



# Под одним флагом

12 июня отмечаем День России и знакомимся ближе с коллегами,  
переселившимися из других стран. Стр. 6

# «Если бы про нас снимали фильм – это был бы вестерн»

Машинист электродепо «Нижегородское» Сергей Климанов – лучший наставник



## Как давно вы машинист?

Стаж – пять лет. Зацепило объявление о наборе кадров в метрополитен. И решил себя попробовать, потому что это городской механизм, который всегда работает, и здесь есть стабильность.

## Что привлекает в профессии?

Думаю, она интересна для многих. Управление огромной железной машиной под землёй, перевозка пассажиров – это значимый труд и вклад в жизнь города.

Когда учился, проходил практику в электродепо «Свиблово», думал там и остаться, но кадры больше нужны на новых линиях, в частности на БКЛ. Устроился в электродепо «Замоскворецкое», а потом перешёл в «Нижегородское».

## Вспоминаете своих наставников?

В «Свиблово» – машинист Андрей Травицкий и инструктор Олег Владимирович Чернявский. Это те люди, которые вводили меня в Московский метрополитен, дали базу, объяснили всю специфику работы, где и как действовать.

В процессе моего развития в профессии появлялись новые наставники, так как менялась специфика работы: это старшинство на машине, обязанности инструктора. Зам по эксплуатации Сергей Андреевич Ефременко – пример карьерного пути для меня. Инструкторы по обучению Алексей Сергеевич Переверзев и Максим Васильевич Акулов дали мне советы на будущее, как действовать на должностях разного уровня.

## Как вы стали наставником?

Назначили после трёх лет работы. Потому что показывал определённые навыки, знания в обучении. В профконкурсе на лучшего машиниста дважды становился вторым в депо.

## Какой вы учитель?

Не скажу, что я сильно требовательный, зубрить ничего не заставляю. Стараюсь

всегда предугадать возможные сложности в работе машиниста, обозначаю маяки, где можно подтянуть знания, обязательно похвалю, если у него всё хорошо.

## На конкурсе были сложные задания?

Второй этап – непростой, были весьма неожиданные вопросы, некоторые слегка вводили в ступор. Но от этого было только интереснее разбираться. На третьем этапе, где разбирали кейс с кандидатом на должность, было сложно быстро сориентироваться. Жюри оценивало логику, ход мышления, аргументацию.

## Такие задачи конкурса применимы в реальной работе?

Да, это хороший опыт. Одно дело – практика, обучение человека профессиональным навыкам. А здесь посмотрели на весь процесс немножко с другой стороны. Расширили знания теорией, углубились в психологию людей, рассмотрели разницу поколений, как кому преподносить информацию – всё это пригодится.

## Если бы про наставников снимали фильм, то в каком жанре?

Думаю, это был бы какой-нибудь вестерн про опытного ковбоя, которому положено быть справедливым. Потому что наставник в определённый момент должен проявлять строгость. И при этом оставаться уважаемым героем, хорошим примером и быстро реагировать в разных ситуациях.

## Призёры конкурса:



**Егор Литинский**, инженер 2-й категории Отдела диагностики трамвайных линий, Центр диагностики и мониторинга



**Степан Корсаков**, старший электромеханик Дирекции информационно-технологических систем и систем связи

## Поездки выгоднее с картой ВТБ

Новая карта для родственников и друзей метрополитена



**Кешбэк на транспорт 15% в течение 90 дней с момента получения**

01

4131 Междугородние, пригородные, городские автобусы

4111 Метро, пригородные электрички, трамваи, автобусы, паромы

4789 Услуги пассажирских перевозок нигде более не классифицированные  
Трансферы, фуникулеры, канатные дороги, велотакси, конные экипажи, часто присваивается аэроэкспрессам

После 90 дней кешбек рандомный

**Подписка ВТБ-плюс (Wink) бесплатно 45 дней, далее 349 рублей в месяц**

02



Оформить карту и узнать подробности

+7 906 744-53-00  
Менеджер Ян Кузнецов

## А если вы ещё не зарплатный клиент ВТБ



Новым клиентам – **золотой уровень** «максимум возможностей» на 90 дней

Услуга **ВТБ-Family** после первого зачисления заработной платы

Выпуск и обслуживание карты **бесплатно**

**Бесплатное снятие наличных** во всех банкоматах РФ

Переводы и оплата ЖКХ, штрафов, образования **без комиссии**

**5 категорий кешбэка** на выбор

10% кешбэк на заказ продуктов в ВТБ Онлайн в сервисе Магнит Доставка



Подробнее о зарплатной Мультикарте и контакт менеджера

# Всемирный день охраны труда провели на Южном речном вокзале

60 специалистов блеснули талантами и сыграли в тематический квиз



Участники ответили на вопросы по истории появления средств индивидуальной защиты (СИЗ), продолжили фразы исторических персонажей и продемонстрировали творческий подход в решении других задач по охране труда. Победили две команды:

## «Фонарный»

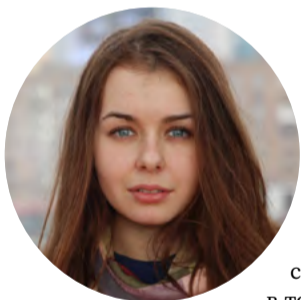
**Валерия Денисова**, Управление ДИ  
**Анна Лагойда**, Единый диспетчерский центр  
**Любовь Коркина**, Электромеханическая служба  
**Наталья Хохлова**, Служба электроснабжения  
**Галина Ломакина**, Служба безопасности  
**Ангелина Мосолова**, Служба подвижного состава

## «Яуза»

**Анна Максурова**, Медицинская служба  
**Екатерина Бабаева**, Управление ДИ  
**Алина Морданова**, Управление ДИ  
**Александра Курова**, электродепо «Сокол»  
**Елизавета Крюкова**, электродепо «Митино»  
**Марина Якимова**, Трамвайное управление

Главный приз в тематическом конкурсе на лучший знак безопасности, который проходил среди всех работников метро, выиграла

**Татьяна Пивцова** из Корпоративного университета:



Я была в отпуске, когда подводили итоги. Очень удивилась, когда позвонила руководитель и сообщила о победе. Это приятная неожиданность.

Хотелось сделать что-то менее формальное, чтобы мой персонаж, кот, вызывал улыбку, но при этом транслировал правильные ценности. Также кот у меня ассоциируется с домом, где нас ждут. Мы соблюдаем нормы охраны труда в том числе ради того, чтобы каждый вечер возвращаться домой в добром здравии. Мой герой, несмотря на свои «девять жизней», всё равно думает о безопасности. Если он так бережёт свои лапки, то мы тоже должны относиться к безопасности в девять раз строже. Охрана труда может быть визуально интересной и современной, а у меня она ещё и с душой.

**2 Анастасия Фирсакова**  
Служба движения

**3 Лина Лодяная**  
ДИТС

Встречи такого масштаба проводятся в метрополитене уже 5 лет.

**Елена Пискунова**, начальник Службы охраны труда:



В будущем жду, что вовлечённость в вопросы охраны труда будет расти как среди специалистов, работающих в этой области, так и среди работников других профессий. Популяризация охраны труда – важнейшая задача, а главное богатство всегда и везде – это человек. Важно, чтобы никто из специалистов в области охраны труда не чувствовал себя одиноким. Чтобы каждый знал: есть команда, есть те, кто подставит плечо, с кем можно посоветоваться в любое время.

Охрана труда и профилактика рисков должны стать для каждого работника метрополитена привычкой, такой же естественной, как умываться с утра или пристёгиваться в машине. Мы двигаемся в правильном направлении. А дальше – больше. Больше работы – больше ответственности и выше результаты.

# Фельдшеры Филипп Плоткин, Наталья Тарасова и Алексей Корниенко – команда лучших медработников метро

Сборные сложились случайным образом из лидеров после первого этапа конкурса. В финале всех обошёл «Десятый радиус»



**Филипп Плоткин**, фельдшер Октябрьского трамвайного депо

Здесь я два года, до этого 21 год работал на скорой помощи. Когда уже позади большая часть жизни, хочется чего-то более спокойного. Мне комфортно работается и в бытовом плане, и в физическом. В конкурсах я участвовал. Но это было почти 40 лет назад, я танцевал в ансамбле народного танца «Гармония». Это, конечно, другое, но волнения у меня никогда не было, если я уверен в знаниях и в том, что сделал всё, что от меня зависело. С участниками команды раньше не были знакомы. Когда готовили творческое задание, нам помогала наш непосредственный руководитель, объединяла нас и мотивировала. Мы готовили видеоклип, снимали долго, в разных частях Москвы. Результат всем понравился и себя оправдал. Когда пришёл на второй этап, понял, что раз уж взялся, нужно идти до конца и к победе.

**Наталья Тарасова**, фельдшер Краснопресненского трамвайного депо

Раньше трудилась в больнице, в Медицинской службе – уже пятый год. Проверяю состояние здоровья водителей трамваев. В конкурсе участвую впервые, ощущения – непередаваемые. Очень приятно выйти с таким результатом. Мне было несложно – у нас всегда рука на пульсе, готовы ко всему. В финале интересные задания, было прикольно, смеялись, потому что всё от обратного. Например, нужно было составить антиинструкцию.

**Алексей Корниенко**, фельдшер Октябрьского трамвайного депо

Сюда пришёл полтора года назад из Пожарно-спасательного центра Москвы. Общий стаж в медицине – 20 лет, было много мест работы: здравпункт военного завода, НИИ Склифосовского, скорая помощь. В трамвайное депо пришёл, потому что хотелось разнообразия и быть поближе к дому. Раньше в подобных конкурсах не участвовал. После тестирования собралась хорошая команда: все знающие и с большим опытом. Формат финала интересный: нужны знания, определённая фантазия и чувство юмора.

