



Проверено на себе

ЦИФРА НОМЕРА

4+3

Под конец года Троицкая приросла тремя станциями. Как они выглядят и какое депо приняло поезда новой линии

стр. 3

ЦИТАТА НОМЕРА

«Сотрудничество с газетой, поиск тем и героев стали моим хобби. Сначала я стремился, чтобы побольше рассказывали о работниках нашего электродепо. Но потом стал смотреть шире. Ведь неважно, из какого ты подразделения, всех нас объединяет метро».

Дмитрий Николаев, машинист электропоезда электродепо «Владыкино», победитель конкурса «Спецкор ММ»

стр. 10

ВОПРОС НОМЕРА

Какая выплата предусмотрена в метрополитене для наставников?

стр. 5

Командир Студотряда Дмитрий Савельев знает, что рассказать о профессиях и карьерных треках в метро. Он сам опробовал семь специальностей. Читайте его историю на стр. 9

Московское метро – 2024

ТОП-5 событий прошедшего года, которые войдут в историю метрополитена и Москвы

11 МАРТА НА ЗАМОСКВОРЕЦКУЮ ЛИНИЮ ВЫШЛИ ПЕРВЫЕ ВАГОНЫ НОВОЙ СЕРИИ «МОСКВА-2024»

Улучшенные аэродинамика и эргономика сделали поездки на новой «Москве» комфортнее для пассажиров и машинистов. Сегодня такие составы курсируют уже по двум линиям метрополитена.



23 МАЯ МЭР МОСКВЫ СЕРГЕЙ СОБИЯНИН ОБЪЯВИЛ О НАЧАЛЕ ИСПЫТАНИЙ ПЕРВОГО В РОССИИ БЕСПИЛОТНОГО ТРАМВАЯ

Программное обеспечение для него создали сотрудники метрополитена в новом Центре перспективных разработок в Кунцево. По депо трамвай передвигается самостоятельно. На линии – с водителем для дополнительного контроля. Планируется, что до конца 2025 года техника полностью перейдет на беспилотный режим.



30 АВГУСТА ЗАРАБОТАЛИ ПЕРВЫЕ В РОССИИ ЦИФРОВЫЕ СТАНЦИИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

Ими стали терминал №1 городского вокзала Нижегородская и «Марьино Роцца» БКЛ. Здесь: всегда актуальные цифровые указатели, 3D-образ чат-бота Александры, новые турникеты с повышенной про-

пускной способностью, сенсорные карты и схемы, информативные проекции и другие элементы станций будущего. По планам, к 2030 году почти треть всей навигации в метро будет цифровой.



7 СЕНТЯБРЯ ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ВЛАДИМИР ПУТИН ОТКРЫЛ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ТРОИЦКОЙ ЛИНИИ

Заработали четыре новые станции, а позже линию продлили ещё на три (подробней об этом – на следующей странице). Также в 2024 году открыли станцию «Потапово» Сокольнической линии.



23 СЕНТЯБРЯ НАЧАЛОСЬ ТРАМВАЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО УЛИЦЕ СЕРГИЯ РАДОНЕЖСКОГО

Новый путь соединил действующие, и в столице появился ещё один трамвайный маршрут – номер два. Он связал сразу шесть районов города.



Фото пресс-служб Мэра и Правительства Москвы, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры

На Троицкой – плюс три

Под занавес года, 28 декабря, на изумрудной линии метро открыли новые станции

«НОВОМОСКОВСКАЯ»

Станция оформлена в стиле биотек с преобладанием зелёного, отсылающего к паркам поблизости. Большепролетная кессонированная конструкция свода формирует лёгкое и светлое пространство платформы. Отсюда можно сделать пересадку на Сокольническую линию. Это первая интеграция линий на территории ТиНАО.

«КОММУНАРКА»

Станция выполнена в стиле авангард. Платформенную часть украшает большой светильник в виде турбины. В облицовке использованы алюминиевые панели. Металлические кольца и цветовые акценты на потолке придают конструкции динамику.

«КОРНИЛОВСКАЯ»

На этой станции всегда золотой сезон. Путевые стены станции украшают разноформатные элементы, напоминающие яркую осеннюю листву московских скверов. Наземный вестибюль выполнен в форме лепестка, окруженного колоннадой.

В 2025 году, как сообщает официальный сайт Мэра Москвы, планируется завершить строительство участка «Новаторская» – «ЗИЛ» протяжённостью 11,3 километра. Здесь будет четыре станции. По участку «Новомосковская» – «Троицк» идёт разработка проектной документации.

Максимальная интенсивность движения после полного запуска линии может составить до 36 пар поездов в час с интервалами до полутора-двух минут. Сначала обслуживать поезда новой линии будет электродепо «Замоскворецкое», а затем – «Столбово». На 2029–2030 годы запланировано завершение строительства электродепо «Троицкое».

В перспективе изумрудный радиус длиной более 43 км с 17 станциями станет одним из самых протяжённых в Московском метрополитене и самым большим за МКАД.

П
а
н
о
р
а
м
а

Первый дом для поездов НОВОЙ ЛИНИИ

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

При запуске Троицкой линии в сентябре открыли четыре станции. Для этого из электродепо «Замоскворецкое» направили 10 составов «Москва-2024». И чтобы сбалансировать мощности ТЧ-7, количество обслуживаемых в этом депо маршрутов на БКЛ изменили с 30 до 26. К открытию в декабре второго участка изумрудного радиуса парк «Замоскворецкого» пополнился ещё пятью новейшими составами. И маршруты на БКЛ сократили до 23, сместив нагрузку на электродепо «Аминьевское» и «Нижегородское».

Новые вагоны приходят из депо «Сокол». Там их приняли с завода и обкатали на Замоскворецкой линии. Всего для Троицкой линии выделили 16 составов.

МАШИНИСТЫ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА

В штате «Замоскворецкого» сегодня 300 машинистов электропоезда. В их числе 25 командированных на Троицкую линию из «Выхино», «Руднево» и «Владыкино». Их обучают опытные инструкторы и наставники. В «Замоскворецком» одна из самых больших

Как готовились к запуску Троицкой в электродепо «Замоскворецкое»

групп подготовки. За 2024 год здесь поставили в должность 50 машинистов электропоезда. Они могут управлять двумя типами составов – «Москва-2020» и «Москва-2024». И работать могут на двух линиях – БКЛ и Троицкой. Такая универсальность – большой плюс.



Павел Набатов,
начальник электродепо «Замоскворецкое»
«Дополнительная нагрузка? Нет, всё по силам. Нам поручили – и мы выполняем важную для города задачу. Возможность выпускать поезда на Троицкую линию нам выдалась благодаря удобному расположению „Замоскворецкого“. С удовольствием помогаем, пока строят электродепо „Столбово“ и „Троицкое“. Это наш второй подряд успешный опыт открытия линии после БКЛ».

День донора

в январе
и феврале

28 января

Электродепо «Лихоборы»
ул. Верхнелихоборская, 5,
стр. 1
8 (495) 185 73 35

• Если решили сдать кровь, согласуйте со своим руководителем дату

• Вам положены выходные, узнайте в отделе кадров, как их оформить

29 января

Электродепо «Северное»
ул. Краснопрудная, 9А
8 (495) 622 25 11

• Обычно донация проходит с 9:00 до 12:00. Выше указали телефоны здравпунктов, чтобы вы могли уточнить расписание, оно может корректироваться

11 февраля

Электродепо «Выхино»
Рязанский пр-т, 105, стр. 12
8 (495) 622 71 40

• За донацию выплачивают 1 553 Р

Профи высшего класса

Подводим итоги трёх конкурсов мастерства

Л
И
Ц
а

М
е
т
р
о

ЛУЧШАЯ КОМАНДА ПО ЗНАНИЮ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДЕ МОСКВЕ

- ★ Команда «Трое от Карася» из электродепо «Братеево»
- ★ Команда «Дирекция инфраструктуры»
- ★ Исключительно женская команда «Не прислоняться» из электродепо «Фили»

Это была премьера. Компетентность знаний в области ПТЭ ещё не проверяли в таких масштабах и формате профессионального конкурса.

Идея провести конкурс родилась в Аппарате главного ревизора по безопасности движения поездов. Руководители и профсоюз метрополитена оказали всестороннюю поддержку в её реализации. Сотрудники Корпоративного университета и Центра развития имиджа работодателя помогли в организации. Участвовали работники служб Дирекции инфраструктуры, Дирекции информационно-технологических систем и систем связи, Службы движения и подразделений Службы подвижного состава.

Конкурс состоял из трёх этапов. Сначала подразделения провели внутренний отбор. Потом участники прошли онлайн-тестирование. В итоге восемь команд прошли в финал и встретились на Южном речном вокзале, где сообща отвечали на сложные вопросы и искали нарушения ПТЭ в видеофрагментах.

Гости, пришедшие поболеть за своих, тоже посоревновались в распознавании звуковых сигналов.



Сергей Дёмин,
ревизор по безопасности движения поездов, член конкурсной комиссии

«Сначала мы готовили для финала задания попроще. Но поняли, что их нужно усложнить, увидев результаты заочного этапа. Иначе мы рисковали бы долго не выявить лучшего. Конкурсанты показали очень высокий уровень знаний ПТЭ. 29, 28, 27 баллов – с такой разницей распределились призовые места. И дальнейшие разрывы были минимальными».

В команде «Трое от Карася» из «Братеево» – три машиниста электропоезда. У всех разный стаж, возраст и класс квалификации. Парни считают, что отлично дополнили друг друга: где-то взяли опытом, где-то – свежестью знаний. Но главное, что помогло, – хорошая база знаний, которую дали наставники.

Болеть за своих пришёл заместитель начальника электродепо по эксплуатации Владимир Карасёв. (Вы понимаете, откуда пошло название команды?) Он был очень счастлив и лаконичен: «У меня нет слов, одни эмоции! Не зря мы парней готовили, где-то хвалили, где-то ругали и верили в их победу».



Александр Архипов,
заместитель главного ревизора по безопасности движения поездов, член конкурсной комиссии

«Работники эксплуатационных служб и подразделений периодически проходят тестирование на знание ПТЭ. Но проверить подготовку в игровом формате – это другое. Задания были нацелены не только на знание теоретической части, но и на понимание ПТЭ с точки зрения практики. Например, в одном из раундов финального (третьего) этапа мы продемонстрировали коман-



Победители: Николай Бритвин, Дмитрий Климов и Даниил Службин

дам видеосюжеты, при просмотре которых необходимо было выявить нарушения требований ПТЭ. В этом конкурсе мы увидели не только высокий уровень знаний ПТЭ у участников, но и азарт при выполнении заданий, поданных в таком формате, поэтому приняли решение проводить такие конкурсы в дальнейшем».

ЛУЧШИЙ НАСТАВНИК СЛУЖБЫ СБОРА ДОХОДОВ

Участвовали старшие кассиры и один контролёр-кассир. Отборочный этап выявил девять сильнейших. С помощью жеребьёвки их разделили на три команды, и здесь уже нужно было взять ответственность не только за себя, но и за коллег, с которыми до этого даже не были знакомы. Конкурсанты говорят, что в процессе стали как родные люди. Дополняли друг друга, помогали в каждом задании.



