



Спортивный календарь

ЦИФРА НОМЕРА

33
профессии

Представители разных служб снова поборются за звание лучшего в конкурсах профмастерства. Также команды сразятся в знании Правил технической эксплуатации.

стр. 3

ЦИТАТА НОМЕРА

Перед «Вахтами Памяти» ведём разведку местности и стараемся отыскать людей, которые могут что-то вспомнить. Однажды поехали в исчезающую деревню Шутилово Тульской области. Там остались два старика. Мы узнали, что в деревне стояли немцы, и там я нашёл своего «шнауцера».

Сергей Асташов, слесарь-электрик, поисковик, реставратор и реконструктор

стр. 7

ВОПРОС НОМЕРА

Насколько «умными» могут быть трамвайные стрелки и как их модернизируют ?

стр. 4

Кубки и медали уже ждут своих героев. На стр. 12 собрали соревнования, в которых можно принять участие в 2025 году.



Виктор Козловский,
начальник Московского метрополитена

Дорогие друзья! Хочу сердечно поздравить вас с праздниками!

Наших уважаемых мужчин – с Днём защитника Отечества! 23 Февраля – это важная дата для нашей страны, это день мужества и отваги, смелости и благородства, силы и решимости!

2025 год Указом Президента России Владимира Путина объявлен Годом защитника Отечества и 80-летия Победы в Великой Отечественной войне. Год защитника Отечества – это не просто календарная дата, а символ национального единства и патриотизма. Это выражение глубокой признательности всем тем, кто защищал и продолжает защищать суверенитет и безопасность нашей страны.

Хочу пожелать вам всегда оставаться настоящими мужчинами – сильными и смелыми, верными и надёжными, добрыми и щедрыми!

Наших замечательных женщин – с Международным женским днём! С 8 Марта – днём красоты и обаяния, мудрости и доброты, нежности и любви!

Хочу пожелать вам всегда оставаться настоящими женщинами – позитивными и жизнерадостными, самоотверженными и искренними, добрыми и энергичными. Сиять от счастья и вдохновлять всех вокруг своей красотой!

От всего сердца желаю вам гармонии и согласия, уюта в доме, пылающей любви, ярких впечатлений и бесконечной весны в сердце! Пусть каждый день дарит вам новые силы и яркие краски, светлые мечты и большие возможности для их осуществления!

Команда транспорта

Здесь сотрудники метро
рассказывают о своих
профессиях и карьере

Подписывайтесь и зовите друзей



@komandatransporta

Не забывайте, что за новых коллег
дают вознаграждение. Подробнее
расскажут операторы единой линии
для персонала: 8 (495) 622 22 22

Хотите тоже стать героем проекта?
Пришлите видеосообщение
в @мое_метро_bot, расскажите о себе
и особенностях вашей работы



Сельским библиотекам от работников Московского метрополитена

Уже не первый год в начале февраля, к Международному дню книгодарения, сообщество «Добро мосметро» объявляет сбор для библиотек малых городов, деревень и сёл. Только за последнюю акцию коллеги принесли около 300 книг. Это свежие, но прочитанные экземпляры, которые иначе пылились бы на полках, а также специально купленные издания. Инициатор акции и куратор сообщества волонтеров заранее узнаёт, на какие именно произведения есть особый спрос.



Елена Галиакберова, главный специалист Центра развития имиджа работодателя и социальных программ

Фонд сельских библиотек зачастую очень скудный, и в первую очередь от этого страдают дети. Им хочется чего-то яркого, интересного – не во всех деревнях есть стабильный интернет, да и книжных магазинов, как правило, тоже нет.

Я несколько лет помогаю сельским библиотекам через сообщество «Букля», в какой-то момент решила

привлечь коллег. Первый раз книги собирали только в Управлении, позже распространили эту инициативу на весь метрополитен.

Это простая, но в то же время очень эффективная форма волонтерства. Сложности возникают только с доставкой. Отправлять несколько сотен книг транспортной компанией – дорого. Иногда мы присоединяемся к акциям Российской государственной детской библиотеки, но чаще всего дары коллег я отвожу сама.

Местные жители благодарны безмерно. Во Владимирской области осенью 2022 года подарили ящик яблок. Я привезла его в офис, угощала коллег. Наши ветераны отвозили книги в Омутковскую сельскую библиотеку под Суздалем. Их там напоили чаем, завязалась дружба. Татьяна Борисовна Кутырева потом даже сшила платье для чучела на сельскую масленицу.

Библиотека на селе – это настоящий центр притяжения, причём не только для детей, для взрослых – тоже. Поэтому, кроме книг, всегда востребованы настольные игры и материалы для творчества. Следующий сбор мы проведём осенью. Присоединяйтесь! Вдруг в каком-то селе без книг сидит будущий Ломоносов.



@dobro_mosmetro

Волейбольная победа в Самаре

ЧЕМПИОНСКИЙ СОСТАВ

Святослав Поздняков, Управление

Артём Тихомиров, Служба безопасности

Александр Леонов, СПО

Никита Щедрин, Служба безопасности

Михаил Алёхин, СПО

Сергей Соколов, Служба безопасности

Кирилл Безументов, э/д «Сокол»

Сергей Богачёв, СПО

Дмитрий Халиков, Служба безопасности



Мужская сборная Московского метрополитена в начале февраля отправилась в Самару, чтобы побороться за медали межрегионального турнира в Приволжском государственном университете путей сообщения. На групповом этапе парни обыграли команды «Новая», «Выпускники ПривГУПС» и Уфимского спортивного университета. В полуфинале не оставили шансов Самарскому педагогическому университету.

В финале встретились с трёхкратными чемпионами области из команды «Лист». Первая партия осталась за Москвой – 25:23, вторую выиграли самарцы – 23:25. В третьей случился камбэк: нашим ребятам удалось отыграться с крупного отставания и забрать партию – 30:28. Это стало переломным моментом матча. В заключительной части счёт на табло показал 25:23 в пользу москвичей. Лучшим игроком турнира стал Дмитрий Халиков из Службы безопасности.

Ваш ребёнок может поехать в «Артек»

Стартовала регистрация на Транспортную олимпиаду для подростков от 12 до 15 лет. Участники, которые покажут высокий уровень знаний о работе метрополитенов России, получат путёвку в знаменитый международный детский центр в Ялте. Тематическая смена для любителей транспорта пройдёт с 21/22 июня по 11/12 июля.

Чтобы побороться за приз, нужно:

1. подать заявку на olymp.arvtr.ru до 2 марта
2. ответить на вопросы отборочного онлайн-теста
3. пройти в региональный и заключительный этапы
4. создать и презентовать свой проект

Подробности и регистрация:

Организатор:



Профконкурсы 2025

3

февраль
2 (166) 2025

П
а
н
о
р
а
м
а

Работаете по одной из этих профессий?
Хотите принять участие?
Не пропустите сбор заявок
в подразделении

Электромеханик СЦБ	20 мая
Машинист эскалатора	20, 28 мая
Электромонтёр тяговой подстанции	апрель – июнь
Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования	апрель – июнь
Поездной диспетчер	1–23 апреля
Электромеханик ЭМС	8, 15 апреля
Монтёр пути	апрель – июнь
Электромонтёр контактной сети комплексного энергоснабжения наземного транспорта	апрель – июнь
Машинист электропоезда	28 апреля – 30 мая
Водитель трамвая	22 апреля – 5 июня
Дежурный по станции метрополитена	24, 30 мая
Наставник	15 мая, 4 июня
Специалист по пожарной профилактике	июль – сентябрь
Электромеханик по лифтам	июль – сентябрь
Слесарь по ремонту подвижного состава	июль – сентябрь
Приёмщик подвижного состава	июль – сентябрь
Инспектор ЦОМП	июль – сентябрь
Слесарь-электрик ЭМС	июль – сентябрь
Юрисконсульт	июль – сентябрь
Электромеханик участка регистраторов параметров движения поездов	июль – сентябрь
Обходчик пути и искусственных сооружений	июль – сентябрь
Тоннельный рабочий	июль – сентябрь
Машинист-инструктор локомотивных бригад	октябрь – декабрь
Водитель автомобиля	7, 8, 10 октября
HR-специалист	октябрь – декабрь
Электромеханик связи	октябрь – декабрь
Медицинский работник	октябрь – декабрь
Специалист по охране труда	октябрь – декабрь
Бухгалтер	октябрь – декабрь
Слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту эскалаторов	октябрь – декабрь
Старший билетный кассир	октябрь – декабрь
Дежурный станционного поста централизации	октябрь – декабрь
Знание Правил технической эксплуатации метрополитена	октябрь – декабрь

Невидимый сигнал

Как проходит модернизация трамвайных стрелок



Антон Трикулич,
заместитель начальника Службы СЦБ – начальник
Комплекса наземного транспорта

В трамвайном хозяйстве мы занимаемся внедрением новой, «умной», системы отечественного производителя – ГК «Нацпроектстрой». Это модернизированный стрелочный автоперевод со специальным оборудованием и электрообогревом, а также автоматические маршрутно-путевые указатели, которые показывают направление движения вагона в зависимости от положения стрелки.

КАК БЫЛО

С переходом трамваев в Московский метрополитен в начале 2021 года нам досталось, можно сказать, наследие 60-х годов. Шкаф управления стоял на опоре, к нему вели провода – внешний вид и безопасность были так себе. Перевод стрелок осуществлялся по воздушным управляющим контактам, которые располагались на контактном проводе. Трамвай проезжал этот участок в определённом режиме, сигнал на перевод стрелки поступал в шкаф управления, а водитель в кабине при проезде стрелки должен был произвести специальные манипуляции. В процессе случались ошибки. Например, если на пути возникали какие-то препятствия, то водитель притормаживал, в то время как для прохождения стрелки нужно было разогнаться. Система не срабатывала – и водителю приходилось выходить из кабины, чтобы вручную, ломиком, переводить стрелку. Такой способ не давал стопроцентной блокировки автоматики.