**2 Терапевтический пункт в электродепо «Лихоборы»**

**3 Центр психофизиологического обеспечения**



ТВОЙ ГОРОД  
ТВОЁ ДЕЛО

Управление  
Кадровых  
Сервисов

# ОПРОС ВОВЛЕЧЕННОСТИ «ПРО нас»

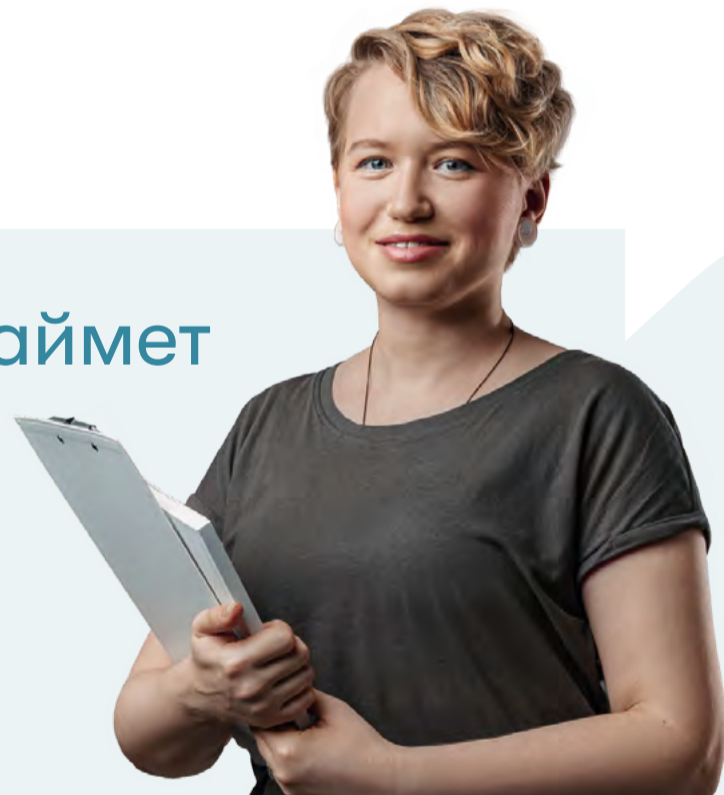


Узнать больше

**2–9  
ИЮНЯ**

Пройдите опрос и внесите  
свой вклад в развитие нашей  
организации

Прохождение опроса займет  
не более 20 минут



Вы сможете анонимно  
рассказать об условиях  
труда и рабочей  
атмосфере

**СЛЫШИМ КАЖДОГО – МЕНЯЕМСЯ ВМЕСТЕ**

# 45 лет Специальной автобазе

Как менялся парк, умножались задачи, сохранялась и росла уникальная команда

**Ф**ундамент будущего филиала заложили ещё в 1963 году в Службе тоннельных сооружений. Но официальным днём рождения Специальной автобазы (САБ) считается 1 июня 1981 года – тогда автоучасток одной службы получил статус отдельного подразделения и начал работать на весь метрополитен.



## Андрей Лагутин

ветеран труда, сегодня работает контролёром технического состояния автотранспортных средств, а начинал водителем автомобиля

«Я пришёл незадолго до этого приказа и отмечаю своё 45-летие в метро почти одновременно с юбилеем нашей Спецавтобазы. Тогда у нас было примерно 300 машин. Сейчас раз в пять больше. Возил опилки, которые использовали для уборки станций. Антифриза не было, заливали вместо него воду. И когда машины зимой начинали прогреваться, тут стоял такой пар, что и здания не разглядеть. Теперь техника намного удобней и экологичней».



## Сергей Рыженков

ветеран метро, водитель автомобиля

«В 80-е было сложнее физически, а сегодня – эмоционально: очень плотное движение в городе. Устроиться сюда было непросто. Это место считалось элитным, и брали только по рекомендации работников метро. Именно так, с подачи знакомого, я пришёл в САБ и остаюсь здесь уже больше 40 лет».

## Миссия

Сегодня Спецавтобаза – мощный логистический центр, без которого метрополитену не обойтись. Её основная (историческая) локация находится в электродепо «Северное», но есть ещё площадки на территориях депо «Владыкино» и «Руднево». Под руководством начальника САБ Антона Матюнина трудятся около 700 специалистов, а на балансе числится более 1250 единиц техники, от дорожных катков до многотонных автокранов, способных поднять груз на высоту восьмизэтажного дома.



## Антон Матюнин

начальник Спецавтобазы

«Спецавтобаза закрывает все автомобильные перевозки метрополитена. Мы оперативно выделяем технику под заявки и держим парк в боевой готовности. Непростое подразделение, но мы справляемся, потому что у нас очень дружный, отзывчивый коллектив».

Структура подразделения выстроена по профилям. Первая колонна отвечает за легковой и грузопассажирский транспорт, автобусы и микроавтобусы. Вторая сосредоточена на тяжёлой грузовой технике, автовышках, кранах-манипуляторах, длинномерах и самосвалах. Третья, новообразованная, специализируется на дорожно-строительной технике: тракторах, фронтальных погрузчиках и экскаваторах. Отдельно действует колонна восстановительных формирований, обеспечивающая мобильность аварийных бригад.

Водители ежедневно взаимодействуют со всеми службами подземки. Перевозка рельсов, шпал или трамвайных плит – задача привычная и отлаженная, но бывают и нестандартные грузы. «Я недавно перевозил ростовых кукол – Метрошу, Электробусика и Речкина, – вспоминает Сергей Рыженков. – У нас каждый день – это новость, новые впечатления, новые люди». Помощь Спецавтобазы нужна всем в метрополитене – от складов спецодежды до таких творческих проектов, как «Музыка в метро».

## Эксклюзив

Особая гордость Специальной автобазы – машины-гибриды, способные работать и на асфальте, и на рельсах. «Есть экскаватор с комбоходом. С его помощью легко производить работы на кривых участках трамвайных путей. Второй экземпляр – унимог. Он также встаёт на рельсы, проводит промывку под высоким давлением и убирает снег. Третий – поднимает на высоту бригады для обслуживания контактной сети и движется по путям на определённой скорости», – перечисляет начальник филиала.

Вместе с сохранением уникальной спецтехники идёт активное обновление парка. Спецавтобаза стала первопроходцем в закупке и обкатке электромобилей «Москвич». «Мы начали их внедрение, отрабатывали эксплуатацию на практике, а теперь передаём накопленный опыт другим организациям города. Техника полностью экологична и меняет культуру сервиса», – подчёркивает руководитель Антон Матюнин.



## Главная сила

За 45 лет сменились марки авто, нормативы безопасности и логистические схемы, но главная сила филиала неизменна – это его люди. Те, чей стаж порой превышает возраст самого подразделения, чьи семьи трудятся здесь поколениями, кто ежедневно демонстрирует высокое мастерство в плотном трафике столицы, и те, кто только сделал выбор и начал путь с мыслью стать профи.

«Остаюсь, потому что это место – уже как родной дом», – признаётся Андрей Лагутин. Дух товарищества поддерживают здесь десятилетиями: от совместных субботников с музыкой до клуба рыболовов – все архивные снимки бережно хранят. И дополняют новыми, от курсов мастерства до совместных путешествий. А работники помоложе подтверждают слова старожил.



## Сергей Борисов

водитель автомобиля

«У нас сплочённый коллектив. Все подолгу работают, друг друга уважают, понимают. Это дорогого стоит. Я сам пришёл сюда по стопам отца – он тоже трудился на Спецавтобазе. Начинать я на самосвале, а теперь управляю 20-метровой сцепкой, которая может перевозить до 20 тонн груза».



## Алексей Ерошкин

водитель автомобиля

«Я здесь десять лет. Начинать на МАЗе, а сейчас освоил спецтехнику. Например, автогидроподъёмники. Самый большой из них доставляет рабочих на высоту 29 метров. А пришёл я по дружескому совету. У меня здесь приятели работают. Сказали: „Иди, не пожалеешь“. Так и получилось».

## Какой будет Спецавтобаза через следующие 45 лет?

Мы попросили наших собеседников представить себе будущее.

«Думаю, дойдём до того, что транспорт у нас будет летать по воздуху. И, конечно, впереди расширение – новые площади, новые объекты», – прогнозирует Антон Матюнин. Водители спецтехники обещают освоить воздушные авто. А ветераны замечают: «Главное, сохранить такие же добрые, тёплые отношения в коллективе». И добавляют напутствие на все времена: «Ровной дороги, ни гвоздя ни жезла».

Ольга Посадская

# Под одним флагом

Иммигрировали и сменили профессию.  
В Год единства народов нашей страны и ко Дню России 12 июня  
узнали истории коллег-переселенцев



## Росен Георгиев

Машинист электродепо «Солнцево»  
Место рождения – Болгария  
Профессия до метро – дипломат

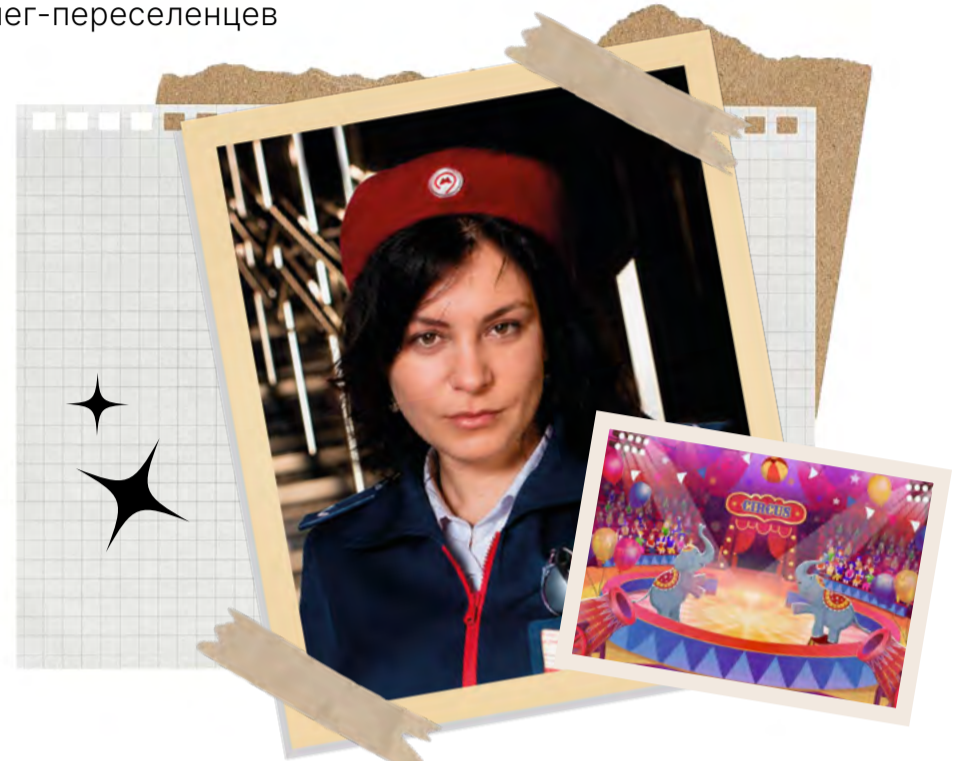
Дома в Софии мы считаем, что Россия – дружеское государство, спасшее нас от турок. С первого класса школы я учил русский язык и переписывался с детьми из СССР. Мечтал поехать в Москву. После первого курса Международного славянского института я выиграл конкурс и в 1998 году по обмену стал студентом МГИМО. Это был мой первый выезд за границу.

В жилом доме рядом с институтом выделили под общежитие целый подъезд. Учился на факультете международных отношений, специализировался на Испании и странах Латинской Америки. В магистратуре изучал международное право. Но нас никогда не отправляли в командировки. Условием студенческого обмена было возвращение в МИД Болгарии, чтобы делать карьеру. Но диплом выдавали и так, без обязательной отработки. После вуза я женился на своей сокурснице, и она совсем не хотела уезжать из Москвы. Тогда я устроился в банк, и эта сфера затянула меня на долгие годы. Конечно, я хотел работать в МИД РФ, но в то время у меня ещё не было российского гражданства.