«Лучшие наставники» по названию и по факту

В финальном туре презентовали свою сборную. Далее по нескольким фрагментам из кино и мультфильмов искали ошибки наставников. А в «Квизе наставничества» показали умение работать в команде. Вместе искали пути решения непростых ситуаций.

Победила команда «Лучшие наставники»: Ольга Семеренко, станция «Римская», Ирина Валикова, станция «Верхние Лихоборы», и Олеся Дубровская, станция «Полянка». Ирина также получила приз зрительских симпатий. Второй стала команда «Наставники»: Светлана Дмитриева, станция «Комсомольская», Светлана Иванова, станция «Царицыно», Татьяна Тимофеева, станция «Багратионовская». Бронзу взяли «Знатоки»: Ирина Петрова, станция «Аминьевская», Надежда Дубровина, станция «Фили», Виктория Буожене, станция «Багратионовская».

Среди наставников в Службе сбора доходов конкурс прошёл впервые.

ЛУЧШИЙ СЛЕСАРЬ-ЭЛЕКТРИК ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ ЭСКАЛАТОРОВ

- ★ Иван Усков, 11-я дистанция
- ★ Николай Емельянов, 12-я дистанция
- ★ Дмитрий Репин, 3-я дистанция



В финале сошлись сильнейшие представители дистанций эскалаторов. Они встретились трижды, прежде чем узнали имена тройки лидеров.

В первый день проверяли профессиональные знания. За 40 минут должны были развернуть и ответить на четыре теоретических вопроса и разобрать два кейса.

Во второй раз оценивали практические навыки. Задача: за 20 минут обновить детали эскалатора, требующие замены, при этом комментируя комиссии каждое из своих действий.

И, наконец, собрались в атриуме инженерного корпуса по улице Гиляровского на торжественном награждении. Приветствуя финалистов, начальник Эскалаторной службы Александр Пименов рассказал, что когда-то начинал путь в метро именно с должности слесаря-электрика.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Иван Усков пришёл в метрополитен за стабильностью после того, как закрыли завод, где он работал раньше. Говорит, освоился быстро: «Подземный эскалатор хоть и внушительный на вид, но всё же – довольно простой механизм». Иван трудится в метро уже 10 лет. Через его руки прошли эскалаторы многих линий. Сегодня он работает на Некрасовской. Это был его первый конкурс.

Передавать опыт выгодно

С марта вступит в силу новый федеральный закон, гарантирующий оплату за наставничество. Как регламентируется труд работников этой категории в метрополитене уже сегодня – спросили у эксперта



Дарья Роговская, первый заместитель директора – начальник Единого центра организации профессионального обучения и дополнительного образования Корпоративного университета Транспортного комплекса

НОВОЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Принят закон о внесении в ТК РФ положений, касающихся наставничества. С 1 марта вступит в силу статья 351.8, в которой закреплены такие тезисы:

- Суть наставничества – оказание другому работнику помощи в овладении навыками работы
- Работник может выполнять функцию наставника на основании своего письменного согласия и по поручению работодателя
- Размеры и условия выплат могут устанавливаться:
 - коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами
 - федеральными законами, иными нормативно-правовыми актами
- Работник вправе досрочно отказаться от наставничества, а работодатель – досрочно отменить поручение, предупредив сотрудника минимум за три рабочих дня

Кто может стать наставником?

Первое, что нужно, – это желание. Другие условия: знания и навыки по специфике деятельности стажёра, опыт работы в этом же направлении от трёх лет (без привязки к стажу в метрополитене), отсутствие дисциплинарных взысканий и обучение в области наставничества. Это основное. Бывают дополнительные критерии. У машинистов-наставников, например, класс квалификации не ниже второго и обязательная подготовка. У водителя трамвая – пять лет стажа.

Если желание есть и по критериям совпадаешь, куда обратиться? Кто решает: подходишь или нет?

К своему непосредственному руководителю. Окончательное решение будет за начальником подразделения.

Какое обучение наставников ведёт Корпоративный университет?

Есть проект «Школа наставника» для всего Транспортного комплекса и новая двадцатичасовая программа, преимущественно в формате тренингов. Мы разработали её в прошлом году и в этом – запускаем. Слушатели узнают об истории развития наставничества, его целях и задачах, разберутся в определении ролей, стилях и методах работы со стажёрами, познакомятся с теорией поколений и проработают упражнения.

А для цеха эксплуатации действует специализированная программа – «Машинист-наставник». Она включает профессиональный блок, обучение по охране труда и электробезопасности, а также блок по психологии.

Есть пространство для общения наставников?

Да. Это «Сообщество наставников». Оно знакомит с лучшими практиками, поддерживает и сопровождает работников Транспортного комплекса Москвы, которые обучают стажёров. Сообщество образовалось в 2024 году. Мы провели для наставников целый ряд мероприятий и создали одноименный телеграм-канал.



Сообщество наставников

В 2024 ГОДУ

Впервые прошёл конкурс «Лучший наставник метрополитена». Победил машинист электропоезда Илья Григораш из электродепо «Свиблово»

Корпоративный университет и Ассоциация работодателей внеуличного транспорта впервые организовали Всероссийский конкурс «Лучшая система наставничества на транспорте». Команда Московского транспорта набрала наибольшее количество баллов, хотя участвовала вне зачёта

Корпоративный университет победил в городском конкурсе «Лучшие практики наставничества Москвы» и всероссийском – «Лучшие практики наставничества»

Команда «Московский транспорт» (Московский метрополитен, Мосгортранс, МосТрансПроект) приняла участие во II Межкорпоративном кейс-чемпионате по наставничеству

Московский метрополитен получил благодарственное письмо Министерства промышленности и торговли РФ за развитие наставничества

Московский метрополитен стал лидером нацпроекта «Производительность труда» в номинации «Наставник бережливого производства»

ПОЛОЖЕНИЯ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НАСТАВНИКОВ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ:

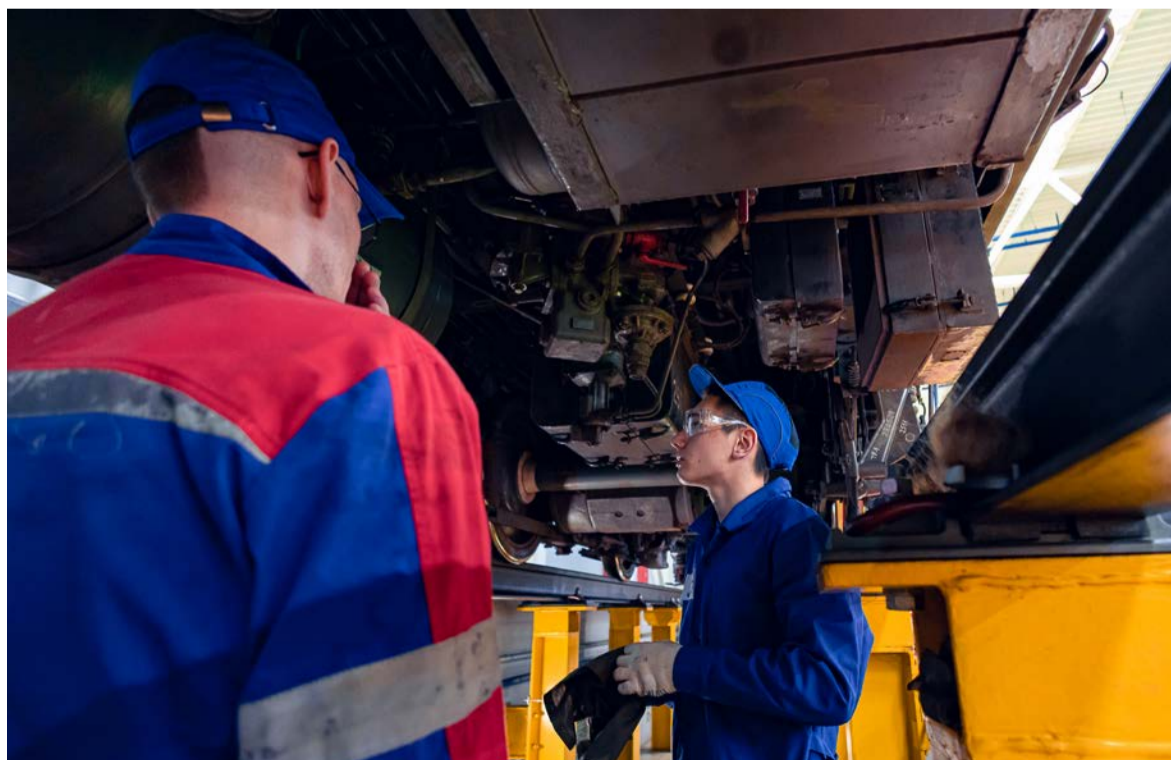
- об организации наставничества работников в структурных и обособленных подразделениях (филиалах)
- о порядке производственного обучения перед назначением на должность машиниста электропоезда
- о порядке прохождения испытаний в период испытательного срока перед допуском к самостоятельной работе по профессии «водитель трамвая»
- о допуске работников к должности дежурного по станции метрополитена и дежурного станционного поста централизации
- о порядке производственного обучения перед назначением на должность поездного диспетчера, поездного диспетчера Группы централизации, инженера Диспетчерского участка Службы движения
- о практической подготовке обучающихся
- о системе оплаты труда работников, п. 10.4

Как оплачивается труд наставников в метрополитене?

Им доплачивают 15% часовой тарифной ставки/оклада/должностного оклада в месяц на период испытательного срока стажёров. Это зафиксировано в пункте 10.4 Положения о системе оплаты труда работников Московского метрополитена. Новичка при этом необходимо закрепить за наставником приказом.

В чём польза нового федерального закона для наставников?

Теперь на государственном уровне признано, что их работа должна оплачиваться, и это даёт дополнительные гарантии.



Производственный опыт в московском метро – уникален, и на особом счету наставники, готовые им делиться

90 лет

Службе управления персоналом

В честь юбилея встретились с руководителем подразделения и узнали, чем сегодняшние кадровики отличаются от коллег из прошлого

Евгений Тетерин,
начальник Службы
управления персоналом



Какие главные вехи истории службы?

Важной вехой в истории становления службы можно назвать 1 декабря 1934 года, когда вышел первый приказ о назначении на должность начальников ключевых служб метрополитена. В их числе – ответственного исполнителя по кадрам. Другими словами, было создано первое кадровое подразделение для организации работы сотрудников. До открытия московского метро оставалось несколько месяцев. К этому событию персонал должен был быть укомплектован и подготовлен. Кадровый вопрос значился в числе первоочередных.

С открытием первых линий в 1935 году Московский метрополитен стал не только транспортной, но и социальной системой. Требовалась чёткая организация работы, поддержание дисциплины, а также развитие социальных гарантий для работников. Именно кадровое подразделение играло ведущую роль в решении этих задач, становясь связующим звеном между сотрудниками и руководством.

Во время Великой Отечественной войны кадровики решали сложнейшие задачи по мобилизации на фронт и обеспечению бесперебойной работы метро, которое стало убежищем для тысяч москвичей.

В послевоенные годы их деятельность сосредоточилась на восстановлении утраченного кадрового потенциала и внедрении новых технологий в обучение персонала.

В 1960–1970-е годы кадровые подразделения начали активно внедрять автоматизацию учёта и разработку систем мотивации для сотрудников.

