе.



Иван на турнире Кубок парка «Патриот»



Средняя скорость спортсменов – 40 км/ч, максимальная на некоторых трассах достигает 70 км/ч

Тогда я даже представить себя не мог в качестве атлета – это была моя мечта. Сейчас могу с уверенностью сказать, что если мечты искренние, то они обязательно сбываются. Моя сбывалась спустя 20 лет.

В январе 2020 года я нашёл информацию о соревнованиях в интернете, но не успел туда попасть. Потом стал изучать вопрос, смотреть видео с турниров, зарегистрировался в международной федерации ATSX Ice Cross Downhill. Прошёл почти год, прежде чем я отправился на свою первую тренировку на трек. Спустя ещё месяц дебютировал на этапе Кубка мира в Санкт-Петербурге, где занял 23-е место.

– В каких соревнованиях с тех пор успел поучаствовать?

– Побывал на чемпионате России, где занял 10-е место. На чемпионате мира среди 60 сильнейших райдеров из 14 стран стал 26-м. Взял бронзу турнира Кубок парка «Патриот». В конце января 2022 года участвовал в чемпионате мира на курорте «Игора». Не попал в топ, но очень доволен результатом. Приобрёл бесценный опыт – и теперь знаю, над чем нужно работать для достижения лучших результатов.

– В чём залог успеха?

– В теле, уме и балансе. Здесь одно дополняет другое. Сила важна так же, как и ум. Нужно понимать тактику обгона и при этом сохранять баланс. Когда все составляющие работают одновременно и чётко, тогда и приходит успех.

– Где и как проходят твои тренировки?

– В основном в парке «Патриот». Трек оснащён холодильными установками, но тренироваться на коньках температура позволяет только до апреля. Летом здесь можно кататься на роликах и фристайлить на скейт-кроссах.

– Как удаётся совмещать тренировки и участие в соревнованиях с работой?

– Помимо работы, тренировок и соревнований, я провожу время с семьёй. У меня двое детей и красавица жена. Мне удаётся совмещать всё, главное – желание. В этом и есть главный секрет.

– Какими видами спорта увлекаешься, помимо коньков?

– Раньше я много играл в хоккей. Являюсь многократным чемпионом Шатурского района по футболу. Летом много ездим с семьёй на велосипедах. Ещё одна моя детская мечта – мотоциклы, она тоже сбывалась.

– Расскажи о своих планах.

– Сейчас готовлюсь к чемпионату России и финалу чемпионата мира, которые пройдут 12 и 26 февраля в парке «Патриот». Основные цели – развиваться, найти спонсоров и попасть на этапы в других странах. Скоростной спуск на коньках пока не относится к Олимпийским видам спорта, но ежегодно показывает стремительную динамику развития. И, возможно, в 2026-м мы увидим его в программе Олимпиады, кто знает.

## «Московская лыжня»: наши результаты

СПОРТИВНЫЙ ПРАЗДНИК ДЛЯ ЧЛЕНСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ МФП ПРОШЁЛ 5 ФЕВРАЛЯ НА БАЗЕ ОЛИМПЕЙСКОГО УЧЕБНО-СПОРТИВНОГО ЦЕНТРА «ПЛАНЕРНАЯ».

Сборная команда профсоюза Московского метрополитена была представлена в четырёх дисциплинах соревнований. Наши коллеги стали бронзовыми призёрами в гиревом спорте. В лыжных гонках, мини-футболе и метании медбола ребята тоже выступили достойно и вошли в пятёрку сильнейших членских организаций МФП.

Дорпрофжел Московского метрополитена выражает благодарность за стойкость и силу духа всем участникам нашей команды. Так держать!



Наша команда на ежегодных соревнованиях «Московская лыжня»

# Старт года

ДВУХДНЕВНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ДЛЯ РАБОТНИКОВ МОСМЕТРО ОХВАТИЛ СРАЗУ ШЕСТЬ ДИСЦИПЛИН.

В соревнованиях по лыжным видам спорта приняли участие около 100 человек из 24 подразделений



22 февраля на территории парка 850-летия Москвы спортсмены состязались в командном и личном первенствах по лыжным гонкам, а также биатлоне. Мастер-класс по стрельбе для наших лыжников продемонстрировал почётный гость – заслуженный мастер спорта России по биатлону и лыжным гонкам, победитель и призёр этапов кубка IBU по биатлону, трёхкратный чемпион Европы Алексей Слепов. Для тех, кто пришёл с детьми, была организована весёлая семейная эстафета.

В личном первенстве лыжных гонок в категории «Абсолют» победителями стали Ильнур Гарафутдинов из Проектно-конструкторского бюро и Ольга Корнилова из Управления. В общекомандном зачёте первое место заняла Служба безопасности, серебро – у Службы сигнализации, централизации и блокировки, бронзу завоевала Эскалаторная служба. Эти результаты пойдут в зачёт Спартакиады. В биатлоне лучший результат показали спортсмены электродепо «Владыкино». Управление и Служба безопасности заняли второе и третье места соответственно.

12 февраля 138 коллег из 27 подразделений продемонстрировали свои силы в народном жиме, настольном теннисе и мини-футболе. Соревнования прошли в физкультурно-оздоровительном комплексе Трамвайного управления на территории депо имени Баумана.

В народном жиме победителями стали сотрудники Службы безопасности Александр Беляев (до 75 кг), Александр Неволин (до 90 кг), Дмитрий Филимонов (свыше 90 кг) и Анастасия Севостьянова из Центра единого кадрового сервиса. В настольном теннисе среди мужчин первое место занял Алексей Наумов из электродепо «Измайлово», среди женщин – Наталья Крыльцова из Службы безопасности. В турнире по мини-футболу призовые места распределились так: золото – КЭНГ (команда Комплекса электроснабжения наземного транспорта, Специальной автобазы и Проектно-конструкторского бюро), серебро – Электромеханическая служба, бронза – «Лестер» из электродепо «Калужское».



Призеры народного жима в категории «свыше 90 кг»

## «Трудовые резервы»: лидеры игр

12-13 ФЕВРАЛЯ НАШИ КОЛЛЕГИ В СОСТАВЕ СБОРНОЙ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА ПОБЕДИЛИ В ОБЩЕКОМАНДНОМ ЗАЧЁТЕ МОСКОВСКИХ ЗИМНИХ КОРПОРАТИВНЫХ ИГР.