В 2022 году я на год уезжал в Болгарию. Когда вернулся в Россию, понял, что хочу найти новую, интересную и социально значимую работу. До этого ездил в гости к брату в Англию. И мне запал в память наш случайный разговор про поездку. А в Москве увидел рекламу «Стань машинистом» и подумал, почему бы мне не попробовать. Меня брали и в РЖД, но я выбрал метро, чтобы остаться в Москве. Жена Майя сначала была в шоке от моих карьерных перемен. Но уже привыкает.

В нашем коллективе – отличные ребята, постоянно шутим и смеёмся. При этом сама работа – важная. Это тебе не «дёргай ручку – получай полчку». Здесь социальная миссия, я отвечаю за благополучие горожан. Каждая смена отличается от предыдущей. Бывает, заезжаешь на станцию – а там группа детей едет на экскурсию, и все мне машут. Иногда пассажиры подходят сфотографироваться или поблагодарить. Постоянно учусь, развиваюсь. Очень нравится корпоративный спорт: волейбол, баскетбол, футбол, ещё думаю пойти на шахматы. И поездить по профсоюзным санаториям.

Какие цели? Повышать класс. Пока всё. Возможно, когда-нибудь я стану инструктором.



## Ярослава Шмидт

Дежурная станционного поста централизации (ДСЦП)  
Место рождения – Казахстан  
Профессия до метро – художник по свету в цирке

«Где, где? В Караганде!» – это про меня. В этом городе я родилась в 1986 году. Все мои предки встретились в Казахстане на освоении целины: дедушка по отцу Ярослав Гудыно – латыш, мамин отец Абрам Шмидт – немец из Поволжья, бабушки, обе Надежды, имеют корни в Белоруссии и на Украине. Мои родители, Владимир и Валентина, познакомились в карагандинском цирке. Мама работала там буфетчицей, а папа – униформистом, монтировал сцену. Поэтому лет до трёх я росла в цирковой атмосфере.

Ещё в советское время папин отец вернулся в родную Латвию. Мамины родственники жили в Саратове, и мы ездили к ним в гости. А в 2000 году мы решили переехать в город на Волге по государственной программе переселения соотечественников.

На новом месте я окончила 9-й класс и поступила в Саратовский техникум отраслевых технологий и финансов на специальность «Автоматизация технологических процессов и производств». Мне с детства нравилось разби-

рять приборы, возиться с проводками. Во время учёбы даже освоила сварку и научилась паять. Через день после выпускного я увидела в газете объявление – требовался осветитель в Саратовский государственный цирк им. братьев Никитиных, и меня туда приняли. Через год стала художником по свету и с удовольствием проработала за пультом почти пять лет. Но зарплата была маленькая, поэтому я подрабатывала за световым и звуковым пультом в ночном клубе. Со временем всё-таки пришлось уйти в коммерцию – занималась продажами осветительной техники.

В Москву переехала в 2021 году. В интернете увидела вакансии в РЖД и метрополитене. Выбрала второе – кроме поездов, манили сами тоннели. Осваивать теоретический курс ДСЦП в Корпоративном университете было тяжело, так как я визуал, мне всё нужно потрогать и понять, как устроено, а зубрить я не могу. Но оказалось, тут тоже есть пульт, как в цирке. Работать вышла на станцию «Таганская» фиолетовой линии.

На работе познакомилась с будущим мужем Алексеем. Он начальник станции, но не моей. Нашему сыну Славушке сейчас два года, и после декрета планирую вернуться на любимую работу. В метро чувствую себя комфортно. Нравится отвечать за людей и быть частью большой команды.



## Илья Григораш

Машинист электродепо «Свиблово»  
Место рождения – Молдавия  
Профессия до метро – автоэлектрик

В детстве я мечтал открыть в родном городе Бельцы фонд помощи детям и животным. Моё мировоззрение формировалось под влиянием воскресной школы, куда меня водила мама. В русскоязычном лицее им. А.С. Пушкина меня интересовали главным образом дисциплины из реальной жизни – основы права, ОБЖ, а ещё физкультура и языки. В училище я освоил профессию автоэлектрика и электрика домашнего электрооборудования.

В Россию тянуло давно. В постсоветской Молдавии я плохо реагировал на языковую дискриминацию и разрушение прежних ценностей. Получив диплом, сразу уехал к знакомым в Москву и работал где придётся – поваром, монтажником натяжных потолков. Осенью 2015 года родные из дома сообщили, что мне пришла повестка. И в это же время я узнал о программе переселения соотечественников, одним из требований которой было наличие военного билета в родной

стране. Вернулся, отслужил год и в возрасте 20 лет подал документы на иммиграцию в Тульскую область, где жила моя сестра. Пока ждал, устроился на завод BMW – завёл трудовую книжку. РВП мне оформили почти сразу, и через полгода, 31 января 2018-го, я принял присягу и получил российский паспорт.

А в апреле меня снова призвали на срочную службу, теперь уже в российскую армию. Я сам просил военкома отправить меня в самое сложное подразделение. Так и получилось – выпала возможность пройти отборочные испытания у так называемых краповых беретов в центре специального назначения «Витязь», где я и остался проходить срочную службу, чем был очень горд. Так что военник я получил с престижной отметкой и хорошими рекомендациями.

Через месяц после дембеля в 2019 году я пришёл в Корпоративный университет. Метро стало для меня новой точкой отсчёта. Сегодня я машинист первого класса и лучший наставник. Параллельно учусь на психолога в Московском международном университете, заканчиваю третий курс. Увлекаюсь разными видами спорта, купил шестисоткубовый мотоцикл. А ещё учусь петь и играть на фортепиано. Хочу однажды представить миру свои песни.



**Глеб Бровченко**  
Машинист электродепо «Владыкино»  
Место рождения – Украина  
Профессия до метро – энтомолог

Родился в Днепропетровске. В детстве чаще всего представлял себя биологом, в этом стремлении определился к 10 годам. Каждое лето родители возили меня в село, где я ловил для изучения насекомых и читал книги. После школы в 2006 году без сомнений поступил на биофак в Днепропетровский национальный университет. На третьем курсе думал перейти в мед, но понял, что не хочу каждый день видеть страдания больных людей. Так же тяжело воспринимал и страдания животных в ветеринарии. И углубился в энтомологию.

Работу по профессии я нашёл ещё на старших курсах – выращивание полезных насекомых для сельского хозяйства. Это такой биологический метод защиты растений: клещей, безвредных для человека, разводят и выпускают в среду, где они поедают других клещей, которые вредят растениям. Этот способ появился в СССР в 60-е годы, но после распада страны научные компетенции утратили и сельхозпроизводители перешли на дешёвую химию. В родном городе я устроился в компанию, где занимались импортными насекомыми и планировали выращивать своих. В новой лаборатории я стал одним из пионеров возрождения биометода. Через пять лет стали задерживать зарплату, и мне пришлось уйти. Искал аналогичную работу в СНГ. В Европе таких специалистов много, а на постсоветском пространстве конкуренция была минимальной. В начале 2016 года меня пригласили в уютный город Боровск, что в Калужской области. Тревожился, как меня примет Россия, но на тепличном комбинате был налажен процесс приёма иностранных работников: помогли оформить документы, дали общежитие, а моя стартовая зарплата была в два раза больше, чем дома.

Я хотел в Москву. Там проводили много интересных мероприятий по исторической реконструкции Древнего Рима, которой я увлекался с юности, и каждое воскре-

сенье я ездил на тренировки. В столице я познакомился со своей будущей женой. И тем сильнее хотелось переехать. Тогда я вышел на московскую компанию, которая раньше была днепропетровским филиалом, – и меня хорошо приняли, по сути, я вернулся к бывшим коллегам. Правда, через год фирма обанкротилась. А я стал работать на выезде – в Ростове-на-Дону и Белоруссии: учил новых сотрудников, налаживал процессы производства. Параллельно шёл к гражданству России, и этот путь был очень тяжёлым. Чтобы получить разрешение на временное проживание (РВП), нужно было попасть в дефицитную квоту. И только когда я женился, мне уже не могли этот документ не дать. Оформить вид на жительство (ВНЖ) через время было уже проще.

От поездок я очень уставал. В маленьких компаниях в Подмосковье мало платили. Открывать свой бизнес – риск, ведь по складу ума я производственник, а не управленец. Да и узкий рынок давно поделен. Когда мы с женой улетали в отпуск на Кубу, я узнал, что один из моих работодателей разорился. А когда вернулись, узнал, что и белорусская компания «отвалилась». Это был знак – после 13 лет уйти из профессии.

Поезда обожаю с детства. Приходил в восхищение от единственной линии метро в родном городе. В Москве я обращал внимание на объявления о наборе машинистов – хорошие условия, и здесь, в отличие от Украины, это уважаемая профессия. Уже будучи гражданином России, я пошёл на собеседование. Не зря тревожился, что меня не возьмут из-за плохого зрения. Но оказалось, что можно сделать лазерную коррекцию. Тогда я взял кредит и лёг на операцию. То есть поставил на метро всё. И не прогадал.

В 2024 году я сел за парту в Корпоративном университете. Хотел управлять новыми составами «Москва» на БКЛ, но понял, что важнее работать ближе к дому – и устроился в электродепо «Владыкино» на «Оку». Недавно получил третий класс. Второй год участвую в профконкурсе внутри депо. Моя цель – расти в профессии.



**Заур Караев**  
Машинист электродепо  
«Замоскворецкое»  
Место рождения – Азербайджан  
Профессия до метро – администратор  
медицинской клиники

По-азербайджански я говорю с русским акцентом. В родном Баку учился в русской школе. Увлекался музыкой, но эстрадная карьера не пошла, потому что пою я тоже по-русски. По стопам родных я пошёл в нефтяную промышленность, но в 2006 году не поступил в профильный университет и на полтора года ушёл в армию. После службы нужно было работать – устроился охранником в медицинскую клинику. С приходом нового управляющего – русскоязычного турка, уроженца Волгограда, – я переквалифицировался в санитары и помогал в операционной, а иногда был администратором на ресепшене. Переводил на русский язык инструкции к новому оборудованию, изучал, как оно устроено, и постепенно стал заниматься техобслуживанием. Шеф предлагал мне поучиться в медицинском техникуме в Турции, но я отказался из-за недостаточного знания турецкого языка. Через год я стал личным помощником врача, открывшего в нашей клинике отделение эстетической хирургии. Снимал на видео операции, монтировал рекламные ролики, занимался организацией конференций по пластической хирургии.