Тогда нам пришлось в короткие сроки вникать в нюансы трамвайной сети города и искать производителя нового оборудования. И уже в июне 2021 года мы ставили первую опытную эксплуатацию. Сохранили алгоритм перевода по воздушным контактам и подготовили инфраструктуру к шагу в будущее. Провели испытания «умной» системы на 174-й стрелке, в районе Курского вокзала. В 2022-м занимались доработками.

КАК СТАЛО



Фото: Telegram-канал «Дептранс Москвы»

Теперь управление стрелкой можно осуществлять практически без участия водителя. Ему нужно только следить за показаниями на маршрутно-путевом указателе, таком светофорчике рядом со стрелкой, и за положением самой стрелки – лежит ли она по направлению маршрута. А если стрелка вдруг не перевелась, это можно скорректировать с план-



«Умная» стрелка на улице Сергея Радонежского

шета в кабине водителя. Такая стрелка блокируется автоматикой со стопроцентной гарантией, и её положение понятнее в тёмное или зимнее время, а в морозы и снегопады «умная» автоматика включает обогрев. Всё это в разы повышает безопасность движения.

В 2023 году мы установили 30 новых систем стрелочных переводов, столько же обновили в 2024 году, плюс четыре вновь построенных на уже модернизированной системе достались нам на улице Сергея Радонежского. Всего же нужно модернизировать 210 стрелок.

«Умные» стрелки универсальны для всех типов подвижного состава, а на каждый конкретный вагон автоматику можно донастраивать через шкаф управления с ноутбуком. Старая система такого не позволяла. В будущем надеемся делать это полностью дистанционно. Установили переходное оборудование того же производителя, ГК «Нацпроектстрой», и разобрались, как его обслуживать.

Сегодня автоматизированное управление стрелочными переводами проходит обкатку на трёх трамвайных вагонах, которые оснащены ответным оборудованием. Один вагон – беспилотный, ещё два курсируют на маршрутах 17 и 10.



Работу стрелки настраивают через шкаф управления электромеханик Александр Боков, начальник участка Андрей Богданов, электромонтёр Андрей Емельянов

РАБОТАЕМ ВМЕСТЕ

Переоборудованием вагонов занимается Трамвайное управление. Со стороны Службы СЦБ мы передали коллегам инструктаж по использованию стрелок. Водителям трамваев потребовалось минимальное переобучение в депо, так как мы постарались сохранить алгоритмы, к которым все привыкли.

В метрополитене мы работаем в тандеме с Комплексом путевого хозяйства трамвайных линий Службы пути и Комплексом электроснабжения наземного транспорта Службы электроснабжения. Монтаж и подключение новых стрелок проводим только в летний период. Всего у нас сегодня трудятся 33 работника. Очень надеемся пополнить штат квалифицированными электромеханиками и электромонтёрами.

Мы нарабатываем опыт и вместе с производителем постоянно улучшаем технические решения. Например, руководитель проекта Андрей Ярулин предложил немного изменить конструкцию управляющего контакта, что позволило более надёжно снимать с него управляющий сигнал.

В целом цифровизация направлена в первую очередь на повышение безопасности и надёжности поездов. Работаем на перспективу.

Быть руководителем.

О ценностях в работе и жизни рассказал 36-летний начальник электродепо «Замоскворецкое»

Павел Набатов



Родом я из Рязанской области. После школы родители одобрили моё желание поехать учиться в Москву. Я проходил «автоматом» в строительный университет как олимпиадник с хорошим аттестатом. Но на семейном совете папа посоветовал обратить внимание на железнодорожный вуз, ведь что бы ни происходило в стране, это самая стабильная отрасль. Меня направление, я рисковал не поступить вообще никуда и быть призванным в армию, так как сроки подачи оригинала аттестата в вузах не совпадали. Поэтому, увидев в итоге своё имя в списке зачисленных в РУТ (МИИТ), я был очень счастлив. И родители тоже. Это было в 2005 году.

Учился по специальности «электрический транспорт железных дорог». На четвёртом курсе пришёл работать в метро, в электродепо «Варшавское», слесарем 4-го разряда. Первое собеседование со мной проводил Иван Михайлович Заковыркин из Службы подвижного состава. Он меня спросил:

«Ты хочешь расти и развиваться или просто работать, чтобы штаны новые купить и протирать их на рабочем месте?» Я ответил дерзко: мол, расти и развиваться по своей специальности, но чтобы и на штаны хватало.

Днём я учился, а ночью работал. Было нелегко, особенно в периоды сессий. Теорию осваивал на практике в пункте технического обслуживания с хорошими наставниками. Старший мастер ставил к нам в смену самых опытных работников, чтобы они рассказывали молодым об устройстве подвижного состава. Так изучали глубины ПТО и понимали, для чего выполняем каждую процедуру. В нашей бригаде каждый работник был важным звеном. В метро меня увлекала не столько железнодорожная тематика, сколько именно устройство вагонов. Так что любовь к профессии случилась, можно сказать, «с первого взгляда изнутри».

Я никогда не понимал людей, которые учились со мной на железнодорож-

ников, а пошли работать в продажи или в полицию. Зачем было вкладывать время и труд в профессию, которая тебе не интересна? Свою дипломную работу в вузе я писал по теме метрополитена.

За 10 лет в «Варшавском» я был слесарем, инженером технического отдела, мастером, заместителем начальника депо по ремонту, заместителем главного инженера, главным инженером. На каждой должности было очень интересно, потому что я технарь по своей природе. А быть руководителем не было цели. Но вышло так, что новые должности мне предлагали, видимо, за старание. Отсюда и блеск в глазах, азарт, интерес. Каждый раз хотелось оправдать возложенные на меня большие надежды.

Моё становление как руководителя проходило на должности инженера технического отдела. Там меня, выпускника вуза, обучили устройству отдела. Так как наше предприятие – неоднородная структура в плане

возраста, всё строится на взаимном человеческом уважении. Когда я стал мастером на участке ПТО в «Алтуфьево», мне было 22 года и у меня в подчинении были опытные 55-летние аксакалы. Я делился с ними навыками по обслуживанию колёсных пар. Получилось, что я их тоже научил чему-то новому. Преемственность на работе очень важна.

В 2018 году меня перевели в «Замоскворецкое» начальником. Сегодня новой карьерной цели нет, просто работаю. Как сложится, так и сложится. Я постоянно повышаю квалификацию в Корпоративном университете Транспортного комплекса и различных вузах Москвы. Прошёл курсы административного мастерства, юридической грамотности и лидерских качеств. Я очень благодарен родному метрополитену за такие вложения в мой профессионализм. Применяя эти знания, я в свою очередь совершенствую процессы в депо. Иногда принимаю экстренные решения и беру ответственность на себя, иногда могу позвонить коллегам и посоветоваться.

Если работник совершил грубое нарушение, он должен понести наказание. Как бы ни было жаль по-человечески, если проступок простить, это может плохо повлиять на работу подразделения.

На моей памяти одни сослуживцы уходили с предприятия, а другие становились начальниками. Со всеми продолжаем общаться.

С супругой Елизаветой мы познакомились в Корпоративном университете. Сейчас нашему сыну Илье шесть лет. После того как он побывал в вагоне-тренажёре у меня в депо, сказал, что хочет стать машинистом электропоезда. Но теперь мечтает работать таксистом. Первое желание мне более приятно, но свой жизненный путь он выберет сам. Сейчас сын готовится к школе, занимается футболом – вожу на тренировки. Стараюсь свободное время уделять семье, но если на работе аврал и я задерживаюсь или прерываю отпуск и возвращаюсь в Москву, жена относится с пониманием, потому что сама знает, как устроено наше предприятие.

Моё главное увлечение – выезды с друзьями на природу. Ещё собираю коллекционную символику метрополитена: значки и лимитированные карты «Тройка».

Московский метрополитен – моё первое и единственное место работы с 2008 года, получается, стаж – 16,5 лет. Если бы не метро?.. То метро. Не представляю себя на другом предприятии. Даже думать о таком не хочу.

Иван, плиз, — придумай КВИЗ

Машинист электропоезда Иван Субботин проводит тематические викторины для коллег, студентов и пассажиров

Председатель совета молодёжи электродепо «Измайлово» Иван Субботин известен как необычный популяризатор знаний о метро и транспорте. С чего всё началось и во что вылилось — в рассказе из первых уст



В прошлом году я активно включился в молодёжную жизнь метро. Здесь всегда находится место для реализации идей молодых работников, а так как я интересуюсь историей нашего предприятия и мне нравятся разные интерактивы, я предложил совместить факты о метро и креатив воедино и проводить квизы — и вот у меня за спиной уже более десятка мероприятий. Квиз — это, в простом понимании, викторина. Участников делят на команды, ведущий озвучивает вопросы и даёт время на обсуждение. Ответы заносят в бланки, собирают и проверяют после каждого раунда.

Делаем всё сообща. Пользуясь случаем, передаю привет лидерам молодёжи мосметро Ирине Рядченко и Жене Томилиной из Центра развития имиджа работодателя и социальных программ. Они помогают с постановкой речи, формулировками вопросов, шаблонами для презентаций и во многом другом.

Очень выручает моя жена Мария, наша коллега, водитель трамвая в депо имени Баумана. Она участвует в подготовке вопросов и выступает в роли «фокус-группы», оценивая моё выступление. А непосредственно во время квизов проверяет бланки, считает баллы, следит за соблюдением правил и назы-

вает победителей. Однажды она захотела сама поучаствовать. Мне пришлось готовиться тайком, чтобы она случайно не увидела правильные ответы. Хотя от критики это не спасло: бывает, когда в квизе участвуют мои друзья или знакомые, другие коллеги жалуются, что я заранее дал им правильные ответы. Но это не так!