В соревнованиях спортсменов-любителей, которые организует легендарное общество «Трудовые резервы», работники мосметро стабильно показывают высокие результаты. В этот раз нам удалось завоевать более 35 медалей. В первый день мы стали чемпионами по киберспорту в дисциплине World of Tanks и бронзовыми призёрами в Counter strike global offensive. Отличились и лыжники, взяв сразу четыре медали.

Второй день принёс в копилку мосметро ещё больше наград. Мы выиграли призы во всех заявленных дисциплинах: армрестлинг, шахматы, гири, народный жим, кроссфит, лёгкая атлетика, настольный теннис, плавание и мини-футбол. Последний подарил особенно яркие эмоции.

В напряжённой борьбе за чемпионский титул с Департаментом градостроительной политики города Москвы обе команды так и не смогли поразить ворота в основное время. Всё решила серия пенальти, и удача в этот день явно была на нашей стороне. Особо был отмечен Максим Иванов из Службы внутреннего аудита и контроля, его признали лучшим защитником турнира.



С кубком за первое место в турнире по мини-футболу



Больше фото и подробные результаты соревнований – в Instagram @sport\_mosmetro

## Бои по правилам

В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ ПРОШЁЛ ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ ПО АРМЕЙСКОМУ РУКОПАШНОМУ БОЮ.



В соревнованиях приняли участие 25 спортсменов

Коллеги соревновались в шести весовых категориях. Чемпионы и серебряные призёры попадут в состав сборной и выступят на чемпионате России в Сочи, который пройдёт в марте. В весовой категории до 70 кг первое и второе место заняли Мансур Шхалаев и Геворг Сагателян, до 75 кг – Рустам Касумов и Сергей Коростылёв, до 80 кг – Роман Маликов и Владимир Ермолаев, до 85 кг – Григорий Челищев и Алексей Анучин, до 90 кг – Адам Бакаев и Рамзан Дубаев, свыше 90 кг – Никита Листопадский и Глеб Морев.

«Это был первый турнир по армейскому рукопашному бою в мосметро. В нём участвовали в основном работники Службы безопасности. Мы надеемся, что на

следующем чемпионате к нам присоединятся ребята из других подразделений», – прокомментировал заместитель начальника подразделения мониторинга и защиты объектов метрополитена, тренер сборной по единоборствам Умар Дубаев.

Если у вас есть подготовка по любым видам единоборств – приходите на тренировки. Телефон для записи: 8 (925) 120-05-98, Никита Листопадский.

Евгения ТОМИЛИНА  
Алина КОЛЕСНИКОВА

# Забывтый изобретатель электромобиля



Ипполит Романов

## БИОГРАФИЯ

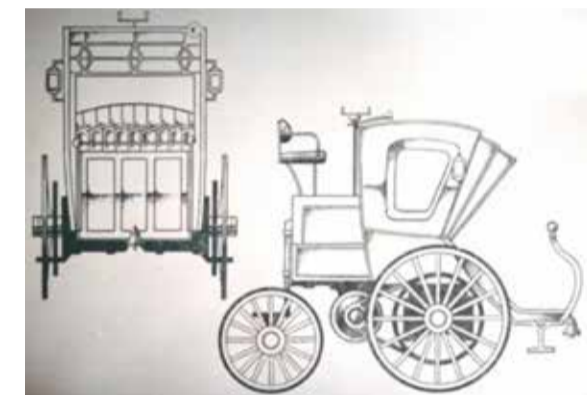
Вот тут трудности. Мало того, что имя Ипполита Романова давно забыто, но и о жизни его мало что известно. Известно, что он был дворянином, хотя это не афишировал. Также известны дата и место рождения: 25 февраля 1864 года, Тифлис (Тбилиси). Предположительно, служил в ведомстве путей сообщения. И на протяжении долгого времени он занимался проектированием электрического экипажа, что в итоге позволило создать ему электромобиль и электрический омнибус. Всё это было до революции, а после неё Романов эмигрировал в США, где и прожил до самой своей кончины в 1944 году. Но про его жизнь за границей не известно практически ничего. Он продолжал заниматься электротехникой, но к глобальным проектам не возвращался.

## ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

Надо сказать, что история электромобиля началась ещё в первой половине XIX века. А первый автомобиль на гальванических батареях подарил миру шотландский химик Роберт Дэвидсон в 1841 году. Транспортное средство развивало скорость до 6,5 км/час. Через 40 с лишним лет, в 1884 году, появился и первый электромобиль, запущенный в производство. Его создал английский изобретатель Томас Паркер. Машина приводилась в движение перезаряжаемыми аккумуляторами, имеющими повышенную мощность.

Так что, как видите, Ипполит Романов первым не был. Но он внёс свой, и очень значительный, вклад.

Наверное, вы спросите: а почему, собственно, электромобиль? Ведь уже существовали нормальные автомобили, а о глобальном потеплении, вроде бы, ещё никто слышал. И действительно, к концу XIX века работающий на бензине автомобиль проник и в Россию. Пионером было транспортное средство, построенное в 1896 году инженером Яковлевым и предпринимателем Фрезе. Внешне автомобиль напоминал пролётку – создатели и замыслили его как средство извоза, а не для личного пользования. Но вскоре выяснилось, что пользоваться им на городских улицах попросту нельзя. Дело в том, что новое средство пере-



движения было чрезвычайно громким. Оно трещало не как пулемёт, а громче пулемёта. А напомним, что тогда основным транспортным средством (помимо ног) была старая добрая лошадь. Лошадей было много, и все они, заслышав нечеловеческие звуки, шарахались в сторону. Увлекая за собой пролетки, кареты и даже конки вместе с извозчиками и седоками. Бывали даже совсем курьёзные случаи. В общем, сначала московские, а затем и петербургские власти запретили использовать бензомоторные экипажи как средство извоза.