Моя бабушка – донская казачка, а семья тёти – с Кубани. Родные пытались уехать в Россию на ПМЖ, но у них не получалось получить гражданство. А я узнал о программе переселения соотечественников и напрямую обратился в посольство России в Баку. Вскоре мне одобрили переселение по квоте в Челябинск, и ещё дома, в Баку, я подал на РВП. В 2020 году начался Карабахский конфликт, сухопутные границы закрылись, и я выбирался самолётом. В Челябинске одним днём подал на граж-

данство. И оттуда – в Москву. Там меня ждала любимая девушка, с которой мы познакомились в онлайн-караоке. Она тоже переехала в Россию из Узбекистана по госпрограмме. С собой у меня был чемодан и 35 тысяч рублей. Сразу пошёл работать курьером – в незнакомом мегаполисе было сложно ориентироваться.

Дома, в Азербайджане, у нас был сосед, машинист Бакинского метро. Я часто вспоминал его рассказы о профессии. И решил сам попробовать устроиться в мосметро. Во время первого собеседования в профориентационном центре мне отказали, так как ещё не было гражданства. И ещё несколько хороших вакансий на предприятиях сорвались по этой же причине. Долгожданный документ я получил через два месяца, в феврале 2021 года. Ещё некоторое время заняла постановка на воинский учёт и оформление военного билета. И наконец-то я поступил в Корпоративный университет. Курс помощника машиниста окончил с грамотой. Прошёл практику в «Замоскворецком» и оттуда же вышел на линию 27 апреля 2022 года.

До сих пор удивляюсь, как мне, человеку из другой страны, открывались все двери. В том числе в кабинет начальника – в то время депо возглавлял Павел Михайлович Набатов. Он всегда предлагал подлинными возможностями для развития. Я почти сразу стал участвовать в профконкурсах. А в 2024 году стал лучшим в депо и пятым в городе. Дальше – призы за хорошие знания ПТЭ. Сказывается советское воспитание: главное – быть лучше, чем сын маминой подруги.

Сейчас меня поставили бригадиром. Очень нравится работать с людьми. К каждому стажёру я ищю подход, ведь важно человека заинтересовать. Чтобы машинист поехал, сотни людей должны сделать свою работу хорошо. Моя цель – получить профильное образование. И дальше – транспорт без границ.

*Полина Коваленко*

# Команду транспорта и тут и там показывают

Кто стал героем новых плакатов

Метрополитен вместе с подведомственными организациями Департамента транспорта запустил большую информационную кампанию по продвижению бренда мосметро и привлечению сотрудников. Несколько тысяч плакатов расклеили на остановках, станциях и в электропоездах метро.



**Светлана  
Анишкина**

Машинист электродепо  
«Фили»

## Как узнала о работе

Собиралась работать дизайнером интерьеров. Потом увидела рекламу в метро и пошла учиться на машиниста. Подкупили гарантии и бенефиты от работодателя.



## Что делаю

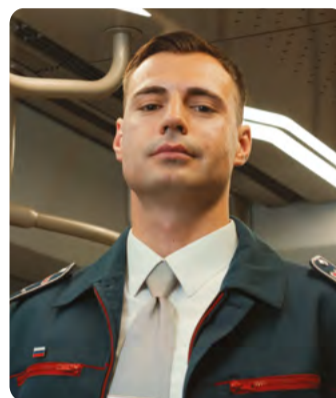
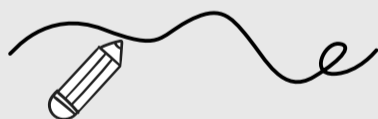
Вожу пассажиров, маневрирую на конечных станциях, практикуюсь на аварийно-тренировочных занятиях.

## За что люблю работу

За коллектив, гибкий график и отпуск 48 дней.

## Чем занимаюсь после работы

С детства играю в футбол: гоняла мяч во дворе, выступала за школу и колледж. Однажды участвовала в соревнованиях по футболу за депо «Фили». Ко мне подошёл тренер женской сборной метрополитена и пригласил в команду. С тех пор я в большой игре: выступаю за мосметро на международных соревнованиях среди работников железнодорожных предприятий.



**Илья  
Григораиш**

Машинист электродепо  
«Свиблово»

## Как узнал о работе

Когда переехал в Москву и впервые спустился в метро, увидел рекламу – такую же, героем которой стал в этом году. Вариантов, где работать в столице, много. В метрополитене условия и задачи оказались приятнее и интереснее.

## Что делаю

Вожу пассажиров, маневрирую на конечных станциях, перегоняю поезд из депо в депо, обкатываю составы после ремонта – и ещё много чего.

## За что люблю работу

За разнообразие задач и непрерывное обучение.

## Как стал наставником

Стать хорошим наставником непросто – передавать знания должно быть философией жизни. Это как посадить дерево и наблюдать, как из молодого саженца вырастает крепкий ствол – профессиональный машинист.

Я расту вместе с учениками. Постоянно актуализирую знания, учусь справляться с эмоциями, узнаю свои сильные и слабые стороны.



**Александр  
Бобер**

Водитель трамвая  
Октябрьского депо

## Как узнал о работе

До 2022 года работал бортпроводником. За время в авиации облетел кучу стран, познакомился с разными культурами и традициями, обзавёлся друзьями по всему миру. Когда закрыли небо, решил получить профессию на земле – точнее, на рельсах. Увидел рекламу, заполнил анкету, прошёл обучение и сел за трамвай.

## Что делаю

Управляю трамваем.



## Как прошёл обучение

Я учился три месяца. Из-за того, что курс короткий, информации много и вся она важная, преподаватели поддерживали и старались объяснять просто.

## За что люблю работу

Я встречаю рассветы и закаты и каждый день вижу, как меняется Москва.

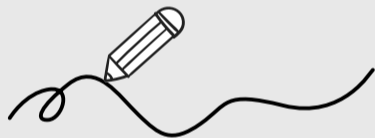


**Илья Родин**

Пока готовили информационную кампанию, поднялся до бригадира 12 Дистанции Службы пути

**Как узнал о работе**

Спасибо родителям, которые настояли, чтобы я поступил в железнодорожный техникум. С такой корочкой после армии я сразу нашёл работу: снова прислушался к совету папы и устроился в метро. Вскоре подтянул брата.



**Что делаю**

Заменяю рельсы и шпалы, обслуживаю пути ради безопасного движения.

**Что самое сложное**

Физическим трудом меня не напугать – работа по силам молодому человеку. А вот привыкнуть к ночным сменам непросто. Первое время спасала романтика тоннелей, длинных путей и мерцающих фонарей. Зато я могу совмещать работу и учёбу.

**С кем работаю**

У меня опытное и терпеливое начальство. Руководитель 12 Дистанции Олег Семячкин даёт дорогу молодым: делится опытом, отправляет на обучение и повышение квалификации. Его собственный пример мотивирует.

**Чем занимаюсь после работы**

Учусь, хожу в тренажёрный зал, занимаюсь единоборствами.



**Алина Тароян**

Электромеханик связи, 1 Дистанция Службы связи

**Как узнала о работе**

У меня техническое образование. После колледжа был вариант устроиться в РЖД, но сестра убедила пойти в метро – раньше она сама здесь работала.



**Что делаю**

Налаживаю работу радиосвязи: измеряю уровни сигнала на станциях и в тоннелях, проверяю разъёмы и крепления кабеля, чищу и крашу оборудование.

**Что самое сложное**

Привыкнуть к ночным сменам.

**С кем работаю**

В команде больше мужчин. Мы быстро подружились, нашли темы для разговоров и шуток. Вместе ходим на мероприятия и участвуем в выездах Совета молодёжи – это весело.

**Чем занимаюсь после работы**

Получаю высшее техническое образование, играю на фортепиано, читаю.



**Алексей Шишлов**

Слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту эскалаторов 5 разряда

**Что делаю**

Работаю в команде с машинистом эскалатора, дежурным и диспетчером. Вместе мы обеспечиваем бесперебойную и безопасную перевозку пассажиров на движущихся лестницах.

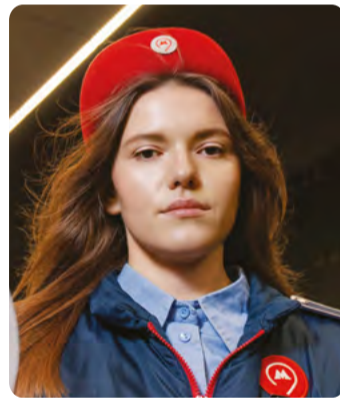


**Как узнал о работе**

Я устроился в метрополитен в 1992 году – сразу после армии. Пришёл с другом за компанию. Его брат работал в подземке и звал нас. Меня не привлекала работа в коммерческих организациях. В лихие 90-е хотелось стабильности, которую могло дать государственное предприятие. Так и работаю в метро уже 34 года.

**Что сложного**

Отвечать в том числе за внешний вид эскалатора. Некоторые пассажиры клеят стикеры, оставляют надписи, проливают напитки. И не догадываются, что на очистку ступеней, поручней и балюстрады уходит много времени.



**Ангелина Дитятева**

Дежурный по станции «Киевская»

**Как узнала о работе**

Нашла вакансию в интернете. Решающим стало бесплатное обучение, стоцентное трудоустройство и постоянство компании. К тому же меня всегда интересовали профессии такого рода: важные для города и редкие для общества. В миллионной Москве всего полторы тысячи дежурных по станции.

**Что делаю**

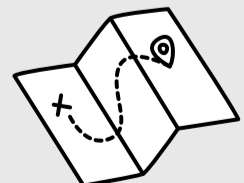
Помогаю пассажирам, контролирую смежные службы, совершаю обходы станции.

**За что люблю профессию**

Нет рутины: каждая смена не похожа на предыдущую. От пассажиров постоянно поступают новые интересные задачки. Ещё радует возможность карьерного роста. Следующий этап – стать начальником станции или поездным диспетчером.

**Чем занимаюсь после работы**

Гуляю с дочкой и мужем, бегаю, путешествую по городу и стране.



# Ничего лишнего

1 мая 1957 года открылись станции «Фрунзенская» и «Спортивная»

Эти станции стали первыми спроектированными и построенными после выхода Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 4 ноября 1955 года «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве». Обоим проектам, в отличие от многих других, ещё повезло – их облик сохранил строгую и величественную красоту запрещённого сталинского ампира, претерпев лишь незначительные изменения.

Проект продления первой линии на юго-запад появился ещё в 1930-е годы – уже тогда стали прорисовываться перспективы этого направления и становилось понятно, что в ближайшее время население этих районов будет расти. Первоначально на Фрунзенском радиусе проектировалось пять станций глубокого заложения: «Фрунзенская», «Усачёвская», «Лужниковская», «Ленинские горы» (с выходом на Воробьёвское шоссе и тоннелем под Москвой-рекой) и «Университет» (которая должна была располагаться ближе к главному зданию МГУ). Эти станции впервые появились в проектах ещё в 1938 году, а финальная трассировка сформировалась после доработки проекта в 1947 году.