Важно понимать, какая будет аудитория. Если мы готовим викторину для коллег, чтобы они узнали больше нового о своей работе, то нужны вопросы посложнее и узкопрофильнее. Для пассажиров — более простые вопросы с целью популяризировать наш общественный транспорт, как я делал это на Ходынском поле на Дне молодёжи или на выставке «Москва-2030» в Манеже. Студентам я рассказываю про малоизвестные факты и стараюсь замотивировать приходиться к нам на работу.

Недавно на молодёжном транспортном форуме попробовал новый формат вопросов: собрал от коллег из разных служб интересные факты об их работе

и в одном из раундов дал их ребятам, при этом некоторые заведомо сделал неверными. Нужно было угадать, что правда, а что нет. Например, от коллег из Эскалаторной службы я взял такой вопрос: поручни на эскалаторе двигаются быстрее или медленнее ступенек для того, чтобы пассажир не уснул? Далеко не все ответили верно, что это — неправда.

После сдачи бланков я даю подробные и развернутые ответы на вопросы. Это очень важно — через такой комментарий можно много рассказать о метро. Слыша протяжное «А-а-а» из зала, понимаю, что открыл людям что-то новое. Хотя, не буду скрывать, часть вопросов специально даю простые, чтобы команды «размялись», точно заработали по несколько баллов и ушли с квиза нерасстроенными.

После окончания мероприятия для меня начинается самое интересное: я беру бланки ответов участников и начинаю анализировать ошибки и правильные ответы. Если много команд не смогли ответить правильно — значит, вопрос сложный и надо добавить варианты ответа. Если были вопросы, на которые публика задавала уточняющие вопросы, — значит, нужно делать формулировку более точной.

Чаще задаю вопросы о московском метро. Но не только — зависит от мероприятия. Для Всероссийского транспортного форума внеуличного транспорта собирал факты про все метрополитены России, чтобы вовлечь участников из других городов. На мартовский конкурс «Весна-красна» добавлял вопросы, связанные с женщинами. На квизе к Дню космонавтики спрашивал про космос, но отдельный раунд всё равно посвятил метрополитену. Например, ребята угадывали, на каких станциях метро есть архитектурные элементы про космос.

Я заметил, что публику подкупает, когда мероприятие ведёт действующий работник. Например, машинист. После квиза всегда остаются люди, которые просят сфотографироваться вместе или интересуются профессией. Несколько раз спрашивали о трудоустройстве к нам в метро. А значит, всё вышеописанное мы делаем не зря. И это самое главное.



Квиз для студентов Колледжа Московского транспорта

ТРИ ВОПРОСА ОТ ИВАНА

1. Сколько стоил проезд в любом метрополитене СССР с 1961 по 1991 годы?
2. Что общего у станций метро «Спартак», «Технопарк» и «Тверская»?
3. Какая станция метро в Москве названа в честь советского конструктора ракетно-космических комплексов?

Правильные ответы на последней странице

Нескучная жизнь Сергея Асташова

Лучший слесарь-электрик Электромеханической службы в свободное время занимается поисковой работой, реставрирует ретроавтотехнику, получает приглашения сняться в кино и участвует в исторических реконструкциях и фестивалях. Мы попросили его рассказать о своих увлечениях



Сергей Асташов на конкурсе профмастерства, где он стал победителем

СЛЕСАРЬ-ЭЛЕКТРИК ПО РЕМОНТУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ

В метрополитен пришёл 1987 году по объявлению. Знал радиомеханику, токарное и сантехническое дело. Устроился в Электромеханическую службу. Работаю на дистанции спецобъектов №1. Отвечаем за оборудование, которое спасёт людей в случае чрезвычайной ситуации. У нас ремонтная бригада – разбираемся со сложными случаями. Механика, электрика – вникаем во всё.

ПОИСКОВИК

Был у нас сварщик Василий Иванович Беляев. Сдружились, и выяснилось, что его друг – командир поискового отряда. Познакомился с ним, он предложил поехать на «Вахту Памяти». Понравилось – и с 2010 года я стал поисковиком. Сейчас уже начальник штаба отряда. Специально в конце апреля беру отпуск для участия в «Вахте Памяти».

Мы разбираем палаточные лагеря в местах боёв и с металлоискателями ведём поиск незахороненных солдат, погибших в Великую Отечественную войну. А позже стараемся выяснить их личности, если удаётся найти медальон. Отдаём его на экспертизу для прочтения. Далее ищем родственников бойца.

Самый трогательный момент – когда удаётся разыскать родных погибшего. Они приезжают на захоронение, которое проходит с церковным отпеванием и отдачей воинских почестей. Иногда забирают останки, чтобы предать земле на малой родине солдата. Например, семья из Донбасса

хоронила у себя кавалериста, найденного в Калужской области. А однажды мы нашли медаль «За отвагу», потерянную бойцом с Украины. Его сын пожелал получить её, и мы её ему передали.

Не поверите, мы находим бойцов повторно в тех же местах, где уже просеяли чуть ли не весь грунт. На прошлой «Вахте Памяти» двух солдат обнаружили в колхозной дороге, между колеями колёс. Многие остаются безымянными, потому что не заполняли смертные медальоны. Считали плохой приметой.

Перед «Вахтами Памяти» ведём разведку местности и стараемся отыскать людей, которые могут что-то вспомнить. Однажды поехали в исчезающую деревню Шутилово Тульской области. Там остались два старика. Мы узнали, что в деревне стояли немцы, и там я нашёл своего «шнауцера».

РЕСТАВРАТОР

Это был грузовичок фирмы Kgrupp. Точнее, его фрагменты. Шнауцер – прозвище за характерную «морду». Сначала я забрал только эмалированную табличку на память. Но позже вернулся за тем, что осталось, – решил восстановить. Познакомился с коллекционерами, стал собирать детали. Половину машины удалось сделать оригинальной. Недостающее скопировал с миллиметровой точностью. Сейчас Kgrupp на ходу.

У меня есть ещё ретроавтомобиль – 407-й «Москвич» 1961 года выпуска. Его я забрал по цене лома в деревне под Тулой. Сидел в гараже по выходным почти год. Восстановил до мелочей, даже салон перетянул родным материалом. На нём я без проблем про-



Как исторический реконструктор и актёр наш герой примеряет разные образы. На первом фото Сергей – справа, на втором – слева

ехал до Крыма и обратно. Интересно смотреть на реакцию людей, особенно работников заправки – они теряются: ищут, где горлышко бака, а оно – за номерным знаком.

Ещё собирал разведывательный броневедомитель вермахта Sd.Kfz.222. Правда, он не раритет, а реплика, но точная. Немецкую технику собирать сложнее, а потому интереснее. Прямо сейчас мы с другом восстанавливаем полугусеничный тягач Demag D7. Он будет оригинальным почти полностью.

РЕКОНСТРУКТОР

Вся эта техника нужна для исторической реконструкции. В это движение я тоже влился. Сейчас к новому фестивалю мы готовим тренировочный макет боевого самолета Як-1. Такой, чтобы дети могли надеть шлемофон, сесть за штурвал и почувствовать себя пилотами.

Я состою в военно-историческом клубе, где реконструируют немцев-сапёров. Журналисты часто спрашивают: «Что чувствуете, когда надеваете немецкую форму?» Отвечаю: «Кто-то должен исполнять роли немцев, а иначе как показать реконструкцию боя?» Обычно по сюжету наши одерживают верх. Но однажды реконструировали 1941 год. Русские отступали. Немцы погнались, стали бить прикладами – и со стороны зрителей полетели

пластиковые бутылки с водой. Значит, было очень реалистично и трогательно.

СЪЁМКИ В КИНО

Однажды меня позвали сняться в кино. В ленту «На пороге любви». По сюжету я на своём грузовичке везу танковые запчасти и главный герой, партизан, меня убивает. Задача несложная. Но потом позвонил помощник режиссёра и сказал, что выслал слова – несколько фраз на немецком. В школе я учил английский и засомневался в себе. Успокоили, что переозвучат. Но в итоге в том кадре, что вошёл в кино, оставили мой голос: я там немного успел сказать. Потом позвали в ленту «Крепкая броня». А броневедомитель Sd.Kfz.222 снимали в фильме «Остаться в живых». Сейчас намечается новое кино.

ГЛАВНАЯ МИССИЯ

Услышав обо всех моих хобби, обычно задают вопрос: есть ли у меня семья? Да. Я муж, отец и уже дважды дед. Очень благодарен близким за терпение. И за поддержку – моя жена и сын помогли в восстановлении ретроавтотехники.

Говоря о семье, я также вспоминаю своих дедов, которые воевали. Мои сегодняшние занятия во многом – дань памяти им.