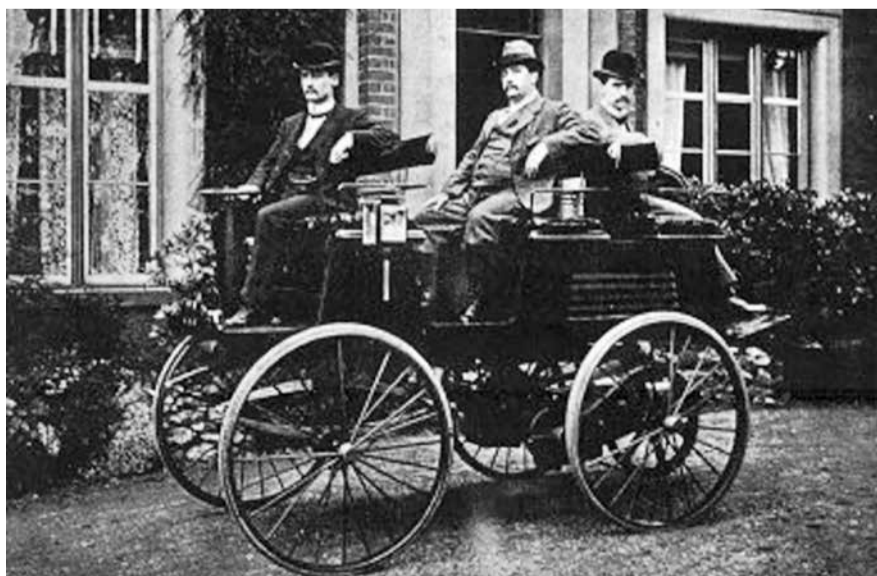
Вот тогда и появился наш герой, Ипполит Владимирович Романов. Он пришёл к тому же Петру Яковлевичу Фрезе с чертежами двухместного электрического кэба, работающего от аккумуляторов. Главной фишкой были как раз эти аккумуляторы. Дело в том, что все существующие тогда в мире электромобили были очень тяжёлыми. Самой популярной в то время была французская модель с открытым кузовом марки Жанто. Она весила 1440 кг, из которых на аккумуляторы приходилось 810 кг, то есть почти 60% общего веса. У других производителей этот процент был ещё выше. Романовские же аккумуляторы были значительно легче: они имели более тонкие пластины и располагались не вертикально, а горизонтально. В общем, Фрезе заинтересовался, и вскоре на его фабрике было собрано два прототипа – один с открытым, а другой – с закрытым кузовом. Открытый электромобиль весил 750 кг, а аккумуляторы – 327 кг. Как говорится, почувствуйте разницу. Добавим, что и листовый материал для кузова обладал малым весом: изобретатель сделал его из листов шпона, склеивая их пропитанным смолой холстом.



Отсек для батарей располагался за салоном. От аккумулятора электричество поступало на два независимых двигателя. Они располагались под полом салона и по цепной передаче раскручивали ведущие колёса. Причём двигатели тоже были вполне оригинальными, собственного изобретения и сборки. Каждый обладал мощностью в 4,4 кВт (примерно 6 л.с.), то есть существенно больше, чем у большинства тогдашних бензиновых автомобилей. Подвешенные на пружинах колёса были тележными, но бишь деревянными, но покрытыми по внешней поверхности сплошными резиновыми шинами. В первоначальном варианте каждое ведущее колесо имело свой привод, что позволяло машине поворачивать «по-танковому». Но вскоре выяснилось, что на бульварных мостовых при таком приводе колёса попросту ломаются – и пришлось снабдить коляску системой поворота колёс. При этом поворотными колёсами стали задние. Что интересно – уже в те далёкие времена Романов снабдил свой электромобиль не только механическим, но и электрическим тормозом с системой рекуперации, то есть при торможении двигатель работал как генератор и подзаряжал батарею.

15 августа 1899 года недалеко от Павловского дворца в пригороде Петербурга электромобиль был впервые испытан на публике. Испытания показали, что без подзарядки машина могла проехать порядка 65 километров, развивая при этом скорость до 40 км/час. Что было по тем временам очень много. В общем, испытания удались по всем параметрам, и Фрезе тут же решил начать массовое производство.

Однако тут начались трудности реализации, которые в итоге оказались непреодолимыми. Дело в том,

Электромобиль  
ПаркераВариант  
с крытым  
кузовом

что металлических гаражей тогда не было, и потенциальные владельцы или арендаторы электрических экипажей могли хранить их только в тележных сараях. Электричества для подзарядки аккумуляторов в таких сараях, натурально, не было. Казалось бы – что стоит провести? Но пожарная инспекция и тогда не дремала. По её мнению, проведение электричества в такие неогнестойкие строения могло привести к плачевным последствиям. А когда пожарным привели довод, что хранение бензина в подобных сараях ничуть не менее опасно, то они спохватились и тут же запретили использовать сараи и для хранения автомобилей тоже. Так что проект пришлось закрыть.

Но Романова неудача не сломила – он тут же выступил с новым проектом, только теперь уже не для частных лиц, а для городского хозяйства.

## ЭЛЕКТРОБУС

Тогда, конечно, такого слова не было. Называлась машина электрический омнибус. Напомним, что омнибус – это многоместная городская повозка с конной тягой. Омнибус был очень распространён во всём цивилизованном мире во второй половине XIX века. Свою задумку – перевести омнибус на электрическую тягу – Ипполит Романов осуществил в том же 1899 году. Его омнибус имел застеклённый кузов и две площадки – переднюю для водителя и приборов управления, заднюю – для пассажиров (вмещалось 15 человек) и кондуктора. Вход осуществлялся через заднюю дверь, а скамейки располагались вдоль боковых стен салона.

В движение большую машину приводили 44 батареи, размещённые по восьми ящикам, которые находились в задней половине кузова. Без подзарядки электробус мог пройти около 68 км со скоростью 11 (по другим сведениям – 20) км/час. Машина имела и задний ход. Суммарная мощность двух двигателей составляла 12 л.с. Мягкая подвеска с эллиптическими рессорами и дополнительными винтовыми пружинами обеспечивала очень плавный ход. Колёса, облачённые в резиновые шины, вращались на шарикоподшипниках по команде, исходившей от рычага управления. Городской транспорт оснащался электропроектором, сигнальными фонарями, а также звонковым устройством для подачи сигнала.