В 1990-х, несмотря на кризисы, кадровики сохранили базовые принципы социальной поддержки работников и стали первопроходцами в создании новых форм трудовых отношений.

Сегодня кадровая служба метрополитена – это современная структура со множеством функций. Но в её основе лежат традиции, заложенные в 1930-е годы.

Документ, ставший
точкой отсчёта истории
службы



Какие основные направления работы службы?

Кадровое делопроизводство, то есть оформление приёма, увольнения и перемещения работников, а также обеспечение соблюдения ТК РФ.

Формирование и реализация политики метрополитена в области оплаты и организации труда.

Актуализация Правил внутреннего трудового распорядка.

Подбор персонала для Транспортного комплекса Москвы.

Мотивация работников метрополитена на повышение производительности труда и сохранение квалифицированных кадров.

Предоставление социально-трудовых гарантий и компенсаций.

Развитие корпоративной культуры.

Какие новшества стоит отметить в новейшей истории?

Мы работаем над созданием нового узнаваемого бренда метрополитена как работодателя, создающего эффективную и мотивированную команду.

Внедрили инновационные способы рекрутмента, в том числе активное использование социальных сетей, таргетированной рекламы и мессенджеров с чат-ботами для поиска и отбора персонала, особенно для притока кандидатов в рабочие профессии.

Проводим профессиональный конкурс среди HR-специалистов. В последние годы он вышел за рамки метрополитена, мы участвуем в организации конкурса для кадровиков транспортных предприятий со всей страны.

Во время пандемии коронавируса удалось внедрить условия удалённой работы для руководителей и специалистов. И сейчас применяется практика гибкого рабочего времени, чтобы удерживать лучших сотрудников, особенно в IT-сфере.



В Корпоративном университете Транспортного комплекса появилась кафедра «Управление персоналом», и мы участвуем в подготовке кадровиков для Московского транспорта.

Что можно назвать задачей дня?

Цифровизацию кадровых процессов. В метрополитене реализуется проект по созданию Единой автоматизированной системы управления финансово-хозяйственной деятельностью.

Какие события особенно запомнились вам?

Большая работа по созданию многотысячной Дирекции инфраструктуры в 2016 году для эффективной эксплуатации и техобслуживания объектов метрополитена. Она объединила многие производственные подразделения.

Передача трамвайной инфраструктуры метрополитену в 2021 году и переход к нам автовокзалов города.

Окончание строительства Большой кольцевой линии в 2023 году. Работники службы участвовали в создании новых рабочих мест и организации труда и отдыха персонала новой линии.

И событие, непосредственно касающееся службы, – завершённая в 2024 году централизация функций специалистов по управлению персоналом всех подразделений, сделавшая наши процессы более слаженными и эффективными.

Кадровики сегодня и из прошлого – в чём они схожи и различны?

Профессия, безусловно, претерпела изменения с развитием технологий и подходов к управлению персоналом. Кадровик 1930-х годов – это человек, который работал с бумагой, вручную заполнял личные дела сотрудников, занимался учётом рабочего времени и подбором персонала буквально «в полях». Нужно было обеспечить метрополитен кадрами в профессиях, которых раньше не существовало.

Современный кадровик работает в цифровой среде. Автоматизированные системы учёта, онлайн-рекрутинг, аналитика данных – всё это стало нормой. Сегодня кадровики участвуют не только в подборе персонала, но и в стратегическом управлении: формируют корпоративную культуру, занимаются развитием бренда работодателя, внедряют системы мотивации и удержания сотрудников.

Однако суть профессии остается неизменной. И тогда, и сейчас кадровик – это человек, который работает с людьми. Главная задача – найти подход к каждому сотруднику, понять его сильные стороны и помочь раскрыться.

Если кадровик прошлого века помогал строить фундамент метрополитена физически и организационно, то современный укрепляет этот фундамент, помогая сотрудникам адаптироваться к изменяющимся условиям.

Так что можно сказать, что кадровики из прошлого и настоящего объединены одной важной миссией: быть связующим звеном между человеком и организацией. Это делает профессию вечной, несмотря на изменения инструментов и технологий.

Основная профессия в службе, её главное звено, как и в прежние времена, – специалист по персоналу, или кадровик. Это работники, занятые кадровым делопроизводством, организацией и оплатой труда, учётом рабочего времени и определением оптимальной численности персонала. Но есть и другие направления и специальности. Всего в службе работает более 700 человек. Поздравляем всех с праздником!

Это наша общая жизнь

Руководитель проекта от Департамента транспорта Алексей Исаичкин рассказал о миссии горожанина и корпоративном спорте

Какие у вас рабочие задачи?

Я уже 10 лет работаю в Департаменте транспорта Москвы. В основном занимался организацией дорожного движения. Это контроль за содержанием технических средств – например, где-то нужно добавить прерывистую разметку, поставить знак, увеличить фазу светофора или отрегулировать его яркость. Отвечал на обращения граждан, организовывал субботники. Сейчас мои обязанности больше связаны с общественными и спортивно-массовыми мероприятиями в Москве. Очень нравится быть внутри процесса организации большого события и его качественной реализации, это драйв. Я с первого дня понял, что это всё моё. Как бы банально ни звучало, Департамент транспорта – это госструктура, где ощущаешь большую ответственность и сумасшедший в позитивном смысле ритм работы, что совпадает с моим характером – я за активные действия и результат. Хочу делать больше, и мой руководитель Владимир Макаров мои инициативы поддерживает. Вообще, поддержка руководства очень важна.

За что любите свою работу?

Трудиться в органах исполнительной власти я начал в Департаменте ЖКХ города Москвы. Отвечал за ремонт и содержание дорог, много общался с жителями, впоследствии получил хороший опыт в префектуре ЮАО. Так же и здесь, главное – это ощущение созидания. Ты не просто живёшь в городе, а понимаешь, что имеешь возможность менять его в лучшую сторону.

С удовольствием наблюдаю, как меняется столица. Например, на Тверской когда-то была стихийная стоянка. Потом на моих глазах это пространство преобразили. Да, многим сначала не нравилась система платных парковок, но такие меры делают город красивым и безопасным. Концепция Сергея Собянина и Максима Ликсутова – правильная.

Какие качества сотрудников вы не приемлете?

Когда люди говорят: «Я всего лишь исполнитель». Это неуважение к себе и своему делу. Когда люди халатно относятся к своей работе и не хотят разбираться в процессах. Мы же делаем работу для города, это наша общая жизнь. Ты выходишь на улицу и тебе что-то не нравится – так меняй, это в твоих силах. Когда человек выполняет свою работу и не ставит себя на место жителя города, это неправильный подход.

Вы стояли у истоков корпоративного спорта. Как всё начиналось?

Однажды пришёл приказ организовать для работников тренировки по футболу и волейболу. Оказалось, что желающих заниматься корпоративным спортом много, и со временем собрался костяк команды. Мы играли в своё



Алексей Исаичкин – выпускник Московского автодорожного института (МАДИ) по специальности «экономика дорожного строительства»

удовольствие. Потом начали ставить цели выше – и сейчас достигли отличного результата на корпоративном уровне. Более того, проводим внутренние чемпионаты. Мы выбрали единственный правильный путь развития сборных Московского транспорта. Когда структуры собираются воедино, нам нет равных, мы уже не раз это доказывали. Всем нашим спортсменам огромное спасибо. Наши люди от всего сердца в своё свободное время бьются за «улитку» на груди. Недавно мы организовали фан-трибуну с барабаном и флагами. Всё это от души. Спасибо руководству, что нас в этом поддерживают и сами являются активными спортсменами.

Какие направления спорта есть сейчас?

Если кто-то желает попробовать себя в сборной, то популярны футбол, волейбол, шахматы, хоккей, бег и наше новое направление – тэг-регби. Это очень увлекательная игра и совсем не такая лёгкая, как может показаться. Уже отыграли один турнир. Азарт растёт.

Но чтобы попасть в основной состав, сначала нужно показать себя на тренировках и действительно любить своё дело. Хоккей – чуть сложнее. Мы предоставляем лёд три раза в неделю, но экипировку надо иметь свою. В первый же сезон парни стали чемпионами одной из лиг, что очень круто.

В команды больших предприятий сложно пройти отбор. Мы же ждём любого желающего, кто готов тренироваться и играть за Московский транспорт. Главное – это уважение внутри коллектива, никогда у нас не будет играть человек, который по каким-то причинам себя ставит выше. На тренировке, на игровой площадке мы – команда, а уже за пределами – начальники, водители, мастера и т. д. Обучаем буквально с нуля. Я сам на хоккей пришёл чуть больше года назад, первый раз на коньки встал, а о тэг-регби узнал в начале этого года. Если у меня получилось, то и у других получится. Вообще, вечно натирать один кубок мне точно неинтересно. Хочу стареть в статусе постоянного новичка.

По индивидуальным видам спорта могу сказать, что мы стараемся регулярно проводить спортивные события типа «Гонка героев», где есть участники разных уровней, от начинающих до «про». Пробуем себя в забегах. Сейчас у нас есть беговой клуб «Московское движение», и мы участвовали во всех московских, и не только, забегах. В этом году преодолели Золотое кольцо России. И у нас есть люди, в их числе и я, которые вот только полюбили бег, а уже уверенно берут дистанции 10, 21 км. Теми, кто бежит 42 км или триатлон на 113 и 226 км, особенно гордимся.

Спортивные сообщества делают трудовые коллективы сплочённые и в разы улучшают коммуникацию. Кроме того, растёт привлекательность работодателя. Поэтому мне очень интересно развитие массового корпоративного спорта во всей структуре Транспортного комплекса. Тут важно помнить, что основная идея – организовать спортивное мероприятие так, чтобы была возможность комфортно провести время с семьёй и коллегами. Поэтому на наших соревнованиях обязательно есть детская зона, аниматоры и другие активности. И мы сами не только организаторы, но и активные участники. Развитый корпоративный спорт повышает привлекательность работодателя. И в этом плане мы – хороший пример для других предприятий.

Как вы отдыхаете вне работы?

У меня семья, двое детей – погодки. Любим ездить на дачу, всегда жду отпуск. Там не бывает и дня, чтобы ничего не делать: вскопали, посадили, собрали, почистили, и всё – вместе. Естественно, мне нравится бегать в лесу в своём ритме под музыку. Люблю рэп, но не только. Последнее открытие для меня – это панк-группа «План Ломоносова». Очень меня удивили, прям кайф.



С командой перед ночным городским забегом

Иван МАКАРОВ

Профсоюзные практики: Эскалаторная служба

О любимой работе рассказала председатель первичной профсоюзной организации Эскалаторной службы Ирина Сычёва



КАРЬЕРА

После окончания школы я пришла работать техником в Главное управление метрополитена, а также поступила на вечернее отделение в институт путей сообщения, так раньше назывался РУТ (МИИТ), на факультет подъёмно-транспортных машин и механизмов. В 1982 году я стала инженером по нормированию Эскалаторной службы. Позже меня перевели в плановый отдел ведущим экономистом – составляла штатное расписание, графики, рассчитывала зарплату. В 2005 году коллектив службы выбрал меня председателем первичной профсоюзной организации.

ВЫЗОВ

Казалось бы, общественная работа – это моё. С юности я была председателем совета дружины, комсоргом, председателем в трудовых лагерях. Такой характер, нравится решать вопросы других людей. Но сомнения были, потому что членство в ППО Эскалаторной службы в то время было всего 42%, и ситуацию нужно было как-то исправлять.