Строительство началось в конце 1953 года. Осенью следующего года, когда проходка ствола будущей станции «Лужниковская» была уже завершена, проект в спешном порядке откорректировали: трассу изменили, а вместо «Усачёвской» и «Лужниковской» было решено построить только первую с небольшим изменением её местоположения. Связано это было с решением о строительстве в Лужниках большого стадиона и полной перекройкой территории на месте будущего спортивного комплекса.

«Спортивная» получилась самой нарядной из всех станций пятой очереди строительства московского метро. Над её созданием трудилась команда талантливых архитекторов во главе с супругами Иваном Тарановым и Надеждой Быковой. Для них это был уже пятый совместный проект в Московском метрополитене. Архитекторы стремились создать не просто функциональное пространство, а эстетически завершенное произведение. Несмотря на строгие требования проверяющих органов и ограниченность бюджета, им удалось воплотить практически все свои идеи.

Особое внимание было уделено экономичности решений: вместо традиционных люстр архитекторы на металлических вен-

тиляционных решётках пилонов установили четырёхрожковые светильники-бра, путевые стены оформили простой глазурованной керамической плиткой, а для отделки массивных пилонов использовали коелгинский мрамор трёх оттенков: серого, белого и молочного. Верхнюю часть пилонов украсили бордюром из тёмно-зелёного узорчатого блестящего серпентинита Баженовского месторождения на Среднем Урале, который, переходя в белый карниз, создавал эффект арочной конструкции.

Уникальность станции придают своды, оформленные сборно-разборными асбоцементными плитами с тиснением, которые были изготовлены индустриально и доставлены на место сборки в окончательно обработанном виде. Иван Таранов назвал это «первым опытом индустриализации отделочных работ» – благодаря «зонту» не понадобились малярные и штукатурные работы.

Напольное покрытие станции было выполнено из гранитных плит красного, серого и чёрного цветов, образующих геометрический узор. Такое сочетание материалов и декоративных элементов делает «Спортивную» неповторимой и узнаваемой станцией московского метро.

Между тем в оценках внешнего вида новых станций метро москвичи не сошлись. Молодым людям «Фрунзенская» и «Спортивная» понравились, а вот старшее поколение



Южный наземный вестибюль (1960)

осталось недовольным, причём особенно сильно не понравилась именно «Спортивная»: «Слишком мрачная, мало радости», – возмущались горожане. Досталось станции и за «тесноту», и за «вечно грязный пол», и за «метлахскую плитку» на стенах.

И почти все критики отмечали, что название станции не соответствует архитектурному оформлению. «Ничего в ней нет спортивного», – высказывались пассажиры. И они были, несомненно, правы – станция проектировалась и строилась как «Усачёв-

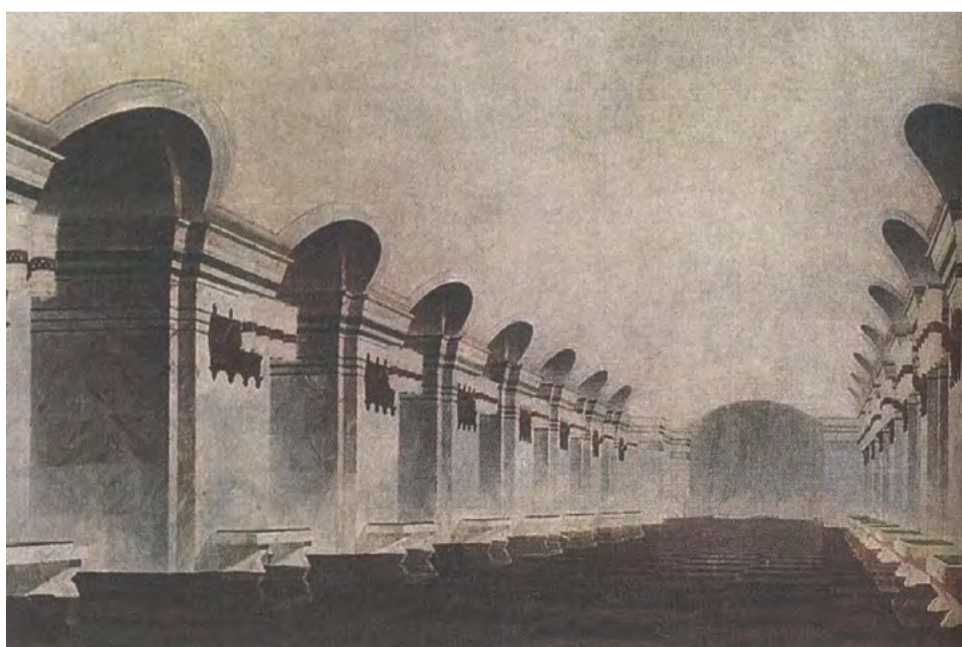
когда отделка уже была завершена, станцию переименовали в «Спортивную». Именно поэтому ничего «спортивного» в её оформлении нет.

Одной из отличительных черт «Спортивной» является удлиненный центральный зал, переходящий в подходов коридор, ведущий к эскалаторному наклону. Так было сделано для того, чтобы при увеличении пассажиропотока во время проведения крупных спортивных мероприятий можно было избежать давки. Первый раз подобный удлиненный зал на станции глубокого заложения был сооружён на «Арбатской», но там это было связано с организацией выхода в город и пересадки на соседние станции.

Северный наземный вестибюль станции расположен на улице 10-летия Октября. Несмотря на то что этот вестибюль никогда не планировался основным, он намного шире и массивнее. Основной – южный – вестибюль выходит на улицу Хамовнический Вал. Он представляет собой трёхэтажное монументальное здание в духе ассирийско-вавилонского храма, оформленное строгим портиком из шести квадратных колонн. Выходя отсюда, можно попасть к Олимпийскому комплексу «Лужники» или пересечь на станцию «Лужники» МЦК. Кстати, именно в этом вестибюле, на двух верхних этажах, с 1967 до 2017 года располагался Народный музей Московского метрополитена.



Станция «Спортивная» на фото Леонара Джанадды, 22-летнего студента политехнического университета, подрабатывающего в качестве репортёра в газете L'illustré и командированного летом 1957 года в составе швейцарской делегации в Москву на VI Всемирный фестиваль молодёжи и студентов



Проект станции «Спортивная» (Надежда Быкова, Иоганн Гохар-Хармандарян, Юрий Черепанов, 1955)



Пассажиры на станции «Спортивная» (1957)

ская». Проектное название было связано с расположенной неподалёку Усачёвой улицей. В 1956 году рядом со строящейся станцией открыли Большую спортивную арену Центрального стадиона им. В. И. Ленина. И буквально за несколько недель до открытия,

«Спортивная» – самое распространённое название станции метро на территории бывшего СССР. Его носят станции в шести городах и трёх странах. После московской «Спортивная» в 1975 году открылась в Харькове. В 1993 году своя «Спортивная» появляется в Самаре, а в 1997 году – в Санкт-Петербурге. Кстати, питерская «Спортивная» стала первой и пока единственной на данный момент двухъярусной станцией метро в России. И на ней же был установлен первый в нашей стране траволатор (длина – 300 м), который перевозит пассажиров под Невой от платформы к южному вестибюлю станции. В 2005 году в Минске открылась пятая «Спортивная». А в прошлом году долгожданная «Спортивная» появилась наконец-то и в Новосибирске.

Подготовил Пётр Новиков

# «Моя задача – сплотить команду»

Антон Михеев, электромеханик ЭМС, стал инструктором «Гонки героев»

## В спорте

Занимался футболом 15 лет. Пробовал понемногу единоборства, баскетбол, бокс. В гонки с препятствиями пришёл, когда получил травму и забросил карьеру футболиста.

Первую трассу прошёл в 2018-м и ещё раз – через год. Они меня сначала не сильно впечатлили. Позже заинтересовало объявление в спортивном чате метро – искали волонтеров на «Гонку героев». И в итоге я три года занимался этим проектом: регистрацией участников, сопровождением, стоял на линии старта, когда проходили взводы, обеспечивал судейство на трассе, поддерживал участников. Интересно было посмотреть на всё изнутри. А потом мне захотелось стать инструктором. Стал ходить на тренировки, развивал функционал, технику, подтягивал лёгкую атлетику – хотелось конкурировать.



↑ Антон на соревнованиях «Крейс»

## Инструктор

В ноябре 2024 года подал заявку – и меня пригласили на собеседование. Очень волновался, получил отказ, но предложили стать маршалом на других проектах «Лиги героев» – «Забег», «Трейлы». Согласился, решил, что этот опыт будет мне полезен. Маршалом я обеспечивал безопасность на трассе, следил, чтобы не было посторонних людей, курьеров на самокатах, чтобы не мешали, когда бежит толпа. Есть окно – даёшь разрешение пешеходам. Это важно, чтобы никто не пострадал. Отказ в статусе инструктора меня замотивировал, понял, что нужно подтянуть некоторые навыки.

## Гонки

Восемь месяцев тренировок – и я пошёл на чемпионат. Это не командные, а личные зачёты. В Питере занял третье место на «Гонке героев – Урбан» – это городская трасса в пять километров, препятствий немного. Два года участвовал в «Гонке героев» от Департамента транспорта, был капитаном, помогал сбалансировать команду. Как опытный участник я понимал, кто и за кем должен бежать. Мы сдали нормативы и трассу проходили в «профессионалах», заняли третье место. А в прошлом году стали вторыми.

Инструктор Антон показывает участникам, как проходить препятствия. Грязи здесь не боятся



## Вторая попытка

Спустя год я прошёл повторное собеседование на инструктора, уже не волновался. Разбирали ситуации, проговаривали свои действия в заданной ситуации. Допустим, участник из взвода потерялся, и у тебя две минуты, чтобы дать максимум вариантов, как можно решить вопрос.

Меня взяли стажёром. Тренировались, учились оказывать первую помощь. Опытные инструкторы исполняли роль непослушного взвода, а мы умирляли их и вели команду дальше. Нужно следить, чтобы никто не отставал от команды, чтобы перед стартом была подходящая одежда, в джинсах нельзя, например. Сдал нормативы, стажёрский забег. Хотелось войти в топ-10, но получил небольшую травму, не успел пересдать один комплекс. Стал 16-м – тоже неплохо.

## На трассе

За новичками следил опытный инструктор, который потом делал поправки и замечания. Первый свой взвод провёл хорошо, мне понравилось. Но думал, будет проще. Самая главная ошибка у всех – команда растягивается, это нужно контролировать.