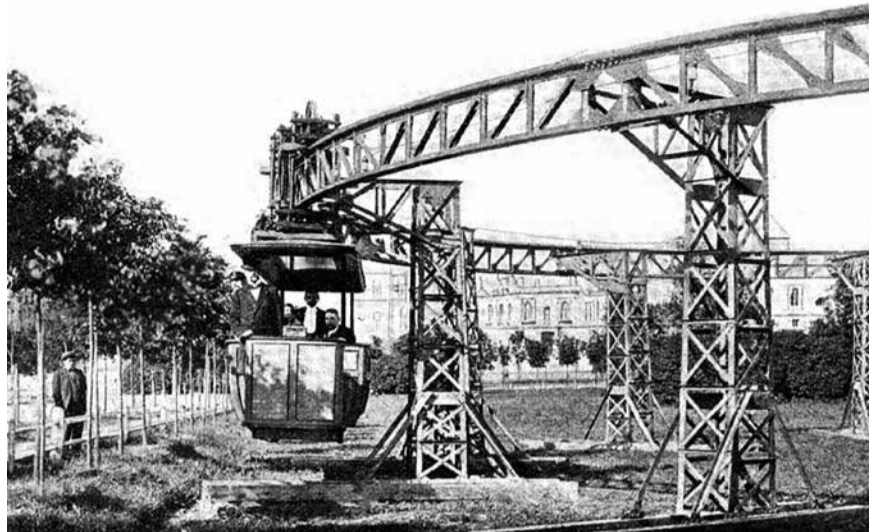
Первый электробус Ипполита Романова в Гатчине



Всё бы хорошо, но денег на внедрение этого транспорта у изобретателя не было. И в январе 1901 года он подал в Санкт-Петербургскую городскую думу прошение с предложением организовать в городе 10 маршрутов для нового вида транспорта. Дума предложение поддержала, но вот финансировать из городского бюджета отказалась. А нужно было построить 80 машин. Тогда Романов решил организовать акционерное общество. Но и с этим ничего не вышло, поскольку почти никто не хотел вкладываться – владельцы конок и извозчиков всячески боролись против нового вида транспорта, распространяя слухи, что электричество крайне вредно для здоровья.

Правда, в 1902 году уже в Москве, на фабрике «Дукс» по проекту Романова был изготовлен 20-местный омнибус, который предназначался для обслуживания московских гостиниц. Помимо большей вместительности, важной особенностью его конструкции стало наличие пневматических шин.

В общем, проект электрического личного и общественного транспорта потерпел фиаско. Да в то время по-другому быть и не могло. Даже если бы Петербург-



Монорельс Романова в Гатчине. На заднем фоне виден Гатчинский дворец

ская дума выделила деньги и пресловутые 10 маршрутов были бы открыты, вряд ли они просуществовали бы долго. Потому что в это время уже появились легковые автомобили и автобусы с двигателями внутреннего сгорания, которые были гораздо тише тех, что в конце XIX века пугали лошадей. А себестоимость их производства была значительно ниже, нежели электрических аналогов. Так что в те времена бензиновый транспорт всё равно бы победил. Мы можем лишь констатировать, что Ипполит Романов значительно опередил своё время.

Кроме того, Ипполит Владимирович Романов занимался и другими проектами – параллельно и после своей неудачи с электромобилем. В частности, он построил подвесную железную дорогу. Разумеется, на электрической тяге.

## МОНОРЕЛЬС

О, это было столь же интересно и столь же, к сожалению, безрезультатно. Первые опыты с подвижной дорогой были сделаны Романовым в Одессе ещё в 1895 году, а в марте 1897 года он представил на заседании Русского технического общества, в здании сельскохозяйственного музея, действующую модель электрического монорельса. И Императорское Русское техническое

общество поддержало изобретателя. В мае 1900 года было получено высочайшее разрешение на строительство первой в России электрифицированной монорельсовой дороги.

Дорога эта, построенная в Гатчине, была довольно маленькой – длиной всего 200 метров. Вагоны, подобные трамвайным, разворачивались на петле, тоже как трамвай. Максимальный уклон на трассе составлял 18 тысячных. Вагоны подвешивались на ферменной металлической эстакаде на высоте не менее 750 мм (от земли до дна вагона). В июне 1900 года были проведены испытания, в ходе которых вагон двигался с грузом по 3200 кг со скоростью 15 км/ч. Теоретически можно было и быстрее, но маленькая протяжённость дороги не позволяла. Вагон двигался плавно, без рывков и толчков. В журнале «Железнодорожное дело» отмечалось, что дорога системы Романова имела преимущества перед известными на тот момент зарубежными конструкциями.

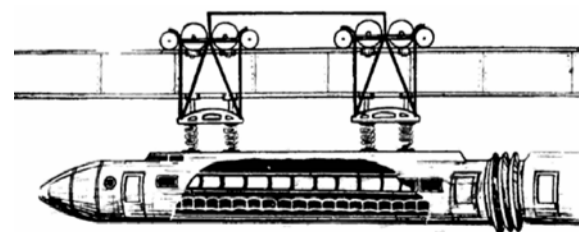
Вдохновлённый успехом, Ипполит Владимирович пошёл дальше. К 1900 году он разработал проект окружной монорельсовой дороги для Санкт-Петербур-

бурга. Учитывая склонность города к наводнениям, это могло бы быть отличным решением. Также он выдвинул идею использования быстровозводимых военных монорельсовых дорог лёгкого типа с опорами в виде треног из дерева или арборита (высокопрочной фанеры), с темпами строительства 15 вёрст за день. И что интересно: им была высказана идея автоматического вождения монорельса. «Так как движение производится электрической энергией, – говорилось в статье журнала «Нива», – то этой же энергией можно воспользоваться для автоматического деления всего пути на участки, на которых одновременно может находиться только один поезд... Ускорение или замедление может быть сделано автоматически, так что невниманье или небрежность машиниста исправляются независимо от него».