Решила ездить по всем дистанциям и лично разговаривать с работниками. Руководителем ЭС тогда был Владимир Глухов, он понимал необходимость собрать коллектив в единое целое, и в результате по линии работодателя была поддержка в данном вопросе.

Сегодня профсоюзный охват – 98,3% среди действующих работников. Всего 5 243 человека. В нашу профсоюзную организацию входят члены профсоюза не только Эскалаторной службы, но и Главных объединённых ремонтно-механических мастерских метрополитена. А меня дополнительно избрали на должность председателя объединённой ППО всей Дирекции инфраструктуры. Председатели служб ДИ рассматривают направляемые работодателем проекты локальных нормативных документов и формируют мотивированное мнение.

Я шла к людям со страхом и буквально умоляла поверить, что профсоюз – это их опора. Удивительно, но моя тактика сработала. Буквально за год в ППО вернулись многие работники, и с тех пор растём. Тогда я поняла, как быстро можно всё развалить и как сложно собрать.

КОМАНДА

Так как я работала в плановом отделе, многих работников знаю лично и по именам. На местах я присматривалась к профактивистам – на этих ребятах много держится. Они общаются с теми, кто на линиях. Раньше никто не хотел быть председателем, а на последних выборах пять лет назад конкурировали по два-три человека. Это о многом говорит. И, что удивительно, на должности глав цеховых комитетов идут мужчины. И они прекрасно работают!

ОТВЕТЫ

Что даёт профсоюз? Справедливость. Цеховики на местах находят время поговорить с каждым. Всегда идут навстречу работникам. У кого-то жена рождает – нужно график поменять, у кого-то ребёнок-школьник

болеет – нужно на море свозить. У нас не было ни одного случая в комиссии по трудовым спорам. По кадровым и бухгалтерским вопросам обращаемся к специалистам в Управление. Двери моего кабинета всегда открыты. И с прежним начальником, и с сегодняшним, Александром Пименовым, все вопросы решаем.

Материальная заинтересованность – не последнее дело. Курорты Краснодарского края, экскурсии, театр и бассейн предлагаем работникам с хорошими скидками. К бюджету от Дорпрофжел добавляем средства из фонда ППО – докупаем путёвки, чтобы всем хватило. Старемся отправлять на отдых и мероприятия с семьями, там работники с разных дистанций знакомятся друг с другом.

Вообще, у общественников работа рутинная. Казалось бы, особо нового ничего не происходит. И тут мне один человек сказал недавно: «Люди ходят к вам, как в церковь». Так приятно стало. На самом деле, наши люди уже привыкли к хорошему. Когда в метро приходят новенькие из других организаций, они в приятном шоке, очень радуются льготам и подаркам.

СПОРТ

Эскалаторная служба не очень молодая, кроме того, большинство коллег живут за городом и после работы торопятся на электричку. Поэтому не всегда можем собрать команду на соревнования. Наши занимают хорошие места в настольном теннисе и лыжах. От Эскалаторной службы мы закупили оборудование для большого спортзала на территории депо «Северное». Там тренируются члены профсоюза, в том числе и коллеги из других служб. Это наше достижение.

ВМЕСТЕ

Наша служба очень дружная. В ковид организовали волонтерство – развозили продукты пенсионерам на своих машинах. Недавно для жителей Курска мы отправляли гуманитарную помощь. Власти города Курска выразили нам благодарность.

Мы же далеко друг от друга на разных дистанциях, поэтому завели групповые чаты. Информационная работа очень важна.

Пожелание коллегам по общественной работе – любить свою работу и людей. Нужно иметь терпение, силы и мудрость. Все вопросы решаемые.

СЕМЬЯ

Муж Георгий учился в том же вузе, что и я, но познакомились мы на работе в метро. У него стаж 45 лет: начинал начальником станции «Речной вокзал», потом был заместителем начальника техотдела в Службе движения, потом служил в инспекции начальника метро. В браке родились сын и дочь.



Широкая Масленица
в Эскалаторной службе

Проверено на себе

Дмитрий Савельев за шесть лет сменил семь специальностей в метро.
А теперь раскрывает студентам нюансы разных профессий



Дмитрий Савельев – командир Студенческого отряда Центра профессионального развития молодёжи Московского транспорта Корпоративного университета Транспортного комплекса. Прочитать лекцию о любой профессии Московского транспорта и простым языком объяснить сложные вещи – это к нему. Мы попросили его рассказать нам свою историю.

Мой стиль – неформальный и свободный. Нужно быть на одной волне с молодёжью. Моя аудитория – студенты, которые только выбирают работодателя, и те, кто уже пришёл к нам в Корпоративный университет с намерением стать сотрудником Московского транспорта. Для них мы с коллегами устраиваем велком-встречи. Общаемся, объясняем, какие есть варианты развития карьеры, каковы условия работы, сроки обучения и многое другое. Также рассказываем про корпоративную культуру. Например, про самодельный театр «Метро», академический хор, спортивные секции, клубы реконструкторов, реставраторов и так далее. Мой любимый момент в общении – рассказ о карьерных треках. Я называю это карьерным эскалатором, потому что можно очень быстро добиться высоких показателей.

История моей дружбы с метрополитеном весьма комична. В детстве

я боялся метро – шумно, поезда грохочут. Всегда говорил, что вырасту, куплю машину и никогда в жизни под землю не спущусь. В итоге сработало в обратную сторону.

В 14 лет увлёкся компьютерной игрой-симулятором, где работаешь машинистом метро. Общался онлайн с сотрудниками метрополитена. Они рассказывали о работе машинистов, движенцев, путейцев. Стало интересно, читал техническую документацию, доступную в интернете. Появилось желание работать в метро.

Учиться начинал на дизайнера, но переиграл и поступил в Российский университет транспорта. По иронии судьбы, изначально я решил зайти через Студенческий отряд, чтобы ещё и подработать, но на тот момент подходящей вакансии не нашёл.

В феврале 2019 года устроился инспектором в Центр обеспечения мобильности пассажиров. Проработал полтора года. Захотелось поближе к технике. Мне пошла навстречу и перевели в Службу движения на должность оператора при дежурном станционного поста централизации (ДСЦП) станции «Новоясеневская». Но сначала нужно было отучиться на курсах два месяца. Так началась новая глава в моей жизни. Занимались дистанционно, трудностей не было. Напротив, я даже помогал одногруппникам: старался объяснить всё простым языком. Видимо, уже тогда зарождались навыки для будущих лекций.

Потом захотелось большего. Меня направили на курсы повышения квалификации, которые я окончил с грамотой, на «отлично». Проработал на станции «Медведково» в должности уже ДСЦП. Потом поставили исполнять обязанности начальника станции. Было тяжело.

Я ещё не был морально готов. Вернулся на прежнюю должность.

Позже работал на «Свиблово». Непростое место. Там нестандартное путевое развитие по сравнению с шестистрелочной станцией с тупиками. Плюс ты следишь ещё за «Бабушкинской», потому что поезда в депо уходят не через твою станцию, а оттуда. Но опыт отличный.

Следующий шаг – Диспетчерский участок Службы движения, круг Сокольнической линии. Здесь за короткий период я открыл для себя огромное количество новых аспектов работы метрополитена.

Спасибо всем, кто учил и дублировал меня: поезвному диспетчеру Светлане Николаевне Красавиной-Стряпцевой, руководству 5-й дистанции движения в лице Динары Равильевны Баркиной и Татьяны Викторовны Швейкиной, всем сотрудникам станций «Новоясеневская», «Медведково» и «Свиблово», а также 7-му участку Центра обеспечения мобильности пассажиров. Я всегда буду помнить моих наставников.

В то время мой внутренний ребёнок успокоился. Тот 14-летний Дима, который мечтал увидеть метрополитен изнутри, многое опробовал лично. Я понял, что хотел бы делиться опытом. И в тот момент совпало, что я познакомился Ольгой Олеговной Новиковой, начальником Центра профессионального развития молодёжи Московского транспорта (ранее – Центр профориентации), – моим будущим руководителем.

Уже два года я работаю в Центре. Сначала проводил экскурсии на «Выставочной», по объектам инфраструктуры, в электродепо. Мне это нравится: сложная тема, которую надо «переводить». Например, люблю в игровой форме

рассказывать про все показания и сочетания светофоров. Потом мне предложили повышение до командира Студенческого отряда Московского транспорта.

В феврале – шесть лет, как я в метрополитене. За это время я опробовал семь профессий. Если волею судьбы направят ещё куда-то, пускай. Значит, мои труды полезны и я не просто так вкладываю душу в работу – даже больше, чем в личную жизнь. Не мыслю себя без метрополитена.

ОБ ОТРЯДЕ

Студенческий отряд даёт возможность получить опыт работы в профессиональной сфере ещё на этапе обучения. Сюда устраиваются на массовые профессии Московского транспорта как на сезонную подработку, так и на постоянной основе.

КАК ВСТУПИТЬ

Студенты заполняют заявление. Для этого можно отправить запрос на электронную почту: MM-studotryadKU@transport.mos.ru. Важно, чтобы человек был студентом, а не уже выпустился. И стандартные требования: быть совершеннолетним и пройти медкомиссию на те вакансии, для которых она предусмотрена. При соблюдении этих трёх пунктов дорога к трудоустройству всегда открыта. Важно также, что получить оплачиваемую практику в метрополитене с трудоустройством через Студенческий отряд можно только при наличии вакансий по профилю подготовки в учебном заведении. Если рассматривать временную работу, то чаще всего ребята трудоустраиваются на летние каникулы или на период практики от учебного заведения. Если студент учится очно-заочно или заочно, он может работать на постоянной основе. К нам в год приходит более 500 человек. Около 20% остаются в постоянном штате. Я считаю, что это хорошая цифра, учитывая, что это люди, которые совмещают работу и учёбу.

ЗАРПЛАТА И ПРИВИЛЕГИИ

Такая же, как у действующих работников. Много и других плюсов. Например, сотрудник метрополитена, который отработал календарный год, получает плюс 10% к окладу. А студентам, которые официально устроены через отряд, проценты начислят после трёх месяцев. Также мы не забываем отдыхать и развиваться. Проводим мероприятия на старте и на закрытии сезона. Выезды и встречи на разных площадках. Устраиваем квесты и командные состязания. Планы на весь 2025 год уже составили. Одно из первых крупных событий – День студента. Хотим провести его на Южном речном вокзале.



«Спецкор ММ»: называем призёров

Корпоративная газета провела конкурс среди читателей на лучшую идею для материала.
Что из этого вышло?

1 **Дмитрий Николаев**
из электродепо
«Владыкино»

2 **Иван Субботин**
из электродепо
«Измайлово»

3 **Дмитрий Калугин**
из трамвайного
депо им. Баумана



Основной куш сорвала, конечно, редакция: у нас теперь есть с десяток интересных тем, которые мы включили в свой годовой медиаплан. Например, в нашей копилке сравнение электропоезда с трамваем от машиниста и водителя, которые при этом ещё супруги. Или история под кодовым названием «Делай вопреки» о человеке, который много преодолел на пути к мечте. Или рассказ о машинисте, у которого есть домашний зоопарк. Или тема с заголовком «С неба под землю» (пока без расшифровки, но там всё позитивно). Что ещё есть – расскажем в своё время.