Одна из главных задач инструктора – сплотить команду. Особенно если объединились не сразу, а собирались постепенно, когда незнакомые между собой люди покупали места. Ценится, если можешь доступно объяснить, как пройти препятствия. Если кто-то не знает термины, просто показать, что нужно делать. На рукоходе скажу: «Делай кач», а кто-то не поймёт. Значит, нужно продемонстрировать: висишь на руках, а телом качаешь, показываешь, как правильно поворачивать корпус при перехвате, как сдвоиться, сделать блок и так далее. Если выполнять не так, можно упасть.

Самостоятельно со взводом меня отправили неожиданно. Куратор рассказал старшему, как я сопровождал команду, затем позвонили, дали майку «Инструктор» со словами: «Вон твой взвод, сейчас поведёшь их, они ждут». Я быстро надел футболку и побежал, даже подумать не успел, что я буду один. Доволен, как всё сложилось.

## Хайрокс

В этих соревнованиях начал участвовать в прошлом году. Это формат гонки, где сочетаются бег и станции функциональной тренировки. В России их называют «Крейс». У нас сейчас пошла мода на гибридных атлетов, которые развивают силу, скорость и выносливость. Просто бегуны там не справятся, и силачи без легкоатлетической подготовки тоже.

У меня уже пять стартов, четыре в призах: три серебра и одно золото. Участвовал в двойке, мне нравится – бежите вместе, станции делите пополам, как удобно. Есть время на отдых, чтобы хорошо спринтовать.

Формат интересный, только набирает популярность в стране. Рекомендую тем, кто проходит гонки с препятствиями.

## Советы

Нужна хотя бы минимальная спортивная подготовка. Начните бегать, отжиматься и приседать с весом. Тренироваться рекомендую в группе, когда рядом единомышленники, это сильнее заряжает и поддерживает. Есть много беговых клубов, так что присоединяйтесь к ним – и в путь.

На самой гонке, когда бежишь взводом, переживать не стоит – тебя поддержат, помогут, никто не бросит. Когда сам пройдёшь препятствие, почувствуешь драйв и адреналин.

С командой метрополитена делали разные упражнения, миксовали так, чтобы подойти к гонке в лучшей форме. Одна из тренировок: рукоход, 10 бёрпи, бег, снова рукоход, приседания, ещё бег. Так развиваем функционал и силовую выносливость.

### ХОЧЕШЬ В КОМАНДУ МЕТРО НА «ГОНКУ ГЕРОЕВ»?

Приглашаем на отбор.

Пиши:

[mm-sportmetro@transport.mos.ru](mailto:mm-sportmetro@transport.mos.ru)

11 июля, Северный речной вокзал.

Соревнуемся с подведами Дептранса в формате «Урбан»!

# Запечатлели на стекле

Художники-монументалисты Екатерина Бубнова и Евгений Щеглов – о своём метро и семейных историях



Екатерина Бубнова в 2015 году награждена Премией города Москвы в области литературы и искусства за художественное оформление станции «Битцевский парк». В 2020 году – Серебряной медалью Российской академии художеств и Премией города Москвы за художественное оформление и дизайн станций «ЦСКА», «Петровский парк» БКЛ. [catherinebubnova.art](http://catherinebubnova.art)

Евгений Щеглов – лауреат Премии города Москвы в области литературы и искусства 2020 года за художественное оформление станций «Шелепиха» и «ЦСКА» БКЛ. [evgenyshcheglov.com](http://evgenyshcheglov.com)

## Дела семейные

**Екатерина Бубнова:** Мой дед, скульптор Сергей Дмитриевич Шапошников, ещё до того, как поступил в Суриковский институт, в 1930-е годы работал инженером на строительстве мосметро. Тогда был кадровый дефицит, и его ясное мышление оказалось востребовано. Свёкры маминой младшей сестры, Григорий Алексеевич Захаров и Зинаида Алексеевна Чернышёва, проектировали станцию «Курская». Мой папа, художник-монументалист Василий Александрович Бубнов, в 70-е годы проектировал люстры на «Пушкинской». Эскизы из семейного архива я представила в прошлом году на юбилейной выставке «#метромск: закулисье» в Галерее «Выхино».

В 90-е архитектор Метрогипротранса Александр Орлов пригласил моих родителей оформлять «Печатники» Люблинско-Дмитровской линии. Станцию проектировали с паузами из-за финансовых вопросов. И вдруг в 1994 году поставили срочную задачу создать там декоративное панно.



Панно Василия Бубнова и Валерии Шапошниковой «Труд и отдых москвичей» на станции «Печатники» выполнено в технике росписи по металлу

У родителей в запасе была случайно купленная автомобильная разноцветная эмаль. Попробовали нанести её на медную пластину – и вышло отлично, не содрать. Расписывали панно в огромном неотапливаемом ангаре вчетвером. Папа работал быстро, мама – в своей неспешной манере, мы с сестрой, которая тогда училась скульптуре в художественной школе, помогли как подмастерья.

В начале 2012 года мой папа, возглавлявший секцию художников-монументалистов Москвы, и архитектор

Николай Иванович Шумаков, возглавлявший Метрогипротранс, объявили конкурс на оформление 22 перспективных станций метро, чтобы оценить видение художников. В то время моя мама, Валерия Сергеевна Шапошникова, будучи уже в зрелом возрасте, увлеклась компьютерной графикой. Из простых геометрических фигур она создавала птиц, зверей и людей в качестве иллюстраций для своих стихов. И предложила своё лёгкое, в том же стиле, почти шуточное решение для метро, не стараясь вписаться ни в какие каноны.



Станцию «Битцевский парк» Бутовской линии открыли в 2014 году

Тот конкурс ничем не закончился, а через год Николай Шумаков сказал, что хочет видеть маминных лошадок на путевой стене станции «Битцевский парк». Мама, классический художник-монументалист, предполагала роспись. Но я предложила изображение такого большого формата, 6 м в высоту и 10 м в длину, напечатать на стекле. Доработала цифровую версию, сделала крошечный образец – Шумакову понравилось. Так в оформлении метро появился новый материал, столь востребованный сегодня.

На заводе «Мосавтостекло» не было своего принтера для широкоформатной печати, поэтому панно отправляли в компанию «Парапринт». Я там чуть ли не ночевала. Не раз меняли нарезку стёкол, и мне приходилось корректировать композицию. А за три недели до сдачи выяснилось, что в принтере заменили лампу – и слетела вся цветопроба. Три дня мы с дизайнером по печати придумывали хитрые ходы – и вернули нужные цвета путём наложения на компьютерный макет фильтров. Это был новый опыт.

Работать на этом проекте с ГАПами – ныне покойным Александром Некрасовым и Галиной Мун – было одно удовольствие. А Николай Иванович давал полную свободу. Причём, если ты где-то подзавис, он спокойно помогал прийти к лучшему решению двумя взмахами карандаша на эскизе.

## БКЛ

**Екатерина:** Когда Николай Шумаков раздавал техзадания на оформление первых пяти станций Большой кольцевой линии, мне досталось «Ходыньское Поле». Нужно было быстро сдать эскизы двух вертикальных панно, декорирующих шахты лифта. Не очень разобравшись в чертежах, я только в последний момент поняла, что вестибюлей – два. Нужен был совет папы. Позвонила и робко спросила, мол, когда ты понял, что вестибюлей – два? «Как два?» – удивился папа. На смех не оставалось времени, потому что уже прошли 15 минут из последних двух часов до дедлайна. Но я успела: овальные формы – основной сюжет обоих панно – носы самолётов как память о городском аэродроме, который тут когда-то был.

А под конец 2015 года станцию переименовали в «ЦСКА». Александр Орлов позвал нас с мужем на встречу с представителями футбольного клуба, чтобы обсудить новую концепцию, было очевидно, что спортивную. У Шумакова возникла идея панно на потолке. Единственный вопрос, который мы с Женей тогда задали, – какие виды спорта приоритетные? Эскизы мы представили к Рождеству.

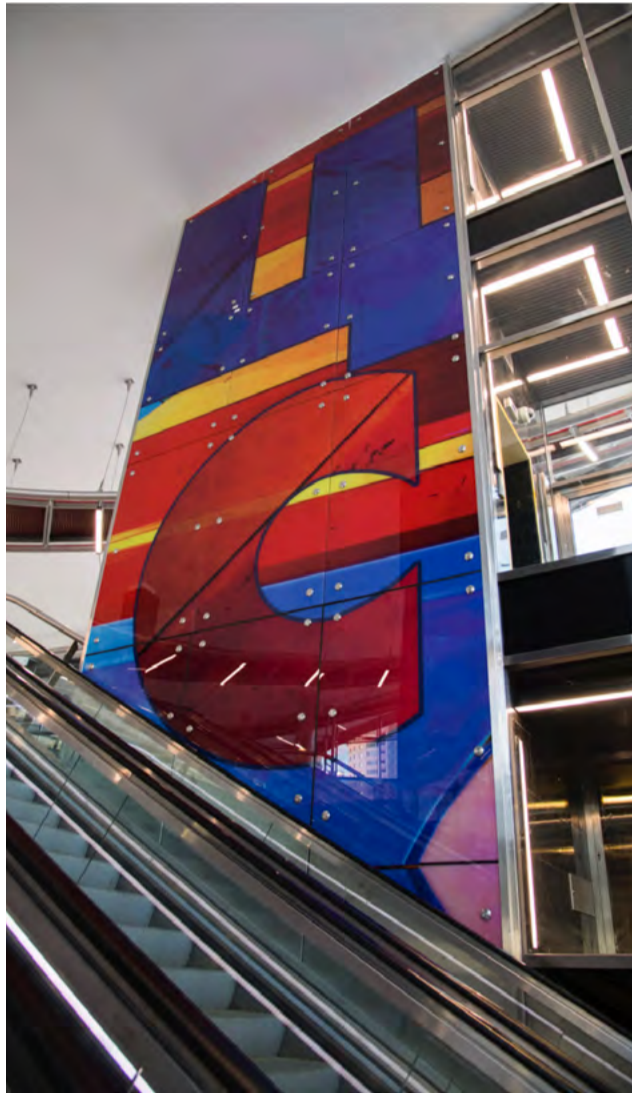
Площадь панно на потолке станции метро «ЦСКА» – 1930 м<sup>2</sup>. Это самый масштабный плафон в Московском метрополитене

**Евгений Щеглов:** Основа композиции – супрематические полосы, на которых расположены фигуры спортсменов. Я делал рисунок, а Катя создавала стилистику живописи в компьютерной программе для последующей печати на алюминии. Получилось гармонично. И экономично. Если бы этот плафон был выполнен в одной из классических художественных техник, то его создание обошлось бы намного дороже.