Этот армейский грузовик вермахта Kgrupp Protze Сергей восстановил из фрагментов

Лучшие работники года

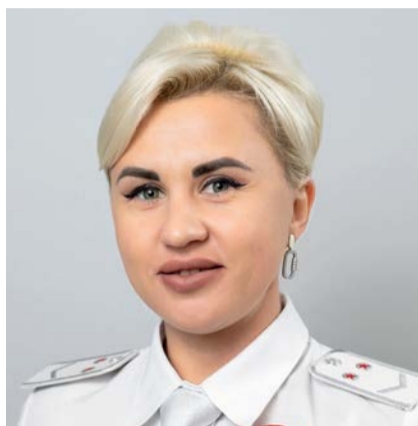
Знакомим с теми, кто занесён на Доску Почёта Московского метрополитена. Портреты коллег весь год будут украшать холл инженерного корпуса на Проспекте Мира. Кроме признания заслуг, удостоенные этой награды получают премии размером 10 тыс. рублей



Анна Авдеева, бухгалтер Отдела по учёту запасов Единого центра бухгалтерского учёта



Игорь Болотвин, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Красная Пресня»



Кристина Вакуленко, машинист электропоезда электродепо «Фили»



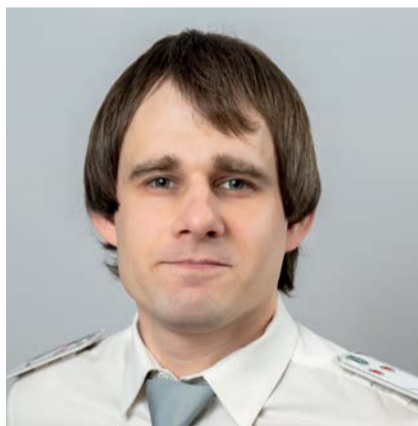
Павел Волчков, старший электромеханик дистанции ремонта Службы сигнализации, централизации и блокировки Дирекции инфраструктуры



Ольга Воробьева, психолог Центра психофизиологического обеспечения Медицинской службы



Михаил Главатский, машинист эскалатора 2-й дистанции эскалаторов Эскалаторной службы Дирекции инфраструктуры



Сергей Голев, машинист электропоезда электродепо «Северное»



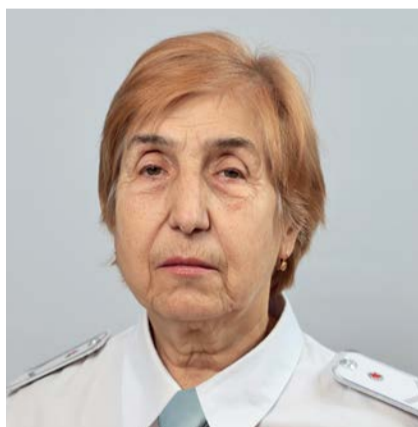
Александр Гончаров, машинист электропоезда электродепо «Солнцево»



Андрей Гриднев, машинист электропоезда электродепо «Нижегородское»



Юлия Демидова, диспетчер Электромеханической службы Дирекции инфраструктуры



Надежда Драгунова, водитель трамвая Трамвайного управления



Дилшод Закиров, машинист электропоезда электродепо «Руднево»



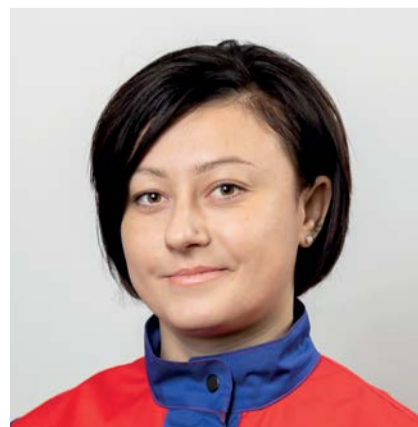
Никита Ионов, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Новогиреево»



Алексей Карасёв, электромеханик участка регистраторов параметров движения поездов электродепо «Сокол»



Павел Комолкин, мастер участка механического ремонта электродепо «Лихоборы»



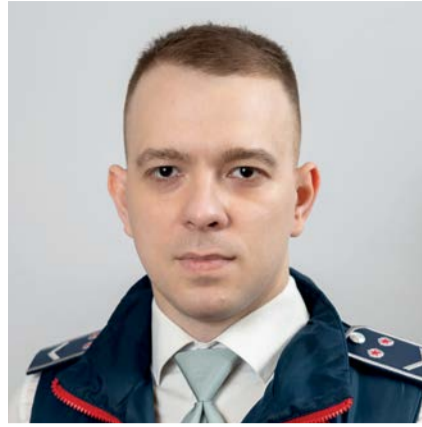
Светлана Крылова, электромеханик дистанции электроснабжения-8 Службы электроснабжения Дирекции инфраструктуры



Алексей Кудашев, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Черкизово»



Евгений Кудряшов, машинист электропоезда электродепо «Планерное»



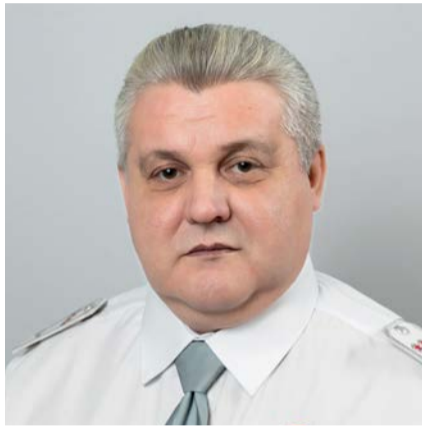
Илья Куркович, машинист электропоезда электродепо «Владыкино»



Наталья Лаврентьева, дежурный по станции метрополитена 3-й дистанции Службы движения



Максим Марков, инженер-электроник Службы сервиса Дирекции информационно-технологических систем и систем связи



Александр Моисеев, машинист электропоезда электродепо «Братеево»



Мария Наумова, старший кассир билетный 1-й дистанции Службы сбора доходов



Екатерина Невмянова, уборщик производственных помещений Клинингового центра Дирекции инфраструктуры



Надежда Полякова, облицовщик-плиточник 12-й дистанции Службы пассажирских обустройств Дирекции инфраструктуры



Алексей Попков, старший электромеханик участка регистраторов параметров движения поездов электродепо «Аминьевское»



Александр Рубан, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Измайловое»



Владимир Сашко, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Замоскворецкое»



Станислав Семенов, инженер Производственно-технического отдела Службы пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры



Наталья Сергеева, инженер по подготовке кадров Корпоративного университета Транспортного комплекса



Андрей Серезкин, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Калужское»



Михаил Тимашев, машинист электропоезда электродепо «Печатники»



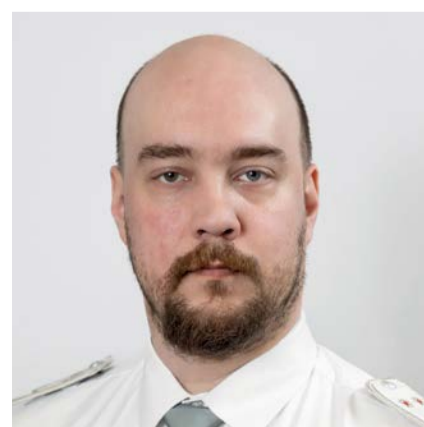
Вадим Тихонов, машинист электропоезда электродепо «Свиблово»



Алексей Тулей, машинист электропоезда электродепо «Выхино»



Андрей Чебан, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Варшавское»



Александр Чикин, машинист электропоезда электродепо «Митино»

Должности актуальны на 1 января 2025 года

Как улучшают

маршрутную сеть

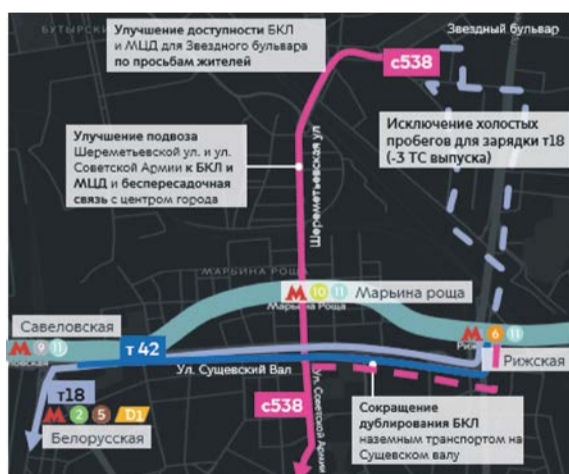
Заместитель руководителя Службы управления наземного транспорта ГКУ «Организатор перевозок» Дмитрий Грубый провёл лекцию для коллег и жителей столицы. Кратко пересказываем



Улучшения начинаются с понимания базовых вопросов. Сколько автобусов нужно городу? Кого и куда необходимо возить? Какой бюджет? Какую интенсивность транспортного обслуживания считать достаточной? Что город и его жители получают от инвестиций в транспорт?

СЛЕДОМ ЗА МЕТРО

После открытия северного участка БКЛ изменили прилегающие маршруты, что позволило уменьшить интервал движения наземного транспорта.



Как правило, работа над маршрутами автобусов и трамваев начинается ещё до запуска новых станций метро и МЦД. Основные задачи – сократить дублирование линий, улучшить подвоз пассажиров и уменьшить время в пути.

Обязательно нужно учитывать предварительные схемы благоустройства территорий, чтобы понимать, где пройдёт путь, проанализировать инфраструктуру районов, для которых станция станет ближайшей, изучить, достаточно ли действующих маршрутов, предусмотреть потребность в новых рейсах, сократить интервал движения и изменить путь. Когда схема корректировки маршрутной сети готова, планируют подвоз пассажиров к новым станциям и готовят таблицу с параметрами маршрутов.

Например, к пуску станции «Потапово» нужно было обеспечить трансфер людей к метро от уже суще-

ствующих и строящихся жилых комплексов, а также сократить дублирования на участке «Коммунарка – Потапово». Чтобы обслуживать новые застройки, необходимо было увеличить количество наземного транспорта. В итоге сделали пять маршрутов вместо четырёх и запустили на 14 автобусов больше, чем планировали изначально.

ПЛАНЫ НА 2025 ГОД

- Изменить маршрут к запуску участка «ЗИЛ – Новаторская» Троицкой линии
- По итогам анализа пассажиропотока реализовать изменения рядом со станциями МЦД-3, МЦД-4 и Троицкой линии
- Разработать изменения к открытию новых участков Троицкой и Рублёво-Архангельской линий

НОВЫЕ ЗАСТРОЙКИ

Разработка схем маршрутов для проекта планировки территории необходима, чтобы определить, какая инфраструктура нужна для запуска наземного городского транспорта. Так работали на улице Верейской в Западном административном округе Москвы. К новым застройкам здесь потребовались новые маршрутные сети, чтобы жители могли добираться до станций «Озёрная», «Кунцевская» и «Давыдково».

КОМФОРТНЫЕ ЖК

Когда строительство жилых комплексов заканчивается и люди вселяются в дома, необходимо обеспечить маршруты не только к станциям метро, но и к социальным объектам, таким как поликлиники, школы, детские сады.