Главное, у нас появились новые друзья, которые могут подсказать, о ком и о чём написать. Самые добрые выслали не просто заявки, а практически готовые материалы. Особенно смелые готовы сами дать интервью. В корпоративке это очень даже возможно, ведь мы делаем газету, где главные герои – работники метро. Благодарим всех наших корреспондентов. Будем обращаться к вам, готовя материалы по конкурсным темам. Но вот приза, как ни крути, у нас только три, а потому называем победителя и призёров.

О ПОБЕДИТЕЛЕ

Дмитрий Николаев родом из города Канаш, где сходятся крупные железнодорожные магистрали. Его

родственники работали на железной дороге. А бабушкин дом, где он проводил много времени, был с видом на вагоноремонтный завод. Возможно, это повлияло на выбор. Дмитрий стал машинистом электропоезда и работает в метро уже 13 лет.

Четыре года Дима возглавляет молодёжный совет своего электродепо и неизменно вовлечён практически во все корпоративные активности. Его идеи каждый год звучат на профсоюзном конкурсе «Время молодых» и других молодёжных форумах. Он участвует в волонтерском движении мосметро. Его часто можно увидеть помощником на корпоративных фестивалях или на субботниках в оздоровительном детском лагере. Он восстанавливал военную технику в Музее Вооруженных сил и навещал ветеранов – развозил подарки к праздникам, помогал в ремонте и дачных хлопотах.

Уже несколько лет Дмитрий – большой друг «Моё метро». Это он подсказал, к примеру, сюжет о ветеране метро Михаиле Зотове, который неожиданно увидел своё фото на путевой стене вновь открытой станции «Сокольники» БКЛ. Или о необычном увлечении машиниста Александра Муханова, который прокладывает маршруты по улицам столицы параллельно веткам метро. За ним – десятки героев и сюжетов.

На конкурсное объявление он откликнулся в числе первых и прислал сразу несколько заявок. По одной

из них мы тут же сделали материал, который собрал много просмотров в сетях и разошёлся в перепостах, – интервью с машинистом электродепо «Владыкино» Егором Назарько, который стал участником экстремального спортивного шоу на канале «Пятница».

«Дружба с редакцией завязалась с того, – вспоминает Дмитрий, – что наш бригадир пункта восстановительных средств спас человека, правильно и быстро оказав ему первую медицинскую помощь. Я подумал, что об этом стоит рассказать в газете, и нашёл контакты редакции. Позвонил, познакомился, и понеслось.

Мне всегда были интересны люди и нравилось общаться с коллегами вне работы – наверно, поэтому я и стал председателем Совета молодёжи. Но редакторы научили замечать в происходящих вокруг событиях, в историях или увлечениях коллег интересные инфоповоды. Бывало так, что я давно знал человека, но только сейчас увидел, что о нём стоит написать.

Мне самому тоже предлагали стать героем „Моё метро“. Мы сняли сюжет для соцсетей в рубрике „Что за предмет“. Было непривычно и непросто рассказывать на камеру, и я поначалу остался недоволен собой. Но потом увидел, как быстро наш ролик набирает просмотры. Тысяча за тысячей – и вот уже больше десяти. Главред спросила: „Дима, у тебя есть какой-то секрет?“ Но нет. Для меня самого это стало загадкой. А интервью газете я даю второй раз. Первое храню на память.

Не всё, что я предлагал, сразу одобряли и брали в работу. Иногда приходилось поискать и потрудиться. Например, я сообщил, что у нас машинист стал папой близняшек. Редакторов не особо зацепило. Через время я услышал, что ещё один коллега готовится стать отцом двойни. Редакторы оживились. Попросили держать руку на пульсе. В итоге вышел материал «Трижды два» – сразу про трёх машинистов в нашем депо, у которых недавно родились двойняшки. Это придало азарта.

Спасибо всем друзьям по депо и коллегам из других подразделений, кто откликнулся на предложение дать интервью и стать героем „Моё метро“. Некоторые даже стали помогать в поиске. Например, ко мне обратился бывший заместитель начальника депо по эксплуатации Дмитрий Маслянкин: „А расскажи про наших нарядчиков, у них скоро на двоих стаж 55 лет, и они суперпрофи и прекрасные люди“.

Возможно, сотрудничество с газетой, поиск тем и героев стали моим хобби, как и общественная жизнь. Сначала я стремился, чтобы побольше рассказывали о работниках нашего электродепо. Но потом стал смотреть шире. Так, у нас во „Владыкино“ работают машинисты-близнецы. Тема? Вроде да. Но я покопался, и нашёл ещё братьев в «Красной Пресне». Вышло эпичнее. Ведь неважно, из какого ты подразделения, сила – в единстве, а всех нас объединяет метро и корпоративная жизнь. Пусть этот слоган будет опубликован в нашей газете».

ИНТЕРЕСНОЕ ВПЕРЕДИ

Забегая вперёд, скажем, что другие наши спецкорреспонденты тоже яркие личности. Например, серебряный призёр, машинист электропоезда Иван Субботин широко известен среди коллег и студентов как составитель крутых обучающих, развивающих и просто развлекающих квизов. Но это уже история для другого номера.

Редакция всегда ждёт ваши темы.
Пишите в Телеграм: @moe_metro_bot

«Заявки и маршруты»

Х
О
Б
Б
И

Старший инспектор ЦОМП Евгений Клоповский придумал настольную игру для сотрудников метро

Задания придумывать не пришлось – это вопросы с техучёбы, по которым инспекторы проверяют себя. А теперь можно это делать в игровой форме.

Например, нам выпала задача: «Может ли инспектор перевозить несовершеннолетнего пассажира без сопровождающего?», отвечаем – нет, и это верно. Или: «Мы работаем в распорядительном или распределительном отделе?», автор игры комментирует и шутит: «В распорядительном, мы ничего не распределяем. Только если пассажиров по станциям».

Расширять игру в планах пока нет. Если создавать её для пассажиров или для остальных коллег, то необходимо упростить вопросы, сделать менее

специализированными, чем сейчас. Например, ввести познавательные задания, чтобы можно было узнать правила и глубже ознакомиться с метро. Но для этого нужно много времени. А оно пока уходит на работу и хобби: Евгений пишет сценарии и проводит настольно-ролевые игры, например, «Подземелья и драконы». Создавать такой контент помогает одна из прошлых профессий: техник-криминалист, где требовалось искать и фиксировать следы на месте преступлений. Ещё мужчина увлекается моделизмом, сделал и собрал уже внушительную коллекцию.

Мы первыми с автором опробовали эту игру



Екатерина ХАРИНА



Шрифт названия игры использовал такой же, как в надписи «не прислоняться» в вагонах метро

Пройти маршрут по одной из четырёх линий с пересадками и заданиями. Почувствовать себя инспектором Центра обеспечения мобильности пассажиров (ЦОМП). Это мы и проделали в одном из кабинетов в перерыве.

Евгений – фанат настольных игр. Для одного из конкурсов центра придумал свою – «Заявки и маршруты». Есть четыре линии метро, столько же фигурок (миглов) для ходов, а ещё карточки с маршрутами и заданиями. Пересечь нужно много станций, останавливаясь на некоторых из них. Игрок тянет вопросы. Ответил – ход вперёд. Но задания здесь специфичные, в первую очередь с ними разберутся сотрудники ЦОМП. Изначально для них и создавалась игра.

Делал автор всё с нуля. Ушло около недели, если не брать в расчёт поиск идеальной печатной фирмы. Несколько раз приходилось переделывать. Под патронажем своей девушки разобрался в фотошопе, поработал в нём со схемой метрополитена, заказал кубики и фишки.

Я вам куклу смастерю

Бесплатный мастер-класс по рукоделию можно посетить на отдыхе в Санаторно-оздоровительном комплексе «Лесной»



В ход идут лоскутки, пряжа, бусины, природные материалы – и появляется вот такой хендмейд

«Говорить, шить и вязать я научилась почти одновременно. В детстве я сочиняла сказки и из подручных материалов мастерила персонажей. В школьном возрасте писала сценарии и шила костюмы. Любовь к творчеству и ремесленничеству у меня осталась, с годами преумножилась – и вот, превратилась в работу», – так рассказывает о себе наша коллега, аниматор Ольга Гаврикова.

Некоторые гости «Лесного» уже были у неё на мастер-классе по шитью кукол и остались в восторге.

Отзывы

«Намного интереснее, чем зависать в телефоне»

«Вернулась в детство»

«Учусь, чтобы повторить дома с внуками»

«Сшила талисман»

После мастер-класса малыши с радостью дарят свои поделки мамам, а взрослые забирают игрушечных гномов в подарок детям. Если вы тоже любите мастерить, приезжайте в «Лесной» и знакомьтесь в клубе с Ольгой.



Консультации и бронирование

8 (495) 622 22 22 *4

8:00–20:00 ежедневно

Спортсмены года

Под занавес 2024 года наградили самых успешных спортсменов и тренеров



За год метрополитеновцы 62 раза выступили под флагом предприятия на внешних соревнованиях и провели 30 внутренних турниров по 12 видам спорта.

КОМАНДНЫЕ ВИДЫ

ВОЛЕЙБОЛ

Парни поднялись на пьедестал восьми внешних первенств, в частности победили на международном турнире «Спортивная фиеста» в Сочи. Девушки завоевали два золота и одно серебро. Внутри предприятия провели Осенний кубок по волейболу.

Лучшие спортсмены

- ★ Мария Тарасова из Вагоноремонтного комплекса
- ★ Артём Тихомиров из Службы безопасности

Тренер года

- ★ Святослав Поздняков из Управления

БАСКЕТБОЛ

У сборной в сезоне – шесть золотых и серебряная медали, в частности – победа на чемпионате Корпоративной баскетбольной лиги. Среди работников провели чемпионат метро по стритболу и Кубок электродепо.

Лучший тренер

- ★ Юлия Финаева из Службы безопасности

Лучший командный игрок

- ★ Евгений Лосев из Службы безопасности

ФУТБОЛ

У мужской сборной в копилке – золото и серебро. У команды ветеранов – то же. Внутри провели чемпионат в рамках Спартакиады, турнир по мини-футболу среди женских команд и разыграли Зимний кубок.

Лучший игрок (мужчины)

- ★ Михаил Ребров из электродепо «Владыкино»

«Отец» мужской сборной

- ★ Эдуард Козлов из Управления

Лучшая спортсменка (женщины)

- ★ Алла Цыплакова из Службы сигнализации, централизации и блокировки

Игрок, внёсший вклад в создание женской команды

- ★ Алина Колесникова из Управления

Тренер года

- ★ Андрей Поляков из Управления

ХОККЕЙ

Взяли серебро на турнире органов исполнительной власти и в Чемпионате Москвы Любительской Хоккейной Лиги-77.

СИЛОВЫЕ ВИДЫ

Завоевали золото на шести внешних чемпионатах. Внутри померялись силами в чемпионате по функциональному многоборью в рамках Спартакиады мосметро, на фестивале силовых видов и онлайн-турнире по пауэрлифтингу и жиму лёжа.