В 1904 году помощник Романова, инженер К.Н. Кашкин (по ряду источников – Кошкин), разработал на базе его системы и в содружестве с ним проект монорельсовой дороги от Петербурга до Москвы, рассчитанной на скорость 200 км/час! И опять та же история: Министерство путей сообщения проект одобрило, но финансировать не стало. Такая же участь постигла и другой совместный проект: монорельсовой дороги Москва – Нижний Новгород. А в это время на Западе (например, в Германии над рекой Вуппер по проекту Лангена) уже всюду строились подвесные дороги, которые функционируют до сих пор. А ведь именно систему Романова, а не Лангена или кого другого в 1905 году выбрала комиссия американского комитета Аляско-Сибирской дороги. Мнение комиссии было выражено так: практично, безопасно и экономично. Организация эта замыслила ни больше ни меньше как построить железную дорогу, соединяющую столицы США, России и Франции. Монорельс должен был пересечь Аляску с устройством через Берингов пролив тоннеля длиной 60 км, проходящего через остров Диомеда. Вагон для этой дороги должен был иметь круглое сечение, как фюзеляж самолета, и двигаться с невиданной скоростью 300 км/ч!

Известно, что комитет Аляско-Сибирской дороги обращался к Конгрессу США по вопросу постройки дороги, однако сведений о дальнейшей судьбе данного проекта пока не найдено. В общем, и этот проект Ипполита Романова осуществить не удалось. А дорога в Гатчине через некоторое время была разобрана.

Но то, что Ипполит Романов был выдающимся изобретателем, кажется, сомнений уже не вызывает.



Проект монорельса комитета Аляско-Сибирской дороги

**Александр СПАРБЕР,**  
ведущий инженер ТКНТР Службы профориентации,  
обучения и развития персонала

# Метрополитен для паломников

СПЕЦИАЛИСТЫ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ЭТА ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ИМЕЕТ САМУЮ ВЫСОКУЮ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ В МИРЕ. НО ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ ОНА ТОЛЬКО 7 ДНЕЙ В ГОДУ. ПРИ ЭТОМ ГОД ЭТОТ СОСТОИТ ИЗ 12 МЕСЯЦЕВ, НО ДЛИТСЯ 354 ИЛИ 355 ДНЕЙ. ЗАПУТАЛИСЬ? ДАВАЙТЕ РАЗБИРАТЬСЯ ВМЕСТЕ: СЕГОДНЯ НАШ РАССКАЗ О МЕТРОПОЛИТЕНЕ ГОРОДА МЕККА.

Мекка – священный город мусульман, расположенный на западе Саудовской Аравии. Здесь проживает около 2 миллионов человек. Город имеет настолько большое значение для государства, что его главой является король страны, а губернатором – принц Саудовской Аравии. Мекка настолько известна в мире, что часто её ошибочно считают столицей государства (на самом деле главным городом является Эр-Рияд).

Мекка и её окрестности имеют статус священных земель. Согласно верованиям ислама, здесь родился пророк Мухаммед. Въезд в город разрешён только мусульманам. Здесь запрещены военные действия, нельзя вырубать деревья, а также убивать животных, за исключением тех, которые предназначены для пропитания или жертвоприношений.

В крупнейшей в мире Священной мечети (аль-Месджед аль-Харам), расположенной в центре города, находится главная мусульманская святыня – Кааба. Все мусульмане во время молитвы соблюдают Киблу – направление на Мекку, а точнее, на Каабу. Во время хаджа верующие мусульмане совершают обряд Таваф – ритуальный семикратный обход Каабы против часовой стрелки.

**КААБА** – СВЯТЫНЯ ИСЛАМА, ПРЕДСТАВЛЯЮЩАЯ СОБОЙ КАМЕННОЕ СООРУЖЕНИЕ КУБИЧЕСКОЙ ФОРМЫ ВО ВНУТРЕННЕМ ДВОРЕ СВЯЩЕННОЙ МЕЧЕТИ В МЕККЕ. ЭТО ГЛАВНОЕ СЯТИЛИЩЕ ИСЛАМА, КОТОРОЕ МУСУЛЬМАНЕ НАЗЫВАЮТ АЛЬ-БАИТ АЛЬ-ХАРАМ, ЧТО ОЗНАЧАЕТ «СВЯЩЕННЫЙ ДОМ». САМО НАЗВАНИЕ «КААБА» ПРОИСХОДИТ ОТ СЛОВА «КУБ». ВЫСОТА, ДЛИНА И ШИРИНА ЗДАНИЯ СОСТАВЛЯЮТ – 15, 10 И 12 МЕТРОВ СООТВЕТСТВЕННО. КААБА ИЗГОТОВЛЕНА ИЗ ГРАНИТА И ПОКРЫТА СВЕРХУ ТКАНЬЮ, А ВНУТРИ НЕЁ РАСПОЛАГАЕТСЯ ПОМЕЩЕНИЕ, КУДА ВЕДЁТ СДЕЛАННАЯ ИЗ ЧИСТОГО ЗОЛОТА ДВЕРЬ, КОТОРАЯ ВЕСИТ 286 КГ. В ВОСТОЧНЫЙ УГОЛ КААБЫ ВМОНТИРОВАН ЧЁРНЫЙ КАМЕНЬ (АЛЬ-ХАДЖАР АЛЬ-ЭСВАД). ОН, КАК УВЕРЕНЫ МУСУЛЬМАНЕ, БЫЛ ПОСЛАН АЛЛАХОМ С НЕБА. СОГЛАСНО ПРЕДАНИЮ, ОН БЫЛ ОСПЕТИТЕЛЬНО БЕЛЫМ И БЛЕСТЕЛ ТАК, ЧТО ЕГО МОЖНО БЫЛО ВИДЕТЬ ЗА ЧЕТЫРЕ ДНЯ ПУТИ ДО МЕККИ. НО СО ВРЕМЕНЕМ ОТ ПРИКОСНОВЕНИЙ МНОГОЧИСЛЕННЫХ ГРЕШНИКОВ КАМЕНЬ СТАЛ ТЕМНЕТЬ, ПОКА НЕ СТАЛ ЧЁРНЫМ. ВРЕМЯ ПОСТРОЙКИ КААБЫ И ЕЁ СТРОИТЕЛИ НЕИЗВЕСТНЫ.