В 2024 году улучшили обслуживание 30 ЖК. Для этого потребовалось изменить несколько параметров существующих маршрутов, добавить новые рейсы и построить остановки.

Например, в ЖК «Филатов луг» и соседнем с ним ЖК «Саларьево Парк» сегодня есть временный маршру-

т № 298. Он обеспечивает жителям транспортную доступность станции «Саларьево» и других социальных объектов. Но здесь есть и минус, над которым работают специалисты: отсутствует подвоз пассажиров до застройки на улице Андрея Щелкалова. То есть возле новых домов нужны дополнительные остановки, что означает корректировку рейса – в перспективе он не поедет по Киевскому шоссе.

МАРШРУТЫ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ

Идёт совместная работа с Департаментом здравоохранения Москвы и другими ведомствами, ответственными за соцобъекты. То есть, если районная поликлиника переезжает на новый адрес, меняется и транспортный маршрут. Так, в 2023 году, проведя анализ программы размещения Центров женского здоровья с учётом обращения жителей, улучшили транспортное обслуживание – запустили два маршрута. В прошлом году также проанализировали реорганизацию 99 поликлиник – и представили Департаменту здравоохранения 13 корректировок по транспорту. Ещё провели большую работу по оценке школьных перевозок в Троицком и Новомосковском округах. В этом году будет ещё одна реорганизация взрослых поликлиник, люди будут прикрепляться к другим учреждениям – и Организатор перевозок также не останется в стороне.

Есть задача улучшить маршрут автобуса № с790 «Саратовская улица – МЦК ЗИЛ». Сегодня 80% прикрепленного к поликлиникам населения ездит без пересадок, 20% – с одной пересадкой, а среднее время в пути составляет 19 минут. После реорганизации поликлиник людям пришлось бы добираться значительно дольше, поэтому предложили, по возможности, оставить обслуживание в существующей ГKB имени Демихова, и тогда станет возможно скорректировать маршрут № с790. Так жители будут доезжать до поликлиник примерно на 15 минут быстрее. Стоимость изменения маршрута для улучшения транспортного обслуживания составит 24,8 млн руб. в год.

КОМПЛЕКСНО

Нужно устранить дублирование маршрутов, изменить трассы и параметры для повышения эффективности. Организатор перевозок участвует в подготовке решений по изменению маршрутной сети всего Подмосковья и её интеграции с Московским транспортом. Для этого каждую неделю проходят совещания, где обсуждают постоянные изменения линий.

Также идёт работа для лучшего обслуживания плотно населённых территорий. Ведь чем более полезен маршрут для большинства жителей, тем он более выгоден с точки зрения эксплуатации. Высококачественные маршруты прокладываются с учётом максимального охвата застройки.

Один из важных пунктов – пешеходная доступность остановок от объектов обслуживания. Нужно максимально охватить жителей и работников в этой области. Хорошо, когда остановка маршрута действует в обоих направлениях с переходом между встречными посадочными площадками.

ЧТО ЕЩЁ?

За 2024 год реализовали изменения в восьми районах: Ховрино, Богородское, Солнцево, Митино, Щербинка, Сколково, Щёлковское шоссе, Калужское шоссе. Запустили 15 новых, 140 скорректированных маршрутов. Разработали планы для семи районов: Куркино, Троицк, Некрасовка, Южное Бутово, Нагатинский затон, Соколиная гора, Можайский. Их внедрят в 2025 году. На очереди – смена рейсов в районах Аэропорт, Коптево, Измайлово, Текстильщики, Коммунарка и СВАО.

Один путь на двоих

В электродепо «Владыкино» работают два Андрея, отец и сын Калимановы. Машинисты электропоезда рассказали, как пришли в профессию

ОТЕЦ

Я родился в Москве, жили рядом со «Смоленской», в детский сад ходил на Арбате. Папа, Лев Иванович, работал в институте имени Курчатова, куда меня после школы взяли в лаборанты – носил перфокарты для ЭВМ. В армию пошёл в 1988 году, служил в Монголии в войсках ПВО, в ремонтном батальоне. А после срочной службы ещё на два года остался в рядах Советской армии, в нашей части в Улан-Баторе, – работал оператором в котельной.

Домой вернулся в 1992-м. Первым делом сдал на права и стал искать работу. Тогда жили в Отрадном, и новое депо «Владыкино» было в семи минутах от дома. Узнал, что требуются машинисты, и решил, что эта профессия по мне. Отучился девять месяцев в техшколе, окончил с отличием. Вагоны были «номерные», меня быстро поставили на линию. Наставник был хороший – Сергей Сухоленцев. Учил меня, как обращаться с составом и общению с пассажирами. Так я и остался в депо. Время было неспокойное, а работа – стабильная.

У нас в семье был дом под Зарайском. Дружили с соседской внучкой, а когда она выросла, мы поженились. В 1994 году я погнался за лучшей жизнью, работал в частном бизнесе, но там не оказалось ни отпусков, ни больничных. Работа была неинтересная, не то что в метро, я ведь с техникой на «ты». Вернулся в депо и больше не уходил, даже несмотря на то, что мы из центра переехали в Зеленоград.

В 2000 году я занял пятое место на городском профконкурсе. В том же году мне исполнилось 30 лет и родился сын Андрей. Я старался посвящать ему всё своё свободное время. Когда он чуточку подрос, стали с ним путешествовать вдвоём, повидали много стран: Египет, Турцию, Шри-Ланку,



Андрей Калиманов старший – машинист, наставник, ветеран метрополитена с 29-летним стажем. Сын Андрей к своим 24 годам достиг в профессии 2-го класса

Вьетнам, Тайланд, Китай, Бали, Канарские острова в Испании, Кубу, Мексику, Доминикану. А поближе, в Лазаревское, с удовольствием ездили на машине.

Я водил сына на ёлки от метро и на экскурсии в депо. И Андрей с детства хотел пойти по моим стопам. Так и получилось. Я этому рад. Единственное, хотелось бы, чтобы он получил высшее образование. Надеюсь, созреет. Возможность совмещать учёбу с работой точно есть – наши учащиеся коллеги регулярно уходят в отпуск на сессию, а мы их замещаем.

Когда сын вышел на работу в депо в 2021 году, мне стало работать веселее. У нас одинаковые имена, поэтому иногда случается путаница. Бывает, придёшь в комнату отдыха, а там его постель застелена. Или на предрейсовом медосмотре иногда путают наши карты, если не написано Андрей Л. (Львович) Калиманов. На линии иногда едем друг за другом и с радостью встречаемся на конечной.

В профессии машиниста электропоезда я дошёл до 1-го класса. Теперь я наставник. За 20 лет обучил человек 20 – почти все они в нашей колонне, некоторые стали инструкторами и даже начальниками депо. А мне нравится моя должность, собственная ответственность за поезд. Руководить мне не хотелось бы. У нас в депо хороший коллектив. И состав «Ока» на нашей линии люблю, хотя ездил и на других: до 2016 года были «номерные», а когда на Кольцевой линии вводили АРС-АЛС, я выходил в командировку на усиление, для этого обучился управлять «Москвой-2020».

С открытием МЦД стало удобнее добираться – до «Петровско-Разумовской» всего 43 минуты. Когда едешь на работу, неизвестно, чем она закончится. Недавно после манёвров закрылось движение – переехали на перегонку в «Выхино», а вернуться не успели, там и заночевали. С утра вернулись со стажёрами в депо первым поездом. А в обычные смены пассажиры иногда стучатся в окно кабины и благодарят за поездку. Это очень приятно.

СЫН

С самого детства мне нравилась большая техника. Были мысли отучиться на пилота или пойти в дальнотойщику. Но победил пример папы. В армии служил в ВДВ. Там научился строгой дисциплине и смене графика с дневного на ночной, как в нарядах. Сразу после демобилизации пришёл во «Владыкино». Но начался ковид, группу машинистов на обучение тогда не набирали, пришлось ждать. Стартанули летом 2020-го. Если что-то было непонятно, спрашивал у папы. В Корпоративном университете говорили, мол, с тобой неинтересно, потому что и так всё знаешь. Половину срока я учился дистанци-

онно из-за пандемии. Курс машиниста завершил как бы заочно, но здорово сэкономил время на поездках из Зеленограда. Все экзамены сдал.

На работе за три года нештатных случаев не было, но некоторые рабочие дни запомнились. На днях заехал на станцию «Полянка», а там голубь. Никогда до этого не видел птиц в метро. Вот уже пару дней, как летает. А иногда встречаю пассажира на станции «Алтуфьево», который приходит в одно и то же время, часам к восьми вечера, и наблюдает, как мы маневрируем на составах. Минут по 30 стоит, смотрит, иногда что-то спрашивает у коллеги, потом уходит. Видимо, увлечённый.

С родным человеком на работе, конечно, приятнее. Если мы с папой попадаем в разные смены, коллеги, глядя в график с одинаковыми фамилиями, подкалывают, что Калимановы работают сутками. И даже дома мы часто обсуждаем прошедшие смены. На самом деле, я очень люблю свою профессию. В декабре получил 2-й класс, теперь стремлюсь к 1-му, это моя следующая цель. Ещё хотел бы выиграть профконкурс «Московские мастера». Готовлюсь.

Мои увлечения тоже связаны с движением: летом катаюсь на велосипеде, хожу на картинг, играю в баскетбол в команде депо. Зимой мы с папой паримся в бане. Если у меня будут дети, передам нашу с папой профессию по наследству.