Лучшие спортсмены

- ★ Александр Семенцов из Службы сигнализации, централизации и блокировки
- ★ Михаил Курутин из Службы электроснабжения
- ★ Виктор Кочевых из электродепо «Аминьевское»
- ★ Станислав Морозов из Дирекции информационно-технологических систем и систем связи
- ★ Павел Новосадов из электродепо «Руднево»

Тренер года

- ★ Сергей Нефёдов из Управления

ШАХМАТЫ

Заняли первое место в Финале VI сезона Международной шахматной онлайн бизнес-лиги в дивизионе «Транспорт», завоевали серебро Кубка Федерации по шахматам среди предприятий. Среди своих провели Весенний и Осенний блицтурниры.

Самый успешный стратег и тактик

- ★ Вячеслав Годовиков из электродепо «Братеево»

Отличный ментор

- ★ Анатолий Любимов из Управления

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

ЙОГА

- ★ **Открытие года. Голос московского метро, а также сертифицированный преподаватель йоги, сумевший привлечь к занятиям коллег** Юлия Романова-Кутьина из Службы пассажирских сервисов

НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС

- ★ **Самая быстрая реакция, лёгкая рука и зоркий глаз, взявший золото Международной спортивной фиесты и бронзу Лиги чемпионов бизнеса** Павел Бондаренко

БЕГ

- ★ **Лучший спортсмен. Открытие года** Александра Кабак из электродепо «Руднево»

Ультрамарафонец

- ★ Илья Новичков из Службы имущественно-земельных отношений

Супермен и супервумен бега

- ★ Роман Кузнецов из Службы сигнализации, централизации и блокировки

Елена Мигунова из электродепо «Солнцево»

Мультиспортсмены

- ★ Мария Мизгирёва из Дирекции информационно-технологических систем и систем связи
- ★ Игорь Журавлёв из электродепо «Солнцево»
- ★ Вячеслав Романов из электродепо «Лихоборы»
- ★ Елена Зудина из Службы электроснабжения

ЛЫЖНЫЕ ГОНКИ

Лучшие спортсмены

- ★ Александр Кобызов из Службы формирования и развития основных объектов
- ★ Маргарита Чирикова из Службы пассажирских сервисов

Тренер года

- ★ Светлана Тазетдинова из Управления

СТРЕЛЬБА

Лучший спортсмен по стрельбе из пневматики

- ★ Максим Павлов из Службы пассажирских обустройств
- ★ Оксана Казьмина из Управления

Лучший спортсмен по стрельбе из классического лука

- ★ Сергей Шевцов из электродепо «Измайлово»
- ★ Надежда Устюжанина из Управления

Тренер года

- ★ Валерий Шавырин из Управления

ДАРТС

Лучшие спортсмены

- ★ Вадим Атласюк из Управления
- ★ Ольга Елсакова из Службы пассажирских обустройств

ФРИСТАЙЛ

Открытие года

- ★ Николай Соколенко из электродепо «Сокол»

ПЛАВАНИЕ

Лучшие спортсмены

- ★ Тимофей Никулин из Службы сигнализации, централизации и блокировки
- ★ Светлана Анашкина из электродепо «Фили»

Продолжается борьба за главный титул – звание чемпиона Спартакиады метрополитена. Более 10 тысяч работников метро соревнуются в 14 видах спорта, защищая спортивную честь своих подразделений. В наступившем новом году узнаем, кто станет лучшим в итоговом зачёте.

Вокруг «Новогиреево»

Посещаем интересные места рядом с работой. Дворец, парки и необычные музеи в районе ТЧ-12

2 КМ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК «КУСОВО»

ДВОРЕЦ ГРАФОВ ШЕРЕМЕТЬЕВЫХ



Родовое имение Шереметьевых. В XVIII веке граф построил огромный комплекс с парковой территорией во французском стиле. Дворец расположен на берегу Большого пруда, рядом исторический кухонный флигель и храм Всемилошного Спаса. Посетите место, куда приехала Екатерина II, насладитесь архитектурой и духом XVIII века.

ГРОТ



Близ усадьбы расположен музей «Грот». Когда подойдете к нему, обратите внимание на купол – на нём расположена каменная ваза. А внутри павильона сохранилась отделка XVIII века. Стены и потолок украшены ракушками из разных морей и океанов. За «Гротом» – Итальянский пруд, Итальянский домик и Менажереи для содержания водоплавающих птиц, подлинники не сохранились, но каменные домики для птиц воссоздали в 1980 году.

Г
И
Д

ПЕРОВСКИЙ СКВЕР



2,8 км
Парк маленький, есть один Большой Перовский пруд. В сквере стоит Владимирская церковь. Храм ещё молодой, первая служба здесь прошла в 2022 году. Рядом расположен красивый деревянный храм Св. Феодора Ушакова, его возвели в 2014. А ещё зимой работает каток с прокатом коньков, можно размяться после работы.

МОСКОВСКИЙ ТЕАТР ИЛЛЮЗИИ



1,77 км
Культурная программа на вечер в камерном театре. Спектакли здесь ставят и для взрослых, и для детей. После работы можно сразу отправиться в уютный зрительный зал. Выбирайте репертуар по нраву в расписании театра на сайте.

ДАЧА. АРТ-НАИВ-ПАРК. МУЗЕЙ РУССКОГО ЛУБКА И НАИВНОГО ИСКУССТВА



1,7 км
На территории мини-парка – необычные арт-объекты: памятник конке, скульптура цапли, кабана и другие. В музее проводят выставки картин, есть репродукции работ популярных художников наивного искусства. Если не знакомы с таким направлением, самое время и подходящее для этого место.

ТЕРЛЕЦКИЙ ЛЕСОПАРК



1,8 км
Площадь лесного массива около 140 га, это примерно 200 футбольных полей. Некоторым деревьям здесь по разным данным 200–300 лет. По территории проходит исторический участок Владимирского тракта, место обозначено памятной табличкой и чёрно-белыми столбами. Захватите орешки и семечки, чтобы приманить белок, или корм для уток, которых вы наверняка встретите на одном из пяти прудов.

МУЗЕЙ ВАДИМА СИДУРА

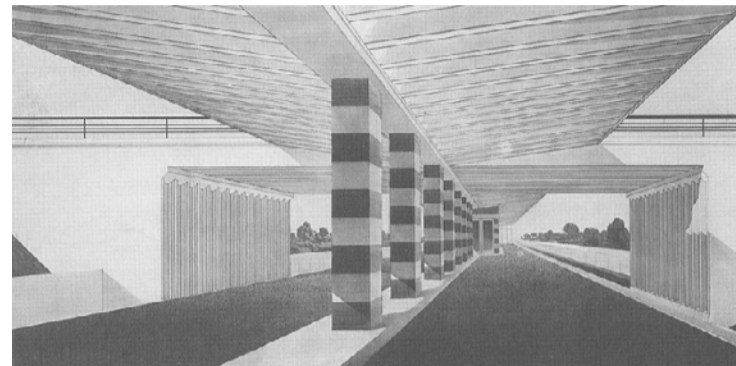
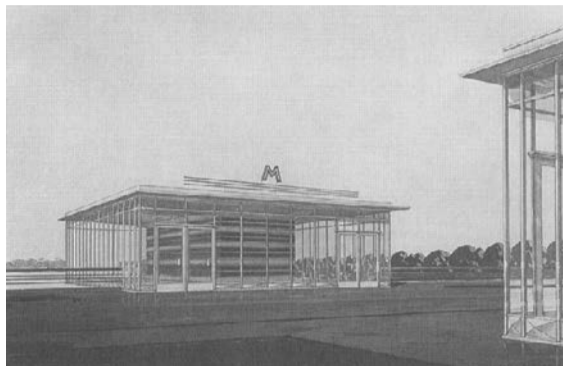


2,4 км
Пространство небольшое, но экспонатами наполнено плотно. Вадим Сидур – советский художник-авангардист и скульптор. Он собирал материалы на свалках и творил. Чаще это были человеческие фигуры с выраженными страданиями. В музее хранится более тысячи его работ. Можно посетить временные выставки современных художников или библиотеку-коворкинг.

Ровно 100 лет назад родился архитектор Римидальв Погребной, спроектировавший 18 станций Московского метрополитена

Архитектор имени Ленина

Архитектор
Римидальв
Погребной



Проект наземного вестибюля станции «Мазилово» («Пионерская») Проект платформы станции «Мазилово» («Пионерская»)

Автор брутальных по архитектуре станций московского метро и в жизни был нелюдом. Его родители – из луганских казаков, пламенные коммунисты, нарекли сына в честь Ленина, перевернув имя вождя революции наоборот.

Архитектор-проектировщик Римидальв Иванович Погребной родился 23 января 1925 года в Баку. После окончания Московского архитектурного института пришёл на работу в проектный институт «Метрогипротранс», где проработал почти сорок лет – с 1952 по 1990 год, спроектировав 18 станций московского метро.

«Рисовал, писал левой рукой, человек был талантливый, но с жутким характером, ни с кем не ладил, делал контрпроекты. Впрочем, большинство талантливых людей непросты», – вспоминал об архитекторе его коллега Александр Вигдоров.

В своих проектах Погребной обращал внимание не только на элегантность отделки станций – его стиль был весьма лаконичен, но и следил за удобством их в эксплуатации, комфортом и отсутствием возможности скопления пыли и грязи на конструктивных элементах станций.

Первой станцией Римидальва Погребного стала открытая в 1957 году помпезная «Фрунзенская» – вместе с соавтором Юрием Зенкевичем они чудом «успели в последний вагон уходящего поезда» сталинской архитектуры.

Следующей работой архитектора стали все семь станций наземного участка Филёвской линии. Шесть из них он спроектировал в соавторстве: «Студенческую», «Кутузовскую» и «Фили» – вместе с Юрием Зенкевичем, а «Багратионовскую», «Пионер-

скую» и «Филёвский парк» – с Виктором Черёминым.

Первые три станции – отсылка к архитектуре конструктивизма 1920–30-х годов. Здесь были использованы возможности сборного и монолитного железобетона, что позволило создать панорамное остекление вестибюлей. Стены кассового зала были облицованы панелями из слоистого пластика белого и голубого цветов (этот материал тогда считался перспективным). Полы вестибюлей покрывала метлахская плитка с узором.

Во время работы над этими станциями удалось реализовать много оригинальных решений: например, при проектировании наземных павильонов использовалось мягкое скрытое освещение, которое в вечернее время эффектно подсвечивало весь вестибюль. Интересным было и решение козырьков над дверьми, которые служили осветительными конструкциями для площадки перед входом.

Совсем другое, утилитарное решение было выбрано при проектировании участка от «Багратионовской» до «Кунцевской». Здесь архитекторов совсем «загнали» в функциональные рамки. «Задушили архитектуру!» – жаловался Погребной родным. От задумки до воплощения тогда многое отсекалось не по воле проектировщика, а из-за экономии.

На примере наследия Римидальва Погребного, его ревностного отношения к стилевым решениям видится зодчий, по-настоящему скованный в рамках типовых проектов середины прошлого века, но с открытием новых приёмов воспринявший конструкторский шаблон как простор для осуществления индивидуальных решений, которые не остав-

ляют равнодушными. В 1966 году открылась станция «Текстильщики», ставшая первой в Москве станцией, путевые стены которой были отделаны красными и голубыми панелями из стекла, помещёнными в каркас из анодированного алюминия.

Творческий метод Римидальва Погребного заключался в переосмыслении промышленной архитектуры в контексте метро. В 1972 году открылись сразу две его станции – «Колхозная» (сейчас – «Сухаревская»), где пилоны были стилизованы под снопы, и «Улица 1905 года» с факелами революции на путевых стенах.