Техника оформления плафона на станции «ЦСКА» – цифровой коллаж с элементами живописи, фотографии и компьютерной графики

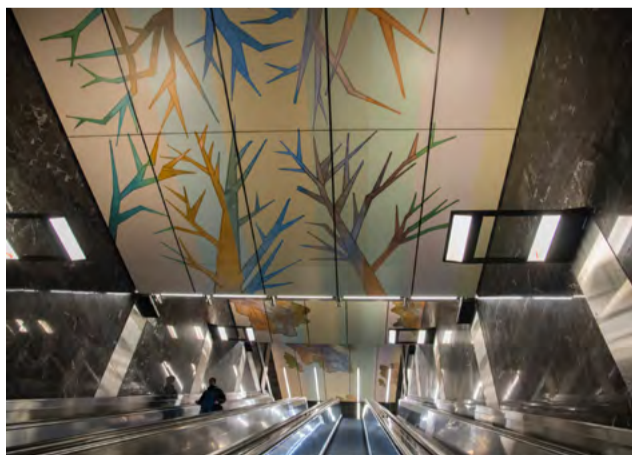
Со скульптором Михаилом Переяславцем, ныне покойным, мы работали параллельно. Зная о том, что будет четыре классические скульптуры, предусмотрели на фоне такие паузы, чтобы ритм спортсменов совпадал. К единству и гармонии все арт-объекты приводили архитекторы.



**Екатерина:** На лифтовых панно появились буквы – коллажи из оцифрованных витражных рижских стёкол. Из такого материала созданы многие витражи в московском метро, например на «Новослободской». В отличие от сигнального, рижское стекло – не очень однородное по цвету, имеет фактуру, пузырьки воздуха, оно «живое» и красивое.



В дизайн станции «Петровский парк» (2018 г.) вписаны изображения находящегося неподалёку Петровского путевого дворца и парковой архитектуры



**Екатерина:** Одновременно я работала над оформлением станции «Петровский парк» в соавторстве с отцом. Он сделал первые эскизы, а я на их основе создала цифровые витражи.

**Факты о «Шелепихе»**

- Временно закрытое ответвление БКЛ, включающее станции «Шелепиха» и «Деловой центр», планируют передать в состав строящейся Рублёво-Архангельской линии.
- Станция выполнена в узнаваемой жёлто-чёрной гамме, из-за чего пассажиры неофициально прозвали её «пчёлкой».
- Панно представляют собой графичные, нереалистичные силуэтные композиции, изображающие людей и городские будни.
- За архитектурное и художественное оформление ряда станций этого участка, включая «Шелепиху», команда авторов была удостоена «Золотого знака» фестиваля «Зодчество» и Премии города Москвы в номинации «Дизайн».



Фото: mos.ru

**Евгений:** Николай Шумаков обратился к отцу Кати и показал живописные эскизы нереализованной станции, выполненные покойным художником Виктором Грачёвым в начале 2000-х годов. Тогда проект не состоялся из-за финансовых трудностей. Теперь же мы с художником Никитой Медведевым переработали первоначальные эскизы и создали панно для печати. Каждый из нас оформлял свой вестибюль.

**Екатерина:** Была срочность с печатью, так что я помогла Евгению. Так как панно расположено не на фоне стены, а в пространстве, то есть без фона, печатали в три прогона: картинку, полупрозрачные белила и в зеркальном отражении эту же картинку на другой стороне стекла. Следили, чтобы рисунок не сместился, в то время это был технически сложный момент.



Художники выпустили сувениры для друзей с дизайном своих станций метро

**Результаты**

**Екатерина:** Когда я приходила смотреть свои работы перед открытием станций, каждый раз было ощущение, что всё как надо. И спустя годы, глядя на свои детища, я как автор остаюсь довольна. Когда пассажиры любят станцию и фотографируются, особенно приятно.

**Евгений:** Это удача! Я много лет работал, оформляя частные пространства, и там нет таких масштабов, к тому же твои работы видит только заказчик, даже публиковать фотографии не всегда можно. А тут мир увидел мои произведения.

**Любимое метро**

**Екатерина:** Моя родная станция – «Аэропорт». Без колонн, просторная, довольно тёмная. В 70-е годы там убрали оригинальные люстры, да так их все и не восстановили. С ними станция смотрелась бы лучше, чем со странными люминесцентными лампами.

Очень люблю старую часть Сокольнической линии – тихие, немногочисленные станции, там очень уютно.

Из новых – феерический восторг на БКЛ от панно Александра Рукавишникова на «Электровозодской» и от рыб Максима Козлова на станции «Нагатинский Затон». По архитектуре мне нравится «Марьяна Роща». Эти пузатые колонны ассоциируются с древнеегипетским храмом.

**Евгений:** Дорогое сердцу место под землёй – «Маяковская». Её интерьеры я рисовал, когда учился в художественном лицее.

**Самоопределение**

**Екатерина:** В детстве моими любимыми книгами были иноязычные альбомы с фотографиями. Тогда и появилась тяга к детализованному реализму, даже если это абсолютный сюрреализм. В современной живописи реализм мне не особенно интересен, я больше внимания уделяю фотографии.

Фотографом я себя вообще не считаю. Одного кадра мне всегда недостаточно. Фотографирую материалы для создания коллажей и «придуманных» фотографий. Создаю несуществующую реальность. С тех пор, как более чем 20 лет назад у меня появился цифровой аппарат, я лишь однажды возвращалась к живописи. Я – художник в широком смысле этого слова. В Московский государственный академический художественный институт имени В. И. Сурикова я поступила, чтобы иметь классическое образование. На новом тогда искусствоведческом факультете собрали блестящую команду преподавателей: знаток русского искусства XIX и XX веков Михаил Фёдорович Киселёв, спец по Западной Европе XVII–XIX веков Рогнеда Ивановна Русакова, египтолог Наталья Алексеевна Померанцева – они не просто расширили наш кругозор, а учили думать. С приходом эры компьютерной графики я брала уроки у фотохудожника Андрея Будаева, которого уже, к сожалению, нет в живых.

Да, пожалуй, я – создатель мультимедийного искусства... Ну, художник не может сам себя определять, это дело критиков. Так же сложно быть искусствоведам в семье художников. Трудно объективно оценивать своих близких, потому что дистанции восприятия не существует.

Художник – это не работа, это образ жизни. Могу долго ничего не создавать, но в голове постоянно крутятся идеи, и в какой-то момент я их воплощаю в самый короткий срок. В другой профессии себя не представляю.

**Евгений:** Согласен. Художник не может себя оценивать объективно. Чтобы посмотреть на свои работы хотя бы немного со стороны, переключаюсь между проектами.

Я тоже рос в творческой среде. Мой папа – Евгений Борисович Щеглов – художник, график, один из ведущих мастеров карикатуры в послевоенном советском искусстве, постоянный автор журнала «Крокодил». Мама – Юлия Николаевна Марчевская – художник театра и кино. В более зрелом возрасте в моём становлении как монументалиста огромную роль сыграл преподаватель Юрий Константинович Королёв – известный советский художник и в своё время директор Третьяковской галереи. На первых курсах Суриковки я учился в его мастерской.

Сегодня в своём творчестве я развиваю разные направления: концептуальный реализм, абстрактную живопись и сюрреалистичную графику, абстрактный экспрессионизм, фото- и видеоарт – мультимедийные произведения, которые могут выставляться. Конечно, мои арт-проекты переключаются с тем, что я делаю в метро.

С Катей мы познакомились в вузе. Несмотря на то, что мы работаем в схожих техниках, в творчество друг друга не взаимопроницаем. Мы – отдельные авторы. Не считая опыта выставочной деятельности, в метро мы впервые сработали в тандеме.

**Екатерина:** Чтобы на новом проекте понять видение друг друга, начинаем разговор с эскизов. Творческой телепатии у нас нет, хоть и давно вместе живём.

**Планы**

**Екатерина:** Намерения лучше не озвучивать. В 2020 году я готовила свою выставку в Буэнос-Айресе, отправила туда работы, организовала всё, кроме авиабилетов. И случилась пандемия. В итоге мероприятие не состоялось, директор поменялся, а мои картины так и остались там. Надеюсь, они займут своё место в музеях Аргентины.

Поэтому про планы лучше не будем. И даже про планы в метро.

# Пионер советского дизайна

120 лет назад родился художник-архитектор Наум Боров

В 1933 году по инициативе Лазаря Кагановича при Моссовете были созданы 12 архитектурно-проектных и 10 архитектурно-планировочных мастерских, которые были призваны заменить многообразие архитектурных группировок, бюро и школ, ликвидированных в 1932 году при создании Союза архитекторов. Возглавлять мастерские были поставлены известные архитекторы того времени: Алексей Щусев, Иван Жолтовский, Константин Мельников, Иван Фомин и другие.

В отличие от остальных, мастерская № 12 имела специализацию «Проектирование интерьеров, дизайна мебели и освещения». Серьезное внимание здесь уделялось вопросам композиции, облицовки и обработки стен, потолков и полов, вопросам цветовой композиции, рисунка и конструкции мебели, осветительной арматуры, рисунка и расцветки декоративных тканей. Коллектив мастерской, которым руководил Наум Боров, состоял не из архитекторов, а из художников-оформителей, художников мебели, конструкторов осветительной арматуры и фурнитурщиков. Тех, кого позже станут называть дизайнерами.

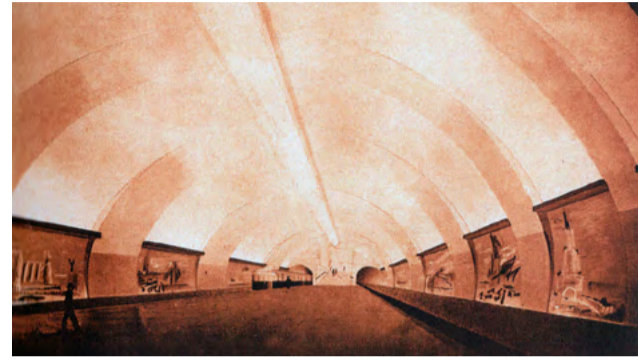
Наум Григорьевич Боров родился 28 мая 1906 года в городе Чигирине Киевской области. В 1923 году переехал в Москву. Добровольцем пошёл служить в Красную армию, уволился в звании младшего командира. В 1926 году поступил на полиграфический факультет ВХУТЕИНа, где учился у Ильи

Машкова, Александра Осмёркина и Сергея Герасимова. Параллельно с учёбой разрабатывал оформительские проекты и плакаты, участвовал в художественном оформлении массовых революционных праздников в Москве, занимался рекламой, был автором многих почтовых марок. Многие его работы того периода были посвящены теме спорта, и особенно футбола. Был отчислен по доносу сокурсника, однако после разбирательства вскоре был восстановлен благодаря высокой оценке выполненного им оформления Красной площади и колонн демонстрантов к празднованию Первого мая. После восстановления перевёлся на архитектурный факультет, однако ушёл оттуда в марте 1930 года.