Редакция благодарит Дмитрия Николаева из электродепо «Владыкино», приславшего идею для этой статьи на конкурс «Спецкор ММ»



Два Андрея на отдыхе в Турции в 2009 году

Спортивный календарь 2025

ДОРПРОФЖЕЛ и Центр развития имиджа работодателя и социальных программ подготовили насыщенную программу для спортсменов метро. Выбирайте соревнования и готовьтесь к стартам. А за подробными анонсами и началом регистраций следите в Телеграм-канале @sport_mosmetro

ЯНВАРЬ

Спартакиада: баскетбол



ФЕВРАЛЬ

Зимний кубок по мини-футболу

Спартакиада: баскетбол



МАРТ

Турнир по шахматам

Праздник йоги «Весеннее равновесие»

Все́й семье́ за здоровьем

Спартакиада: волейбол

Спартакиада: баскетбол

Спартакиада: мини-футбол

Кубок по многофункциональному многоборью

АПРЕЛЬ

Спартакиада: мини-футбол

Спартакиада: волейбол

Кубок по плаванию

Кубок по стрельбе из классического лука

Турнир по настольному теннису

Спортивный праздник весны и труда

МАЙ

Спартакиада: волейбол

Забег к 90-летию Московского метрополитена

XII Спартакиада метрополитенов России под эгидой Международной ассоциации «Метро»

Отборочные этапы Спартакиады трудящихся Москвы

Спартакиада: дартс

ИЮНЬ

Отборочные этапы Спартакиады трудящихся Москвы

Спартакиада: лёгкая атлетика

2-й уровень Всероссийских железнодорожных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе»

Молодёжный турслёт, посвящённый 80-летию победы в ВОВ



ИЮЛЬ

Онлайн-марафон ко Дню семьи

Спартакиада: лазертаг

Спартакиада «Комус»



АВГУСТ

Спартакиада: лазертаг

Финал Спартакиады трудящихся Москвы



СЕНТЯБРЬ

Финал Спартакиады трудящихся Москвы

Кубок по настольному теннису

Финал Всероссийских железнодорожных игр РОСПРОФЖЕЛ «Мы вместе»



ОКТАБРЬ


Кубок по шахматам «Осенний блиц»

Осенний кубок по волейболу

Кубок по стритболу

Соревнования по бегу Run online

Спартакиада: стрельба из лука



НОЯБРЬ

Кубок по многофункциональному многоборью среди подразделений



ДЕКАБРЬ

Соревнования по лыжным гонкам Ski online

Кубок по стрельбе из пневматической винтовки





Лица «Лесного»

К
О
М
А
Н
Д
А

ВЗЯЛИ ИНТЕРВЬЮ У НОВОГО НАЧАЛЬНИКА САНАТОРНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА ИГОРЯ ВЕРБИНА



Игорь Юрьевич, пожалуйста, расскажите о своей карьере?

По образованию я военный – в 1992 году окончил Московское высшее общевойсковое командное военное училище, затем, в 2001 году, – Общевоинскую академию Вооружённых Сил РФ. В 2005 году досрочно защитил кандидатскую диссертацию. В Московский метрополитен пришёл в декабре 2014 года начальником Комплекса транспортной безопасности тогда ещё Учебно-производственного центра. Далее работал в Службе профориентации, обучения и развития персонала. В 2017–2019 годах возглавлял Учебный центр Службы безопасности. После, до ноября 2024 года, был главным инженером Корпоративного университета Транспортного комплекса. Параллельно освоил программу МВА в РАНХиГС и прошёл переподготовку в ВШЭ по курсу «Сметное дело».

Раньше вы бывали в «Лесном»?

Любопытно, что ни разу за эти годы я здесь не отдыхал. Впервые приехал в комплекс уже при назначении на должность.

И как впечатление? Что в инфраструктуре «Лесного» вам нравится, а что можно улучшить?

Великолепная природа, свежий воздух, добрые и отзывчивые сотрудники, чистота на территории и в корпусах, отлаженная техническая работа – это очевидные достоинства «Лесного». Своими первоочередными задачами вижу: завершить закупки мебели и телевизоров для номеров, расширить спектр медицинских и спортивных услуг. Обязательно ускорим

процесс выполнения ремонтных работ в первом корпусе. Весной заасфальтируем некоторые дороги и заменим бордюрный камень. А к следующей осени приведём в порядок фасад здания большого бассейна. До конца года проведём апгрейд системы видеонаблюдения по периметру санатория. И улучшим условия в мини-зоопарке. Самец лани Яша – всеобщий любимец.

Будете проводить управленческие реформы?

Существующая система в санатории построена, на мой взгляд, правильно, кардинально менять ничего не собираюсь, разве что предложу коллегам некоторые улучшения. И, конечно, я стараюсь смотреть на «Лесной» с позиции клиентов. У нас много постоянных и новых гостей, а также более 4 000 подписчиков в соцсетях. Ценю обратную связь, поэтому скоро заработает дополнительный телефон и я лично буду разбирать все поступающие обращения.

Как вы проводите свободное время? Чем увлекаетесь?

Моё хобби – бег на длинные дистанции. Стараюсь больше читать, особенно литературу по саморазвитию и автобиографии. Ещё люблю театр.

Прочитайте любимого персонажа или автора.

«Сами по себе идеи неизмеримо важны и ценны, но это всего лишь идеи. Практически любой может что-нибудь придумать. Воплотить идею в действительность, в конкретный продукт – вот что по-настоящему имеет значение» (Генри Форд, «Моя жизнь. Мои достижения»).

О ЛЮБИМОЙ ПРОФЕССИИ И О СЕБЕ РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР СТОЛОВОЙ АЛЕКСЕЙ НОВИКОВ



Всего в коллективе шефа – 19 человек: менеджер, повара, официанты, заведующий складом, кухонные рабочие, посудомойщицы, уборщицы помещений

Я всегда любил готовить, лет с 14 варил дома супы. У нас в семье не было поваров, так что не знаю, откуда это пошло, но в выборе профессии я вообще не сомневался. После школы подал заявление в профтехучилище № 47 в городе Ленинске Волгоградской области, откуда я родом, даже не спрашивая совета у родителей. Учиться было интересно. Многие правила сразу запомнил на всю жизнь, например, то, что мясо и молоко нельзя хранить рядом. Помню, к диплому готовил что-то из рыбы.

После учёбы, в 1998 году, пошёл в армию, служил общевойсковым поваром в городе Краснознаменске, неподалёку от Одинцова. После срочной службы по предложению командира вернулся в воинскую часть на три года на контракт. А потом всё-таки ушёл на гражданку. Работал в ресторанах «Спортинг Клуб», «Голицын». А в гостинице Les Art Resort меня как-то попросили выйти к столику гостей. Думал, что-то не так, а они улыбались и благодарили меня за вкусное мясо по-бургундски (это говядина, томлёная в вине).

Вот уже второй год я работаю в «Лесном». Мне здесь нравится. С доставкой продуктов и ассортиментом – всё в порядке. Разработал новое меню. Часто выхожу в зал к клиентам, интересуюсь: желают ли добавки, всё ли нравится. Обычно люди довольны. Особенно хвалят пасту с морепродуктами. Так и быть, рецептом скоро поделюсь в соцсетях. Я всегда говорю, что повар –

второй художник. Одно и то же блюдо можно подать по-разному, это целое искусство.

С женой Индирой я познакомился, когда ездил в отпуск домой. Зашёл в Волгограде в аптеку за аскорбинками, она там работала фармацевтом, и вскоре увёз её с собой в Подмоскovie. У нас двое детей: Арсению восемь лет, Арине три года. Живём здесь же, в Одинцовском районе, в деревне Акулово, построили дом. Хозяйство не разводим, только газон для красоты и собака. Каждое лето ездим домой на рыбалку. Честно, я ни разу не был на море. И жена после встречи со мной тоже больше нигде не ездит, потому что в Волгоградской области есть всё, что нужно для шикарного отдыха: реки Волга и Ахтуба, пляжи, рыба, раки.

Собираюсь поступить на высшие поварские курсы. Не для того, чтобы участвовать в шоу, я достаточно скромный. Просто очень люблю свою профессию и хочу в ней развиваться.



Художник Владимир Каленский. «Автопортрет с Василисой» (2005)

Живописец, график, плакатист, педагог

105 лет назад родился Владимир Каленский – художник, создавший удивительные витражи для станции «Цветной бульвар»

Живописец-монументалист, член Союза художников СССР, России, Москвы. Ветеран Великой Отечественной войны, Заслуженный художник РСФСР (1989), народный художник РФ (2005). Почётный член Российской Академии художеств, член Союза моряков-подводников. Автор общественно-социальных и политических плакатов. Участвовал в праздничных украшениях площадей и центральных улиц Москвы.

Владимир Дионисович Каленский родился 28 января 1920 года в Иркутске в большой, многодетной семье. Отец – гидролог и топограф, участник проектирования Забайкальской железной дороги. В 1925 году отца пригласили на работу в Совет народного хозяйства СССР и семья переехала в Москву. Позже отца вместе со старшим братом перевели в образовавшийся Народный комиссариат путей сообщения.

С детства Владимир Каленский увлекался спортом и рисованием. В 1937 году начал работать токарем на электромеханическом заводе, в 1938 году поступил в Механический техникум на специальность «обработка металлов давлением и резаньем». В 1940 году был призван на действительную военную службу в ВМФ СССР. Война застала его во время прохождения службы в Учебном отряде Северного флота на острове Соловки. В годы войны краснофлотец Каленский проходил службу в Разведуправлении Северного флота радиоразведчиком. Совершил несколько боевых походов на подводной лодке «С-56».

Владимир Каленский – кавалер орденов «Красной звезды» и «Отечественной войны», награжден медалями «Адмирал Нахимов», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и другими.

Испытав все трудности и лишения, связанные с участием в боевых действиях в суровых условиях Заполярья, на подводных лодках Северного флота, он на всю жизнь остался художником, творчество которого носило ярко выраженную жизнеутверждающую, религиозно-патриотическую направленность.



Владимир Каленский. «Спасите наши души» (1988)

И в главные герои своих произведений он принимает защитника Отечества, простого православного человека и свою маленькую внучку Василису, которой посвящены самые светлые и радостные картины.