В проекте «Колхозной» архитектор обратился к идее внешнего освещения, заменив закарнизное освещение световым фризом – ленточным матовым остеклением, скрывающим источники света. Данный приём создал эффект визуального отрыва основного массива свода от пилонов, благодаря чему свод приобрёл зрительно иное конструктивное устройство, значительно облегчающее тектонический образ станции.

На станции «Улица 1905 года» отдельного упоминания достоин наземный вестибюль, которому Погребной отвёл роль доминанты на новой обширной пешеходной площади. Архитектор вернулся к идее вестибюлей-ротонд 1950-х годов, переосмыслив архитектуру в духе нового времени: широкое остекление эскалаторного зала накрыто массивной гранёной «шайбой».

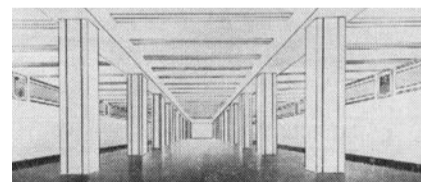
Архитектор действовал нестандартно и при оформлении типовых колонных станций мелкого заложения. Достигал на объекте не только повышения многих эксплуатационных качеств (например, за счёт уменьшения числа

колонн открывалось большее полезное пространство пола), но и глубокого образного смысла. «Свиблово» и «Новогиреево» – это поступательное движение в совершенствовании мастерства и непрерывные эксперименты, в интерьерах взаимодействуют не только мрамор и металл, но и уникальные разноцветные стёкла: смальта и стеклокристаллит.

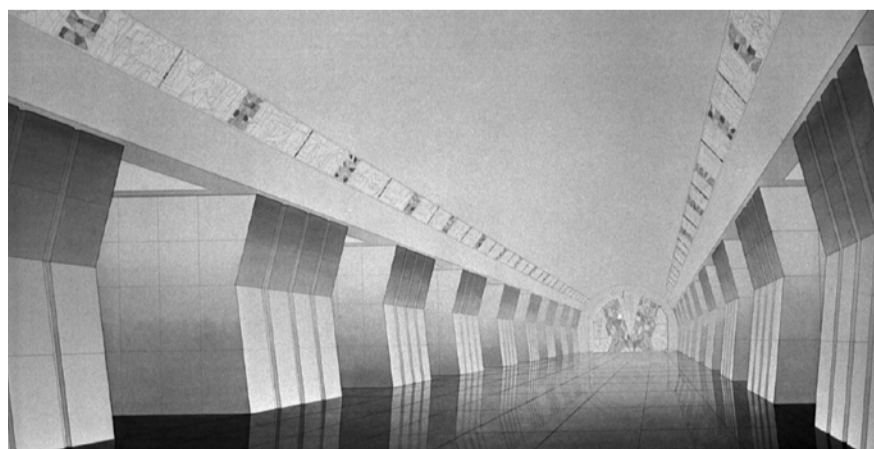
Последними работами архитектора стали «Кантемировская» (1984), «Третьяковская» (северный зал, 1986), «Цветной бульвар» (1988) и «Дмитровская» (1991) – все в соавторстве с учеником Владимиром Филипповым.

В 1994 году Погребной писал в статье, посвящённой архитектуре станции «Цветной бульвар» строки, которые звучат сегодня его творческим завещанием потомкам: «Мы за 60 лет ещё не научились чтить самих же себя, работавших над станциями и вестибюлями, да и не только над ними. Не понимаем того, что история хранит для будущего поколения очень много нужного и полезного, чтобы не было ненужных и бесполезных повторов, чтобы не забывали люди о находках и творческих удачах, о великолепных замыслах, часто даже неосуществлённых».

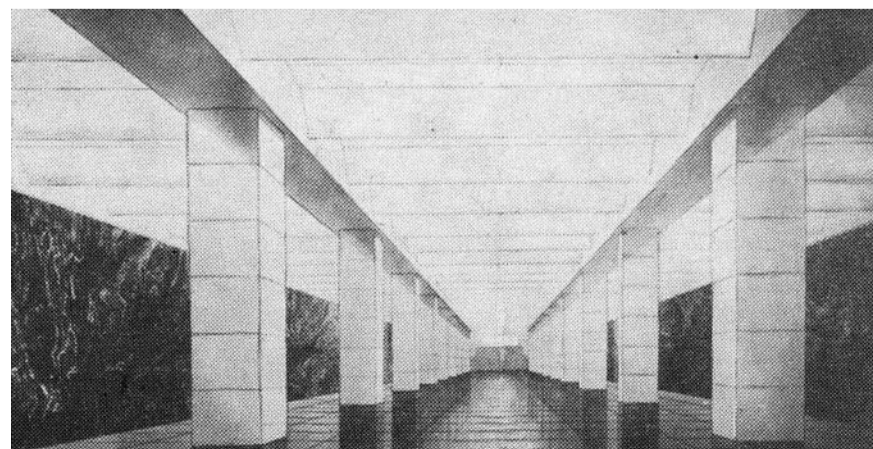
Под конец жизни главным увлечением архитектора стали живопись и грядки на даче в Назарьево. Римидальв Погребной скончался 27 января 2001 года в возрасте 76 лет.



Проект станции «Свиблово»



Проект станции «Колхозная» («Сухаревская»)



Проект станции «Новогиреево»

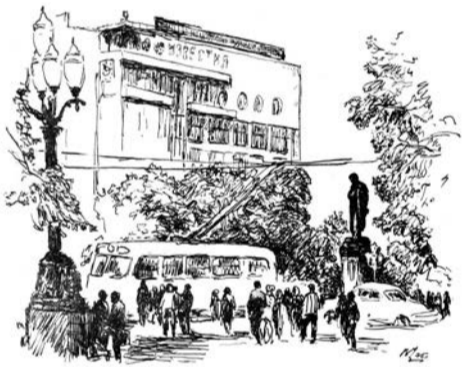
«Пушкинская»

Сегодня расскажем о станции, названной в честь великого русского писателя и поэта Александра Сергеевича Пушкина

История «Пушкинской» начинается задолго до начала её строительства. Ещё в 1932 году при проектировании Тверского (Горьковского) радиуса на участке от станции «Охотный Ряд» (открылась как «Площадь Свердлова», позже – «Театральная») до станции «Садово-Триумфальная площадь» (открылась как «Маяковская») планировалось сооружение ещё двух станций – «Моссовет» (в некоторых источниках упоминается как «Советская») и «Страстная площадь» (по прежнему названию Пушкинской площади). В 1934 году первая станция была исключена из плана, а вторая осталась под названием «Пушкинская площадь». Но уже в следующем году отказались и от неё. Но оставили задел на будущее.



Проект станции «Пушкинская». Авторы – Ю. Вдовин и Р. Баженов (журнал «Метрострой», № 8, 1974)



Сооружается станция «Пушкинская» (рисунки художника В. Чапкина из журнала «Метрострой», № 8, 1975)

Сооружение новой линии, которая в перспективе должна была соединить центр столицы с крупными жилыми массивами, расположенными на северо-западе и юго-востоке города, началось в конце лета 1962 года. В канун нового 1967 года открылся первый участок – Ждановский радиус от «Таганской» до «Ждановской» (сейчас – «Выхино»). Предложения по дальнейшей трассировке линии звучали самые разные, и только в конце 1960-х годов Ждановско-Краснопресненская (сейчас – Таганско-Краснопресненская) линия была спроектирована в нынешнем виде. Согласно плану 1968 года предполагалось ввести в строй участок от «Площади Ногина» (сейчас – «Китай-город») до «Краснопресненской» (открылась как «Баррикадная») в 1975 году. Станция «Пушкинская» при этом строилась под проектным названием «Площадь Пушкина».

Однако при сооружении центрального участка линии возникли проблемы, связанные со сложными инженерно-геологическими условиями в районах строительства этих станций. Возникшие трудности способствовали внедрению прогрессивных

технологических процессов и механизации производства работ, позволивших сократить расход металла, снизить трудоёмкость и стоимость строительства. Здесь впервые в практике отечественного метроостроения была применена новая конструкция цельносборной колонной станции глубокого заложения. Новая конструкция позволила увеличить шаг колонн до 5,25 м (4,5 м на станции «Площадь Ногина»), тем самым сократив их количество. Благодаря использованию в конструкции сводов средних залов тубингов тоннельной обделки диаметром 9,5 м были увеличены высота и ширина среднего и боковых залов, а также проходов между ними. Кроме этого, расширение среднего зала станции с 6,2 до 8,2 м дало возможность разместить натяжную камеру и наклонный тоннель для четырёх эскалаторов в пределах посадочной платформы, что обеспечило ширину посадочной платформы в боковых тоннелях 3,2 м. Это позволило соорудить весь блок служебных помещений в одном тоннеле.

В конце 1972 года был запущен Краснопресненский радиус от «Баррикадной» до «Октябрьского Поля». А уже 17 декабря 1975 года, за полгода до намеченного срока, был введён в эксплуатацию центральный участок линии со станциями «Кузнецкий Мост» и «Пушкинская», соединивший два отдельных радиуса в единый диаметр общей протяжённостью 36 км с 19 станциями.



Протирка бра-канделябра перед открытием станции (фото: Нина Свиридова и Дмитрий Воздвиженский)

Для обеспечения пересадки на действующую Горьковско-Замоскворецкую (сейчас – Замоскворецкую) линию началось строительство станции «Горьковская» (сейчас – «Тверская»). Новая станция, открывшаяся в середине 1979 года, была сооружена за четыре года на действующем перегоне без остановки движения поездов.

Кстати, при строительстве станции «Горьковская», а также перехода на неё с «Пушкинской» работниками Мосметростроя были обнаружены археологические находки, в частности монеты, обломки глиняных подсвечников и другие предметы, относящиеся к XVIII веку.

Архитектурный проект «Пушкинской» разработал архитектор Юрий Вдовин, ставший лауреатом премии Совета Министров СССР 1977 года за проект станции. Высокие, расширяющиеся в сторону центрального и боковых залов колонны образуют изящные аркады. На их общие антаблемнты опираются простые полуцилиндрические своды. Арки украшены декоративными фризами с рельефными изображениями пальмовых ветвей и розеток. Каннелоры на колоннах, по замыслу архитектора, зрительно облегчают и подчёркивают стройность



Торжественное открытие станции «Пушкинская» (фото: Нина Свиридова и Дмитрий Воздвиженский)

колонн. Ритм колонн нарушается двумя лестничными спусками перехода, что, по мнению автора станции, ослабляет впечатление однообразия и монотонности. Вся станция выдержана в белой цветовой гамме.

Люстры и бра были изготовлены заслуженным художником Российской Федерации Василием Бубновым. Люстры сделаны в виде двухъярусных конусовидных паникадил (с 18 стилизованными свечами в нижнем и 10 в верхнем ярусе) расположены по оси сводов станционных залов. На колоннах со стороны платформы размещены бра-канделябры на 4 свечи.