На арабском полное название города звучит как аль-Мекка аль-Мукаррама, что в переводе означает «Блистательная Мекка». Практически все приезжающие в город путешественники – паломники, совершающие рели-



Священная мечеть в Мекке

гиозный Хадж или Умру, ежегодно их число достигает пяти миллионов.

Мекка – один из старейших городов на планете, и в нём сохранилось немало исторических и религиозных достопримечательностей. В последние годы священный мусульманский город сильно преобразился: появились небоскрёбы, развивается туристическая инфраструктура, строятся новые отели и торговые центры.

В Мекке хорошо развита автобусная сеть. При желании по городу можно передвигаться на такси. Также можно взять в аренду машину. Однако нужно помнить, что движение в Мекке левостороннее, а дорожный трафик – очень оживлённый.

В конце прошлого – начале нынешнего века количество паломников в Мекку значительно увеличилось, поэтому для обеспечения надёжного транспортного сообщения между священным городом и его пригородами было принято решение о сооружении метрополитена – первого в Саудовской Аравии. До этого паломников перевозили на автобусах, что приводило к постоянным заторам на дорогах.



Кааба – главная мусульманская святыня



Метрополитен Мекки пока состоит всего из девяти станций

Высокоскоростной метрополитен Мекки был сооружён согласно контракту стоимостью 6,7 млрд саудовских риалов от февраля 2009 года при комплексном оснащении China Railway Construction Corporation Ltd. (CRCC) с привлечением в качестве поставщиков отдельных систем немецких, французских, канадских и прочих компаний (Siemens, Atkins, Systra, Bracknell и др.). CRCC выполнила строительство инфраструктуры проекта, а также интегрировала и передала в субподряд различные системы. Линия метро Al Mashaer Al Mugaddassah (аль-Машаер аль-Мугаддасса) была построена всего за 21 месяц примерно восьмью тысячами рабочих под контролем около пяти тысяч инженеров.

Торжественное открытие первого участка метрополитена Мекки состоялось 13 ноября 2010 года во время хаджа 1431 года по Исламскому календарю. Благодаря метро паломники получили возможность быстро перемещаться к местам ритуальных обрядов (гора Арафат, долины Муздалифа и Мина). На Аравийском полуострове Мекка стала вторым городом (после Дубая), где появился метрополитен.

Планируется, что в будущем система будет состоять из четырёх линий общей протяжённостью около 188 км. Метро соединит центр города со всеми районными направлениями на севере, востоке, юге и западе, а также с международным аэропортом Джидды. На данный момент построена только одна линия, соединяющая палаточный городок в Мине с центром города. Первая



После открытия метро в Мекке паломники и туристы получили возможность быстро перемещаться по городу



Метрополитен Мекки предназначен для паломников и работает только в период хаджа



В метро Мекки эксплуатируются 12-вагонные составы длиной около 260 метров и шириной 3,1 метра



Планируется, что в будущем метро будет состоять из четырёх линий

линия метро протянулась на 18,1 км и имеет 9 станций. Она полностью проходит по эстакаде, возвышающейся над городскими кварталами на высоте от 8 до 10 метров.

Метрополитен Мекки работает исключительно в период хаджа – всего лишь семь дней в году. Стоимость проезда составляет 250 саудовских риалов (почти 5 тысяч рублей!), при этом в последний день хаджа цена снижается до 100 риалов. В эти дни метрополитеном в Мекке ежедневно пользуются более 1,2 миллиона человек.

Интервал движения поездов в часы пик составляет всего 150 секунд. В пиковые периоды линия работает по особому графику «группового шаттла» (график движения поездов «D»), с тремя станциями отправления и тремя станциями прибытия (в каждом священном месте на линии есть по три станции). В непиковое время все поезда делают остановку на каждой из девяти станций.

В метрополитене Мекки используются поезда производства CNR Changchun Railway Vehicles: составы светло-зелёной окраски общей длиной около 260 метров. Скорость движения поездов – до 100 км/час. Управление составами – автоматическое (от машинистов отказались через год после ввода метрополитена в эксплуатацию), а на всех станциях установлены платформенные раздвижные двери. В настоящее время в метрополитене Мекки курсируют 17 составов с воздушным питанием (1,5 кВ постоянного тока).

# Станция «Ленинский проспект»

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

Станция была открыта 13 октября 1962 года в составе первого участка Калужского радиуса («Октябрьская» – «Новые Черёмушки»). В проекте она носила название «Калужская застава» в честь одноимённой площади. Современное название получила по своему расположению вблизи Ленинского проспекта.

ПРАКТИЧЕСКИ В ЛЮБОМ ГОРОДЕ СОВЕТСКОГО СОЮЗА СУЩЕСТВОВАЛА УЛИЦА, НАЗВАННАЯ В ЧЕСТЬ ВЛАДИМИРА ИЛЬИЧА ЛЕНИНА. И МНОГИЕ ИЗ НИХ СОХРАНИЛИ СВОИ НАЗВАНИЯ ДО СИХ ПОР. ПРИ ЭТОМ ВАРИАНТ «ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ» ВСТРЕЧАЕТСЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РЕДКО: СЕГОДНЯ В НАШЕЙ СТРАНЕ ТАКИХ УЛИЦ ВСЕГО ОКОЛО ДВАДЦАТИ, А ВОТ ПРОСПЕКТОВ ЛЕНИНА – БОЛЕЕ СТА! СТАНЦИЙ МЕТРО С ТАКИМ ИМЕНЕМ ВСЕГО ДВЕ – ЕЩЁ ОДНА РАСПОЛОЖЕНА НА КРАСНОЙ ЛИНИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА.

В 1991 и 2015 годах станцию «Ленинский проспект» предлагалось переименовать в «Гагаринскую» по расположенной рядом площади Гагарина. Эта площадь, которая ранее назвалась Калужская застава, возникла в 1742 году при создании вокруг Москвы Камер-Коллежского вала. Главной составной частью вала стали заставы, через которые в Москву попадали люди и товары. Здесь, на значительном удалении от городского жилья, находилась Калужская застава. Перед началом Великой Отечественной войны началась застройка Ленинского проспекта, уходящего отсюда в центр. Здесь широкий проспект открывался двумя домами с башнями, образующими один из парадных въездов в Москву. Полностью площадь была застроена в конце 50-х – начале 60-х годов прошлого века. В 1961 году на этой площади москвичи встречали Юрия Гагарина. Его имя площадь получила в 1968 году, а в 1980 году в его честь здесь установили памятник, ставший одним из символов района.