Особое место в его творчестве занимает картина «Спасите наши души» (в некоторых изданиях её называют «Портрет Высоцкого»). Конечно, участнику боевых действий, моряку-подводнику Каленскому было хорошо известно, что значат слова из песни Высоцкого: «Спасите наши души! Мы бредим от удушья».

В 1945 году Владимир Каленский был демобилизован и направлен учиться в Московское высшее художественно-промышленное училище (МВХПУ). В 1950 году он был принят в Управление строительством высотного здания МГУ на должность художника-архитектора.

В 1952–1957 годах работал в МВХПУ в должности преподавателя, ассистента профессора Сергея Герасимова. Учился в аспирантуре. В 1954 году Каленскому была присуждена поощрительная премия Всесоюзного конкурса за лучшие образцы художественных произведений народно-прикладного искусства.

С середины 1950-х годов – участник всесоюзных, республиканских, московских ежегодных выставок художников-ветеранов. Участвовал в выставках советских художников в Пекине и Пхеньяне, на Кубе, в Монголии, Нидерландах, Бельгии, Канаде, Польше, Франции и Англии.

В конце 1950-х годов в творческом содружестве с женой, художником Ириной Каленской, работал над общественно-социальными и политическими плакатами в издательстве «Изобразительное искусство». В эти годы художник выработал узнаваемую манеру, используя типические черты, свойственные времени, нашёл свой стиль плаката.



Владимир Каленский. Плакат «Шире электрификацию железных дорог!» (1956)



Витраж «Артисты цирка» на станции «Цветной бульвар»



Витражи на станции «Цветной бульвар»

С начала 1970-х годов в союзе с архитекторами Владимир Каленский принимал активное участие в разработке и реализации проектов экспериментальной программы синтеза искусств в Москве, в частности проекта реконструкции Калининского проспекта (Нового Арбата), в разработке проекта комплексного архитектурно-художественного решения здания типовой школы № 99 в Строгине, за который ему была объявлена благодарность Московского Союза художников. Активно участвовал в проводимых в Москве архитектурно-художественных конкурсах, участвовал в праздничных украшениях Красной, Комсомольской, Смоленской, Арбатской площадей и центральных улиц Москвы. Наряду с творческой работой, много времени и сил уделял общественной деятельности в жизни Московского союза художников, а также военно-патриотической работе.



Владимир Каленский. Плакат «Да здравствует социалистическая революция!» (1966)

В середине 1980-х годов Владимир Каленский выиграл конкурс на тематическое оформление станции метро «Цветной бульвар». Изначально художник предлагал оформить карнизы витражами зелёного цвета, но в Главном архитектурно-планировочном управлении Москомархитектуры этот вариант не утвердили. В итоге световые фризы из матового полупрозрачного стекла украсили медальоны с витражными вставками из разноцветного стекла, на которых изображены причудливые растения и цветы. Такие же витражи, но меньшего размера, размещены со стороны боковых платформ. В торце переходного зала был установлен витраж «Артисты цирка», на котором можно увидеть лица клоунов Михаила Румянцева («Карандаша»), Олега Попова и Юрия Никулина. Справа и слева от них – представители различных цирковых профессий: силачи и эквилибристы, дрессировщики и вольтижировщики (гимнасты на лошадях).

В 1987 году Владимиру Каленскому была присуждена Первая премия Московского городского конкурса на создание витражей для станции «Цветной бульвар». А в 1999 году он был награжден медалью Русской Православной церкви святого Благоверного князя Даниила Московского за роспись храма Александра Невского в Куркине.

Владимир Каленский умер в 2012 году в Москве на 92 году жизни. До последнего дня он был полон творческих планов и надежд.

«Баррикадная»

Сегодня расскажем о станции, любимой всеми детьми, –
ведь именно она ближе всего расположена к Московскому зоопарку



Станция «Баррикадная»
(из книги «Мы в Москве»
Леонида Яхнина, 1980)

Станция «Баррикадная» открылась 30 декабря 1972 года в составе первого участка Краснопресненского радиуса. Названа она была по одноимённой улице, которая получила своё наименование в 1919 году в честь революционных событий декабря 1905 года. Именно здесь рабочие-дружинники мебельной фабрики Шмита на Пресне построили баррикады, чтобы остановить продвижение царских войск. Прежнее название – Кудринская – было дано по селу Кудрино, на территории которого в XVIII веке возникла улица. Это же село дало название и соседней Кудринской площади.

Художественное оформление станции поручили Александру Стрелкову, который к тому моменту уже был достаточно именитым проектировщиком и являлся главным архитектором проектного института «Метрогипротранс». Он уже успел выполнить роскошный наземный павильон станции «Смоленская», спроектировать подземные залы станций «Октябрьская», «Ленинский проспект» и «Площадь Ногина» (сейчас – «Китай-город»), а также воплотить в жизнь уникальный проект наземной станции «Ждановская» (сейчас – «Выхино»), совмещённой с железнодорожной платформой. Но прежде всего он был известен как соавтор «Новослободской», одной из самых красивых станций московского метро, украшенной разноцветными витражами. И хотя приду- мал их знаменитый Алексей Душкин, основная работа по проектированию станции легла на плечи тогда ещё молодого архитектора Стрелкова.

В строительстве «Баррикадной» (а также соседней с ней станции «Улица 1905 года») впервые в практике сооружения объектов Московского метрополитена принимали участие не только специалисты Мосметростроя, но и Управление строительства 10А (сейчас – АО «Трансинжстрой»).

При сооружении «Баррикадной» возникли определённые сложности. Дело в том, что станция была



Отделанный декоративным панно портал и самый первый световой указатель (1973)

запроектирована рядом с территорией Московского зоопарка, а точнее – практически прямо под Большим Пресненским прудом – тем самым, где обитают розовые фламинго. Почвы здесь были глинистыми, и вода представляла реальную опасность для будущей станции. В итоге станцию возвели из сборной чугунной обделки, используя типовой проект, но увеличив ширину пилонов.

Сам Александр Стрелков вспоминал об этом так: «Строительство станции, расположенной под прудом зоопарка, осложнилось гидрогеологическими условиями. Глинистый слой грунта грозил сечением воды. И тогда я предложил конструкторам делать шестиметровые пилоны, массивы которых предохраняли бы от течей. Передо мной стояла задача: создать торжественный революционный образ и одновременно – оптическую иллюзию, которая бы скрадывала размеры пилона. Я решил его в виде складчатого блока, напоминающего и баррикады, и полотнища знамён.

Мрамор для этой станции добывали на берегу Байкала, в местах, ранее поставлявших слюду. Оказалось, что истощённые карьеры города Слюдянки богаты мрамором, кусок которого я подверг испытанию. Испытания прошли успешно, и теперь этот город развивает камнедобывающую промышленность. У мрамора богатая палитра, состоящая из красных, голубых, зеленоватых, серых вкраплений. Путевая стена на «Баррикадной» выложена плитками из отходов, скопившихся на отделочном заводе, – прекрасным газганским мрамором с широкой цветовой растяжкой от тёмного до бледно-розового и жёлтого. Думаю, что ликование природы, запечатленное в камне, может породить в душе человека такой искренний эмоциональный отклик, какого не вызовешь самым изощренным декором».

Пол станции выложили серыми и красными гранитными плитками. Порталы центрального зала украшены декоративными панно из алюминия с изображениями цветов, звёзд, серпов и молотов, созданными латвий-



Барельефная композиция на наземном вестибюле

скими художниками Хаймом Рысиным и Джемсом Бодником. Технологические двери украшены литыми композициями из белого металла на тему пролетарского гнева: поднятые в угрожающих жестах кулаки.

С ломаными линиями на пилонах переключаются люминесцентные светильники, размещённые на потолке в центральном и боковых залах. Подобную форму светильников архитектор Михаил Марковский предлагал для освещения восточного зала станции «Площадь Ногина», но в итоге там появились светильники в прямую линию по оси залов, а световод-молнию Александр Стрелков забрал себе – на «Баррикадную».

Кстати, именно на «Баррикадной» впервые в московском метро были размещены информационные указатели в виде светящихся коробов. Такое решение предложил художник Юрий Милославов, занимавшийся световым оформлением станций.

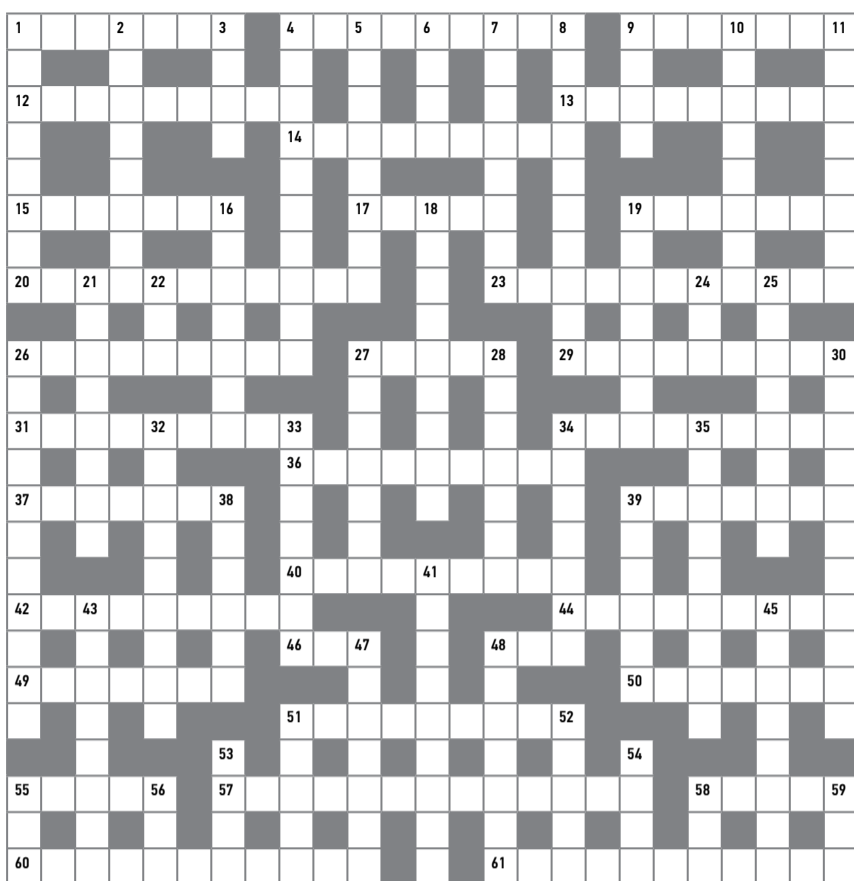
Из западного торца центрального зала можно перейти на станцию «Краснопресненская» Кольцевой линии. Восточный торец «Баррикадной» соединяется эскалаторным наклоном с наземным вестибюлем, который сооружался в котловане с анкерным креплением, впервые применённым на строительстве Московского метрополитена. Во время строительства анкеры заменили расстрелы, раскрепляющие металлические сваи, и обеспечили свободную работу механизмов, значительно увеличив темп сооружения вестибюля.