Медная чеканка на путевых стенах

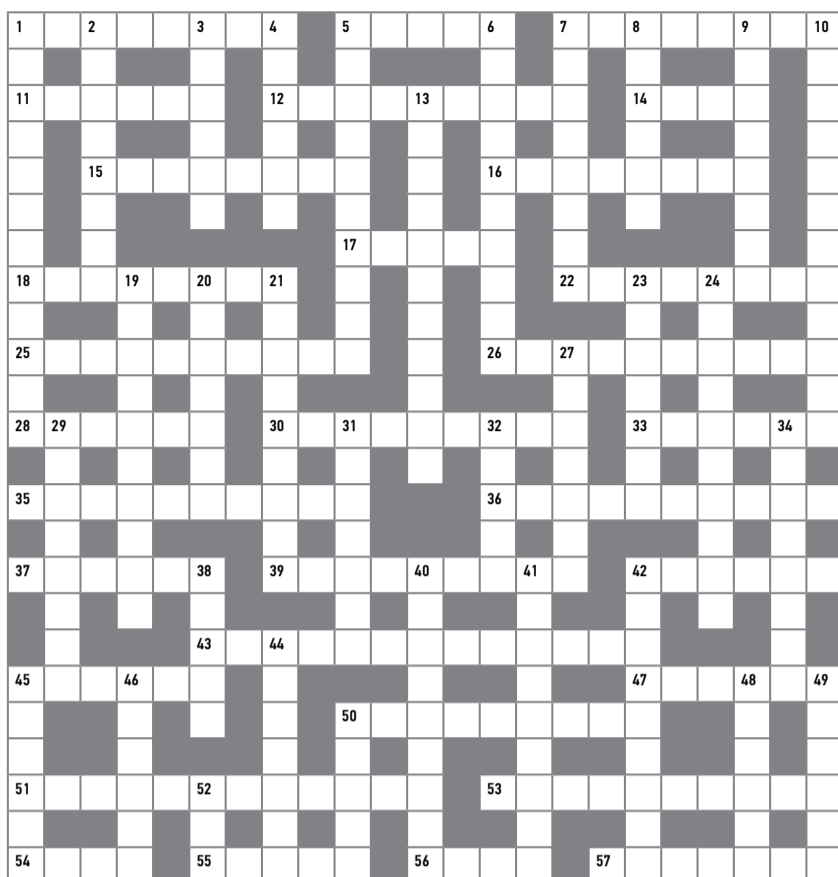


Бронзовый бюст поэта

Пушкинская тема в оформлении прослеживается в ярких медных чеканках, размещённых на путевых стенах – по четыре на каждой. Они посвящены Москве, Санкт-Петербургу, Царскосельскому лицу, имению Михайловское, могиле поэта в Святогорском монастыре и поэтическому дару поэта. Каждое изображение сопровождается строчками из произведений поэта.

В торце станции, в переходной камере, расположен бронзовый бюст Александра Сергеевича Пушкина, выполненный скульптором Марком Шмаковым по известному портрету художника Ореста Кипренского. Он стоит на высоком столпе из белого мрамора на фоне беломраморной стены.

Пётр НОВИКОВ



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Порядок. 8. Логотип. 12. Алтуфьево. 13. Радикал. 14. Узкое. 15. Обделка. 17. Спортлото. 18. Зоопарк. 19. Тропики. 21. Карно. 23. Кутюрье. 25. Вешняки. 27. Миасс. 28. Ильинская. 30. Врата. 32. Катакомба. 34. Серпантин. 35. Воробей. 37. Ион. 38. Мангуст. 40. Кепка. 42. Осмотрщик. 43. Фальц. 45. Подмости. 46. Клязьма. 49. Бухгалтер. 51. Мазерати. 54. Сноп. 55. Азу. 56. Каширская. 57. Паустовский.

По вертикали: 1. Паровозик. 2. Родство. 3. Дока. 4. Калужское. 5. Стеклоткань. 6. Эффект. 7. Североморск. 8. Локомотив. 9. Гауди. 10. Тбилиси. 11. Печатники. 16. Набросок. 20. Обшивка. 22. Равноденствие. 24. Трактор. 26. Ямантау. 27. Маковский. 28. Измайлово. 29. Яхромская. 31. Аннотация. 33. Авиамоторная. 34. Сцепщик. 36. Брандмауэр. 39. Нефть. 41. Папаха. 44. Лиана. 47. Лампас. 48. Зюзино. 49. Блок. 50. Танк. 52. Рейс. 53. Иней. 54. Суп.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

- Начальник Мосметростроя, в честь которого назвали станцию метро
- Потеря свойств в процессе эксплуатации
- Небольшое лирическое стихотворение-комплимент
- Дерево с яркими красными ягодами
- Пирожок с открытой начинкой
- Словесное отстаивание своего мнения
- Устройство для охлаждения двигателя автомобиля
- Повышенная чувствительность организма к воздействию раздражителя
- Азбука из знаков препинания
- Юрист, заверяющий сделки
- Предприятие, занимающееся эксплуатацией автомобилей
- Одна из договаривающихся сторон по отношению к другой
- Исполнитель роли профессора Преображенского в фильме «Собачье сердце»
- Плод садового дерева
- Спортсмен, не имеющий шансов на успех
- Болотный бобр
- Конечная станция Калининской линии
- Разделитель дорожного движения
- Один из шести земных материков
- Любимый головной убор барона Мюнхгаузена
- Плитка спрессованного материала
- Деятельность, направленная на обеспечение максимально интенсивного продвижения товара на уровне розничной торговли
- Курортный посёлок в Крыму
- Запленный вещевой мешок с карманами
- Общественные отношения в сфере производства, обмена и распределения продукции
- Процесс эволюционно-исторического формирования человека
- Архитектор станций метро «Красные Ворота» и «Белорусская»-радиальная
- Кресло для монарха
- Движение машины юзом
- Приспособление для передвижения по снегу
- Скульптор, выполнивший фигуры красноармейцев для станции «Бауманская»

ПО ВЕРТИКАЛИ:

- Станция Арбатско-Покровской линии
- Запутанная система ходов и помещений
- Повреждение, выход из строя, разрушение, возникшее из-за технических или природных причин
- Русская мера длины, равная 500 сажням (1,06 км)
- Целевое средство воздействия на объект, преобразования и создания объекта
- Договор о взаимных правах и обязанностях
- Художественная керамика, покрытая непрозрачной глазурью
- Сладкое завершение обеда
- Новогоднее украшение в виде цепочки с лампочками
- Станция Бутовской линии
- Станция Замоскворецкой линии
- Наука о небесных телах и о Вселенной
- Город из Золотого кольца
- Автор сюжета фильма или спектакля
- Здание, состоящее из трёх корпусов или имеющее три главных фасада
- Правила расстановки знаков препинания
- Устройство на рельсовых путях для перевода подвижного состава с одного пути на другой
- Совокупность всего живого
- Утверждение, требующее доказательств
- В древнегреческой мифологии – искусный мастер, архитектор и ваятель
- Электротехнический аналог медицинского пластыря
- Инструмент для резки стекла
- Группа гидротехнических сооружений, объединённых по расположению и условиям их совместной работы
- Станция Таганско-Краснопресненской линии
- Русский полководец, в честь которого названа станция Филёвской линии
- Немецкий физик, первым научившийся видеть людей навсвязь
- Справочно-правовая система по законодательству РФ
- Пассажирская платформа на железнодорожной станции
- Архитектурное сооружение с внутренним пространством, используемым людьми
- Наклонный типографский шрифт
- Исторически сложившаяся общность людей
- Выемка для выступа

КНИЖНАЯ ПОЛКА



ТАЙНЫ ВДНХ
Альбом-путеводитель
Александр Жестков
ISBN 978-5-60527-280-9
Лямже, 2025

«Тайны ВДНХ» – новая книга из авторской серии альбомов-путеводителей «Коллекция впечатлений».

Впервые за 85-летнюю историю главной выставки страны издание даёт возможность рассмотреть, как устроен изнутри этот знаменитый «город в городе». Настало время раскрыть тайны уникального объекта, который по площади в полтора раза больше Монако.

Вы узнаете то, чего никогда не писали в буклетах и путеводителях, увидите призраков прошлого и неожиданные сим-

волы настоящего, сооружения, которых нет на картах, побываете в малоизвестных и закрытых павильонах. Вы откроете параллельные миры, которые существуют на ВДНХ, удивитесь быту людей, живущих на её территории (а есть и такие!), познакомитесь с необычными фактами о главных достопримечательностях выставки – павильонах, фонтанах, монументах, аллеях и площадях. Вас ждут секреты, которые хранят «Рабочий и колхозница», фонтаны «Дружба народов», «Каменный цветок», «Золотой колос» и другие легендарные сооружения.

С этой книгой вы легко пройдёте сквозь пестроту реклам и шумных зазывал и за яркими вывесками найдёте подлинные шедевры. Издание поможет спланировать прогулки по ВДНХ с учётом разных вкусов, подскажет, как провести время на выставке интересно, насыщенно и бесплатно.



ВЫСТАВКА КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА
Василий Хорст
ISBN 978-5-91187-490-2
Бослен, 2025

С первых лет работы Всесоюзная сельскохозяйственная выставка (ВСХВ) была не только «школой передового опыта» для трудящихся, как задумывалось изначально, но и любимым местом отдыха советских граждан – как жителей столицы, так и её многочисленных гостей. Выставка стала не просто одним из «парков культуры и отдыха» Москвы: разнообразные площадки досуга, собранные здесь, считались образцово-показательными и должны были служить примером для всего Союза.

Гости ВСХВ, а затем ВДНХ могли совершить умиротворяющую лодочную прогулку по зеркальным прудам или лихо прока-

таться на аттракционах, созданных по последнему слову техники, побывать на концертах любимых артистов или увидеть весёлое цирковое представление, пообщаться с животными на «охотничьей тропе» или полюбоваться восхитительным «зелёным нарядом» Выставки.

Мельчайшие детали оформления, от цветочных композиций до росписи павильонов, складывались в единый сказочный ансамбль, который никого не мог оставить равнодушным. Ну а сохранить воспоминания надолго помогли разнообразные сувениры, созданные лучшими мастерами нашей страны.

В издании впервые собраны уникальные материалы, посвящённые истории и культуре развлечений, познавательного и активного отдыха, озеленению и ландшафтному дизайну, а также сувенирной продукции. Автором представлены ранее не публиковавшиеся фотографии и тексты из государственных и частных архивов, а также воспоминания современников.

МОЁ МЕТРО
газета
январь
1 (165) 2025

Газета «Моё метро», январь 2025, № 1 (165).
Редакционная коллегия:
Виктор Козловский (председатель), Павел Ковалёв.
Главный редактор:
Елена Карпенко.

Выпускающие редакторы: Ольга Посадская, Алина Колесникова, Полина Коваленко, Пётр Новиков, Иван Макаров, Екатерина Харина.
Фото: Виктор Солодухин, Александр Моренец, Алексей Леонов, Дмитрий Иванов, Константин Якубов, Антон Бочаров, Александра Кубеева.
Художественное оформление: Нина Пряничникова, Екатерина Стулова, Ольга Королёва.

Оригинал-макет: ООО «ОСТ ПАК НТ».
Отпечатано в филиале ОАО «ПФОП» «Волоколамская типография».
143600, МО, г. Волоколамск, ул. Парковая, д. 9.
Подписано в печать: 24.01.2025 г. Тираж 30 000 экз.
Номер заказа 0107-25
Контакты: Телеграм @moje_metro_bot, 8 (499) 325 02 19.