«Ленинский проспект» – типовая колонная станция мелкого заложения. Всего на станции 80 колонн (шаг колонн – 4 метра). Станция сооружена по проекту архитекторов Александра Стрелкова, Нины Алёшиной,



Станция «Ленинский проспект», октябрь 1962 года

Станция «Ленинский проспект» в конце 1990-х годов



Станция «Ленинский проспект» сегодня



Калужская застава, середина 1950-х годов (фото Семёна Фридлянда)

Юрия Вдовина, Валентины Поликарповой и Анны Маровой. Так как станция была запроектирована под путями Московской окружной железной дороги, то сооружалась она в два приёма: вначале надо было переключать рельсы и переводить движение поездов по ним, а потом возвращать их на прежнее место.

Два ряда четырёхгранных, расширенных сверху колонн станционного зала отделаны белым коелгинским мрамором. Путевые стены изначально были облицованы светло-бежевой керамической плиткой. В 2016 году были проведены работы по замене облицовки путевых стен на мрамор, аналогичный цвету плитки. Пол выложен красным лезниковским и тёмно-серым жежелевским коричневым гранитом. Нарочито неправильные формы гранитных плит вступают в противоречие со строгим геометризмом архитектуры станции, придавая ей оригинальный архитектурный облик. От других колонных станций, построенных на этом участке, «Ленинский проспект» также отличается оригинальностью светового решения и типом перекрытий.

На станции два наземных вестибюля, расположенных с обеих сторон Третьего транспортного кольца (ТТК) между улицей Вавилова и Ленинским проспектом. При этом северный вестибюль станции расположен на территории Донского района ЮАО, а южный – в Гагаринском районе ЮЗАО.

В 2016 году, перед запуском Московского центрального кольца (МЦК), южный вестибюль станции отреставрировали. А в конце того же года был закрыт на реконструкцию северный вестибюль. За полтора года старый вестибюль полностью снесли, а на его месте выстроили новый с использованием современных материалов и технологий. В рамках реконструкции здесь также была произведена замена эскалаторного комплекса.

В центре зала расположен третий выход со станции, являющийся переходом на «Площадь Гагарина» – единственную подземную станцию на МЦК. Задел под переход был сделан ещё при строительстве станции, а сам переход был сооружён при строительстве Гагаринского тоннеля на ТТК в 1999–2001 годах, но заработал только при открытии МЦК в 2016 году.

Южный наземный вестибюль, март 1963 года (фото Михаила Озерского)



Южный наземный вестибюль после реконструкции



Заново построенный северный вестибюль открылся в 2018 году

В 1964 ГОДУ В ЮЖНОМ ВЕСТИБЮЛЕ СТАНЦИИ «ЛЕНИНСКИЙ ПРОСПЕКТ» ПО СЦЕНАРИЮ ВИКТОРИИ ТОКАРЕВОЙ БЫЛ СНЯТ СЮЖЕТ «НЕ ПО ИНСТРУКЦИИ» ДЛЯ ЮМОРИСТИЧЕСКОГО ЖУРНАЛА «ФИТИЛЬ» С МОЛОДЫМ НИКИТОЙ МИХАЛКОВЫМ В ГЛАВНОЙ РОЛИ.

ХОТИТЕ УВИДЕТЬ, КАК РАБОТАЛО МОСКОВСКОЕ МЕТРО 60 ЛЕТ НАЗАД? ОТСКАНИРУЙТЕ QR-КОД И ПЕРЕЙДИТЕ ПО ССЫЛКЕ:



## ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Выходы со станции метро «Ленинский проспект» расположены в непосредственной близости от улицы Вавилова. Дорогие читатели, а знаете ли вы, в честь кого была названа эта улица и чем этот человек занимался? Присылайте ваши версии **до 10 марта на почту [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru)**. Обязательно укажите контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также должность и название подразделения, в котором работаете. Среди всех, кто пришлёт правильный ответ, мы разыграем приз.

## В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ:

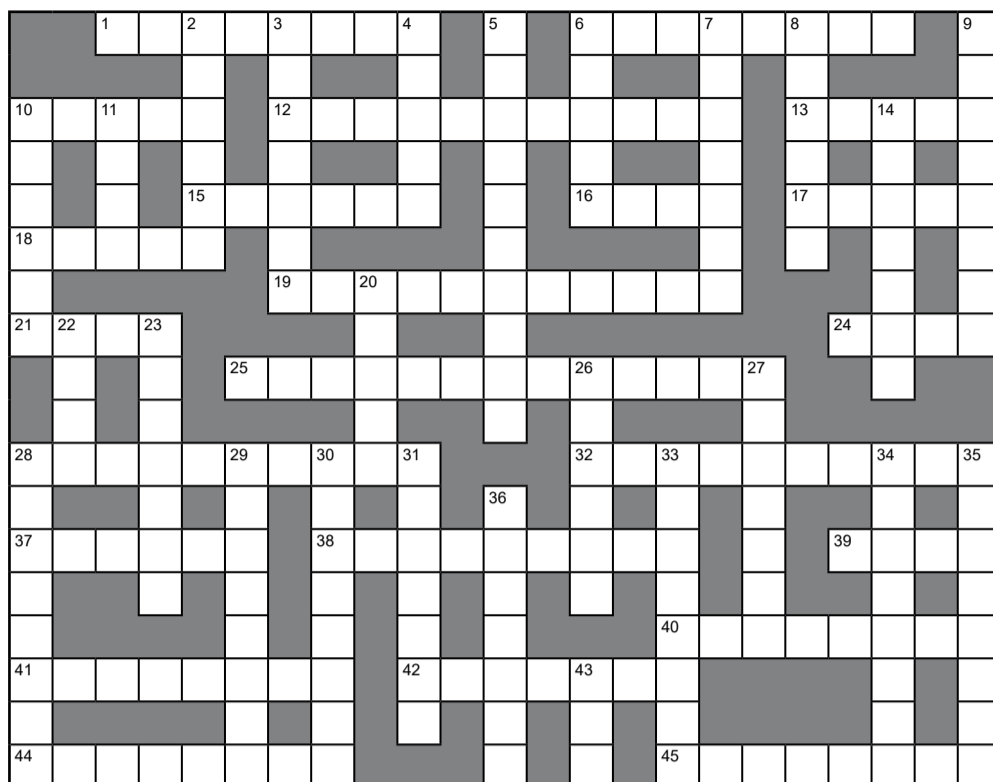
...Какая организация, тесно связанная с развитием московского метро, располагается в доме над выходом со станции метро «Павелецкая»?

## ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

В этом здании располагается Государственный проектно-изыскательский институт по строительству метрополитена и транспортных сооружений (АО «Метрогипротранс»). Он был основан в 1933 году под названием «Метропроект» (Техническое бюро по проектированию Московского метрополитена) как организация по проектированию метро и других подземных сооружений. Институтом разработаны проекты практически всех станций московского метро, метрополитенов России и бывшего СССР, а также некоторых стран Европы (станции метро в Праге и Риме).

Абсолютно все наши читатели, приславшие письма в редакцию, дали правильный ответ. А победителем на этот раз стал **машинист электропоезда электродепо «Северное» Иван Топилин-Волков**. Поздравляем победителя, а остальным желаем удачи в нашем новом конкурсе!

**КРОССВОРД**



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

**По горизонтали:** 1. Эстакада. 6. Полежаев. 10. Верлибр. 11. Евразия. 13. Рейтинг. 14. Отис. 15. Кропоткинская. 16. Фриз. 17. Ершов. 18. Коелга. 19. Клавдия. 21. Тротуар. 23. Орлов. 27. Паром. 29. Савёловская. 30. Арена. 31. Оргстекло. 33. Планерное. 35. Вагон. 36. Ави́зо. 37. Курсант. 38. Стадо. 39. Таврида. 40. Путёвка. 41. Лубянка.

**По вертикали:** 1. Экватор. 2. Транспорт. 3. Автопарк. 4. Арматура. 5. Миллиард. 6. Пражская. 7. Емеля. 8. Алтуфьево. 9. Вендинг. 12. Ядро. 20. Воронцовская. 21. Тепловоз. 22. Рассказовка. 23. Обязанность. 24. Братеево. 25. Автовокзал. 26. Экспертиза. 28. Мотовилово. 30. Агентство. 32. Габарит. 34. Негатив.

**ПО ГОРИЗОНТАЛИ**

1. Город, в котором открылся первый метрополитен в континентальной Европе
6. Известный стендап-комик, успевший поработать монтажником в московском метро
10. Металлический или пластмассовый кружок, заменяющий монету
12. Станция, оформление которой посвящено телевидению и радиовещанию
13. ТЧ-2
15. Автор скульптурной группы «Рабочий и колхозница»
16. Знак зодиака
17. Крыша над выходами из метро для защиты от солнца и непогоды
18. Российский фильм-катастрофа режиссёра Антона Мегердичева
19. Станция метро и платформа МЦД-2
21. 81-556/557/558
24. 1,61 км
25. Станция, названная в честь русского естествоиспытателя и физиолога
28. Станция, названная в честь столицы одной из европейских стран
32. Конечная станция Калужско-Рижской линии
37. Один из основных отделочных материалов в метро
38. Станция, которая являлась конечной на линии самое короткое время
39. NaCl
40. Sk
41. Поиски в земле предметов древности
42. Заклеивающаяся бумажная упаковка для писем или бумаг
44. Торжественное открытие художественной выставки
45. Станция, выход которой украшен композицией французского архитектора Эктора Гимара

**ПО ВЕРТИКАЛИ**

2. Станция, на которой в 1940 году по ночам работала физическая лаборатория
3. Участник дорожного движения
4. Народный подход к нерукотворному памятнику
5. Бронированная самоходная крепость на железной дороге
6. Архитектор станции «Комсомольская»-кольцевая
7. Феодосия Морозова с картины Василия Сурикова по сословной принадлежности
8. Пересадочная станция Некрасовской линии
9. Станция метро, названная в честь родного города Левши
10. Декоративный кустарник с ароматными цветками
11. Экзамен в вопросах и ответах
14. Автор романа «Два капитана»
20. Курортный остров в Средиземном море
22. Передвижение на транспортном средстве
23. Архитектор станций «Кузнецкий мост», «Марксистская», «Чертановская» и др.
26. Раздвоенный флаг на мачте корабля
27. Станция Калужско-Рижской линии
28. Архитектор станций «Чеховская», «Выставочная», «Воронцовская» и др.
29. Прибор для проверки горизонтальности
30. Кассета с красящим материалом для принтера
31. Сезонная распродажа товаров
33. Манипулятор для компьютерных игр
34. Структурное подразделение дистанции пути
35. Станция, оформленная в архитектурном стиле «оригами»
36. Слово с противоположным по отношению к другому слову значением
43. Вечнозеленое хвойное дерево с конусообразной кроной

**АКЦИЯ**

ПРИВЕДИТЕ ДРУГА В ПРОФЕССИЮ **ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ** И ПОЛУЧИТЕ **20 000 РУБЛЕЙ**, ЕСЛИ СТАНЕТЕ КОЛЛЕГАМИ



**ДВОЙНОЙ ИНТЕРЕС:**

вам – вознаграждение, другу – выгодная работа.

Судите сами!

**О ВАКАНСИИ**

- ✓ Обучение со стипендией – **3,7 месяца**
- ✓ Зарплата – **100 000 рублей**
- ✓ Соцпакет работника метро
- ✓ **Дополнительные льготы:**
  - Иногородним дадут компенсации на аренду жилья
  - Отпуск будет целых 42 дня
  - На пенсию можно выйти раньше

Больше о вакансии на сайте [job.mosmetro.ru](http://job.mosmetro.ru)

Детали акции по телефонам Центра подбора персонала:

**8 (495) 622-22-22, 8 (800) 220-22-02**

А вот место работы: удобные в управлении и очень комфортные новейшие трамваи «Витязь-Москва»