Расположенный на Баррикадной улице, напротив высотки на Кудринской площади (до 1992 года – площадь Восстания), наземный вестибюль, представляет собой прямоугольное здание с большой площадью остекления. Снаружи вестибюль облицован плитками известняка. На его левом углу размещён трёхфигурный барельеф, посвящённый боям декабрьского вооружённого восстания 1905 года (авторы Игорь Дороган и Борис Широков): защитники баррикады погибают, но не сдаются. Неостеклённые стены облицованы кальцифиром, парапет балюстрады тоннельной арки – тёмно-серым диабазом.

В 2015–2016 годах провели капитальный ремонт наземного вестибюля «Баррикадной» и обновили его интерьер: заменили полы и облицовку стен, проложили новые коммуникации. А в марте 2022 года прямо у выхода из вестибюля открылся дополнительный вход в Московский зоопарк.



Станция «Баррикадная» почти три года была конечной станцией Краснопресненского радиуса



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:

По горизонтали: 1. Полежаев. 5. Износ. 7. Мадригал. 11. Рябина. 12. Расстегай. 14. Спор. 15. Радиатор. 16. Аллергия. 17. Морзе. 18. Нотариус. 22. Автопарк. 25. Контрагент. 26. Евстигнеев. 28. Яблоко. 30. Аутсайдер. 33. Нутрия. 35. Новокосино. 36. Делиниатор. 37. Африка. 39. Треуголка. 42. Брикет. 43. Мерчандайзинг. 45. Гастро. 47. Рюкзак. 50. Экономика. 51. Антропогенез. 53. Андриканис. 54. Трон. 55. Занос. 56. Лыжи. 57. Андреев.

По вертикали: 1. Партизанская. 2. Лабиринт. 3. Авария. 4. Верста. 5. Инструмент. 6. Соглашение. 7. Майолика. 8. Десерт. 9. Гирлянда. 10. Лесопарковая. 13. Театральная. 19. Астрономия. 20. Иваново. 21. Сценарист. 23. Трианон. 24. Пунктуация. 27. Стрелка. 29. Биосфера. 31. Теорема. 32. Дедал. 34. Изолента. 38. Алмаз. 40. Гидроузел. 41. Кузьминки. 42. Багратион. 44. Рентген. 45. Гарант. 46. Перрон. 48. Здание. 49. Курсив. 50. Этнос. 52. Паз.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Разговорное название трамвайного маршрута «А»
9. Расширение на краю трубы в виде воронки
12. Художественный руководитель – директор МХТ имени А.П. Чехова
13. Специалист по ведению хозяйственного учёта
14. Установление биржевой цены ценных бумаг и товаров
15. Станция МЦК
17. Водное травянистое растение с толстым чёрно-бурым початком на высоком стебле
19. Желе из плодов с сахаром
20. Писатель, автор книги «Москва и москвичи»
23. Советская киноактриса, сыгравшая Мэри Поппинс
26. Исключительное право на производство или продажу чего-либо
27. Орфографический знак для разделения или переноса частей слова
29. Станция Сокольнической линии
31. Лёгкая постройка на возвышенном месте, позволяющая обозреть окрестности
34. Территория, которая считается самым ветреным районом Европы
36. ТЧ-3
37. Человек, удостоенный премии
39. Тюрьма по старинке
40. Драгоценный камень густого красного цвета
42. Место посадки пассажиров
44. Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
46. Двухслогная стихотворная стопа с ударением на втором слоге
48. Отец отца или матери
49. Летняя открытая пристройка к дому
50. Пути как без стрелок, так и со стрелками, установленными и запертыми в направлении предполагаемого следования подвижного состава
51. Крепления для подвески кабелей
55. Весёлое высказывание
57. Станция Сокольнической линии
58. Подкованное Левшой насекомое
60. День недели
61. Организация, осуществляющая технический контроль за правилами устройства и безопасной эксплуатации котлов и сосудов, работающих под давлением

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Специалист по раскопкам
2. Станция МЦД-3
3. Дугообразное перекрытие между двумя колоннами
4. Станция Замоскворецкой линии
5. Помещение для публичных лекций
6. Крупный морской рак
7. Дорожное сооружение для распределения потоков транспорта
8. Крытый пролёт над платформами вонзала
9. Чурка для игры в городки
10. Корпус человека
11. Станция Люблинско-Дмитровской линии
16. Человек с ограниченными возможностями
18. Архитектор станций «Электровозовская» и «Проспект Мира»-кольцевая
19. Любое материальное тело
21. Полимерный материал для покрытия полов
22. Ритмический речитатив
24. Служебный разряд военных
25. Специалист по верховой езде
26. Способность к быстрому передвижению или действию
27. Хорда, проходящая через центр окружности
28. Течение жидкости или сыпучих тел, совершающееся силой собственной тяжести
30. Круг действий, возложенных на кого-нибудь и безусловных для выполнения
32. Весь мир, бесконечный во времени и в пространстве
33. Станция Люблинско-Дмитровской линии
34. Плитка из застывшей массы какао с сахаром
35. Газовая оболочка Земли
38. Повреждение организма внешним воздействием
39. Африканский деревянный барабан
41. Станция МЦК
43. Четырёхколёсная крытая дорожная повозка на длинных дрогах
45. Экономическое и политическое объединение Европейских государств
47. Энергетическая оболочка живого организма
48. Тетрадь для ежедневных записей
51. Цирковой весельчак
52. Наплыв металла по наружному краю трамвайного колеса
53. Тонкое чувство эстета
54. Продукт животноводства
55. Плоскость соприкосновения двух камней или кирпичей в кладке
56. Многолетнее травянистое лекарственное растение, растущее по берегам рек и озёр
58. Небольшой настенный светильник
59. Земельная мера площади

КНИЖНАЯ ПОЛКА

ВАГОНЫ МЕТРО ТИПА А И Б

Павел Пузанов, Виктор Дроботов
2021

Эта уникальная книга, изданная на личные средства авторов тиражом всего в 500 экземпляров, посвящена первым отечественным вагонам для метрополитена. В ней подробно рассказывается о том, как непросто они создавались при отсутствии какого-либо опыта в данной области в далекие 30-е годы прошлого века. О том, как сложно проходило освоение новой техники и как в ходе эксплуатации приходилось работать над усовершенствованием отдельных узлов оборудования вагонов.

Вагоны эти в течение сорока лет ежедневно перевозили миллионы пассажиров по подземным трассам столицы. А это были непростые годы, включая военное лихолетье с эвакуацией в далёкий город Андижан в Узбекистане 180 вагонов, т.е. почти 2/3 всего подвижного состава, имеющегося в московском метро на тот момент.



Но они всё выдержали! Ни один из этих вагонов не был досрочно снят с эксплуатации из-за неудовлетворительного технического состояния. Они были надёжны и никогда не вызывали нареканий у эксплуатационного персонала. И это несмотря на то, что они были первыми.

В книге имеются подробные описания вагонов, их история, а также фотографии, схемы устройств и самих вагонов.

ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ КВИЗА СО СТР. 6

1. 5 копеек. Чтобы пройти в метро, в турникет отпустили монетку такого номинала. Разменять деньги можно было либо в специальном автомате, либо в кассе станции.
2. Все они построены на действующих перегонах между уже открытыми станциями метро.
3. «Улица Академика Янгеля». Тема космоса находит отражение в метрополитенах разных городов. В Москве также есть станция «Площадь Гагарина» МЦК и «Улица Академика Королёва» монорельса, в Санкт-Петербурге – «Звёздная», а самая южная станция метро в России – «Гагаринская» в Самаре. И это далеко не полный список мест, где подземка переключается с космосом.



7 марта

Корпоративный университет
Варшавское шоссе, 93

8 (495) 622 28 31
8 (495) 622 73 18

- Если решили сдать кровь, согласуйте со своим руководителем дату
- Позвоните в здравпункт (телефон выше), чтобы уточнить условия процедуры и расписание – оно может корректироваться
- Вам положены дополнительные выходные. Узнайте в отделе кадров, как их оформить
- За донацию выплачивают 1 553 ₽

МОЁ МЕТРО
газета
Февраль
2 (166) 2025

Газета «Моё метро»,
Февраль 2025, № 2 (166)
Редакционная коллегия:
Виктор Козловский (председатель),
Павел Ковалёв
Главный редактор:
Елена Карпенко

Авторы и редакторы: Ольга Посадская,
Алина Колесникова, Полина Коваленко, Пётр Новиков,
Екатерина Харина
Фото: Алексей Леонов, Дмитрий Иванов, Константин
Якубов, Анатолий Балдин, Александра Кубеева,
Виктория Антипова
Художественное оформление: Нина Пряничникова,
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: 25.02.2025 г. Тираж 30 000 экз.
Номер заказа 0277-25
Контакты: Телеграм @moje_metro_bot, 8 (499) 325 06 32