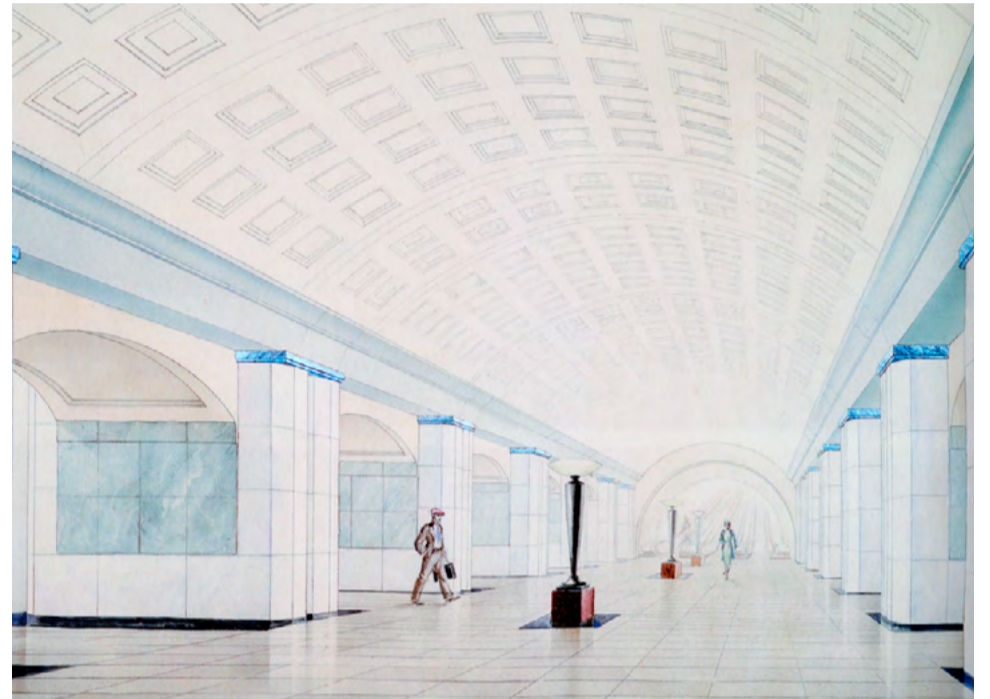
В 1933 году Наум Боров возглавил мастерскую № 12 Моспроекта. Коллектив мастерской занимался в основном оформлением интерьеров и архитектурно-декоративными работами. Сотрудники мастерской были хорошо знакомы с опытом своих европейских и американских коллег – эстетика ар-деко в своей монументальной интерпретации 30-х годов прошлого века была ими освоена и приспособлена к советским реалиям производства. Сам Наум Боров так сформулировал творческие принципы своей мастерской: «Одной из основных задач, поставленных перед советской архитектурой, по нашему мнению, является создание органически целостных композиций. В них должно быть найдено гармоническое сочетание наружного и внутреннего оформления архитектурных сооружений».

В 1933 году Наум Боров вместе с Григорием Замским разработал внутреннюю отделку и спроектировал мебель для клуба Наркомлегпрома (здание Центросоюза Ле Корбюзье). В том же году они приняли участие в конкурсе проектов станции метро «Библиотека имени Ленина», но в итоге реализован был другой проект.

А вот разработанные ими совместно с архитектором Юрием Ревковским в 1934 году проекты перронного зала и северного наземного вестибюля станции «Охотный Ряд» воплотились в жизнь. В архитектурном решении всех залов станции авторы смогли преодолеть ощущение большой подземной глубины и тяжести средствами художественной выразительности. Применяв простые монументальные формы, выдержав облицовку в светлых тонах и насытив все помещения отраженным светом, они придали станции атмосферу лёгкости и жизнерадостности. За этот проект они получили третью



← Проект станции «Библиотека имени Ленина» (арх.-худ. Наум Боров и Григорий Замский, 1933)



↓ Проект станции «Охотный Ряд» (арх. Юрий Ревковский, худ. Наум Боров и Григорий Замский, 1934)



Плакат «Покупайте билеты лотереи ОСВОД!» (худ. Наум Боров и Григорий Замский, 1932)

премию на конкурсе проектов оформления станций метро.

Также в мастерской № 12 были разработаны указатели для всех станций первой очереди московского метро. В 1935 году за успешное выполнение решения партии и правительства, обеспечение большевистских темпов в работе и за своевременное окончание строительства первой очереди Московского метрополитена Наум Боров был награждён Почётной грамотой ЦИК СССР.

Помимо этих крупных проектов, в мастерской № 12 был разработан макет внутреннего оформления Белорусско-Балтийского вокзала, а также велось проектирование уличных газетных киосков Союзпечати.

Мастерская просуществовала всего около двух лет – в 1935 году было объявлено о её ликвидации. По заявлению Моссовета, «мастерская не сумела найти правильных специфических методов работы в области

разрешения очень ответственной проблемы советского интерьера и тем самым не ответила на поставленные перед ней задачи».

Наум Боров продолжил заниматься художественно-оформительскими работами. В 1936 году совместно с Григорием Замским и Иосифом Янгом спроектировал и осуществил внутреннюю отделку, оборудование и полную меблировку комбината газеты «Правда». В 1939 году работал над оформлением павильонов на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

В 1941 году был призван в первый день Великой Отечественной войны в звании младшего лейтенанта. В должности заместителя командира батальона участвовал в сражениях на Волховском фронте. Был ранен, умер в госпитале 4 марта 1943 года. В память о выдающемся художнике и архитекторе имя Наума Борова было высечено на мраморной доске в Центральном доме архитектора.

Подготовил Пётр Новиков



Серии марок «К 10-летию Гражданской авиации СССР» и «10-летие со дня смерти В.И. Ленина» (худ.: Наум Боров, Григорий Замский и Юлий Ганф, 1934)



Последняя фотография Наума Борова (крайний справа) среди однополчан (Карельский фронт, 1942)

# Помогать может каждый

Елена Олешко рассказала, как она стала волонтером



## Работа

Мои смены проходят на станции «Нагатинский Затон», попасть в метро хотела давно. Год назад привлекла вакансия инспектора видеонаблюдения Пункта управления обеспечением транспортной безопасности. Прошла собеседование, узнала, что буду трудиться в потрясающей команде: большинство коллег в прошлом работали в силовых ведомствах, у многих есть знания в тех сферах, о которых я только лишь слышала. У опытных сослуживцев всегда есть чему поучиться, а в коллективе у нас ощущаешь взаимовыручку.

## Сочувствие

Общественными делами начала заниматься в подростковом возрасте. Я ходила в кружок юннатов, иногда мы помогали облагораживать клумбы в посёлке. Наверное, это и можно считать началом. Во взрослом возрасте – уже более серьёзные дела: отправка гуманитарного груза в Крымск во время потопа, потом – на Дальний Восток, тоже во время наводнения, а в августе 2014-го – для беженцев из Донбасса. Последние две кампании проходили под кураторством актрисы Яны Поплавской.

Были и свои проекты, связанные с популяризацией детской безопасности. Организовывали с пожарными-спасателями в парках Москвы мероприятия, учили ребят применять огнетушители, рассуждали, кто такие настоящие герои.



## Подолог

В эту сферу пришла неожиданно. Мои родители были врачами, я практически выросла в отделении реанимации. Собиралась поступать в медицинский, поэтому для меня было обыденным приходиться в больницу и учиться ухаживать за больными. К 11-му классу я умела сделать укол, набрать кровь в пробирку, обработать кожный покров.

Так как я мама двоих детей, я всегда подрабатывала – и уборщицей, и за лежачими больными смотрела. Подопечные меня довольно часто спрашивали, могу ли я помочь им обрезать ногти на ногах, в том числе вросшие. Оказалось, что для многих это проблема, с которой не справляются самостоятельно. Тогда я отучилась на курсах и стала искать, где набираться опыта. Так как знаю многих людей в благотворительной сфере, то с неё и начала. Написала Лизе Олескиной из фонда «Старость в радость», что я теперь умею помогать как подолог. Мне предложили съездить в их филиал около Ногинска, деревню Большое Буньково. И ещё обратилась к Лане Журкиной из фонда «Дом друзей». У них есть социально-реабилитационный центр для людей, попавших в тяжёлую ситуацию. С тех пор я периодически посещаю оба заведения и помогаю, чем могу. Сейчас я уже опытный специалист и напугать меня «страшными когтями, как у Бабы-яги», невозможно. Продолжаю ездить в оба фонда, так как они дали мне старт и помогли стать отличным специалистом в этой области.

## Волонтерство

Я считаю, что волонтером можно назвать любого человека, которому хоть раз в жизни было не всё равно. Валяется на улице бутылка, подошёл, поднял и выкинул – волонтер, помог плохо видящему человеку перейти дорогу – тоже волонтер. А однажды помогли мне. Ехала на сессию через Москву, до поезда ещё сутки, остановиться было негде. Сажу на Павелецком вокзале, замёрзла. Хотела взять что-то в аппарате с напитками, немного согреться, но тогда они только наличные принимали, а у меня карта и до ближайшего банкомата далеко, да и с тяжеленным чемоданом не хотелось тащиться ночью по снежной грязи. Смирилась, сажу, скукожилась, зуб на зуб не попадает. И вдруг вижу перед собой два ботинка. Поднимаю глаза – стоит мужчина, видно, что бомжует какое-то время. Думала, он сейчас начнёт деньги просить, а он протягивает мне стаканчик с горячим шоколадом из того аппарата и говорит: «Попей, а то заболеешь. Ты ж замёрзла совсем».

Так что у каждого своя сфера помощи, в зависимости от сочувствия и возможностей. Я не умею варить металл и не помогу со сваркой. Но я могу сделать так, чтобы человеку стало комфортно ходить. Вы не представляете, какое это счастье – видеть, как человек встаёт после лечебного педикюра и радуется тому, что он снова может передвигаться без боли. Чаще это не фонтан эмоций и не слова, так как не все мои подопечные могут говорить, а просто выражение облегчения на лице – и всё становится понятно.

Екатерина Харина

## Книжная полка

Метрополитен – отдельный город со своими улицами и перекрёстками, правилами и достопримечательностями, загадками и тайнами, легендами и мифами. Эта книга приглашает вас в путешествие по подземной Вселенной метро. Вместе мы погрузимся в историю метрополитена, разберёмся в его инфраструктуре и архитектуре, узнаем, как устроены внеуличные транс-

портные системы в разных городах, как работают эскалаторы и автоматические двери, как прокладывают тоннели и проектируют станции.

А также посмотрим, что происходит в метро ночью и что скрывается за дверями депо. Разберёмся, как обеспечивается безопасность движения и что делать в экстренных ситуациях – например, при падении на рельсы. Книга расскажет об инженер-

ных достижениях метростроителей и о той роли, которую метрополитен играет в современной городской культуре.

Ксения Киселёва, Егор Тимошенко  
МЕТРО. ЖИЗНЬ ПОДЗЕМНОЙ  
ВСЕЛЕННОЙ

ISBN: 978-5-04-216896-3  
БОМБОРА, 2026  
12+

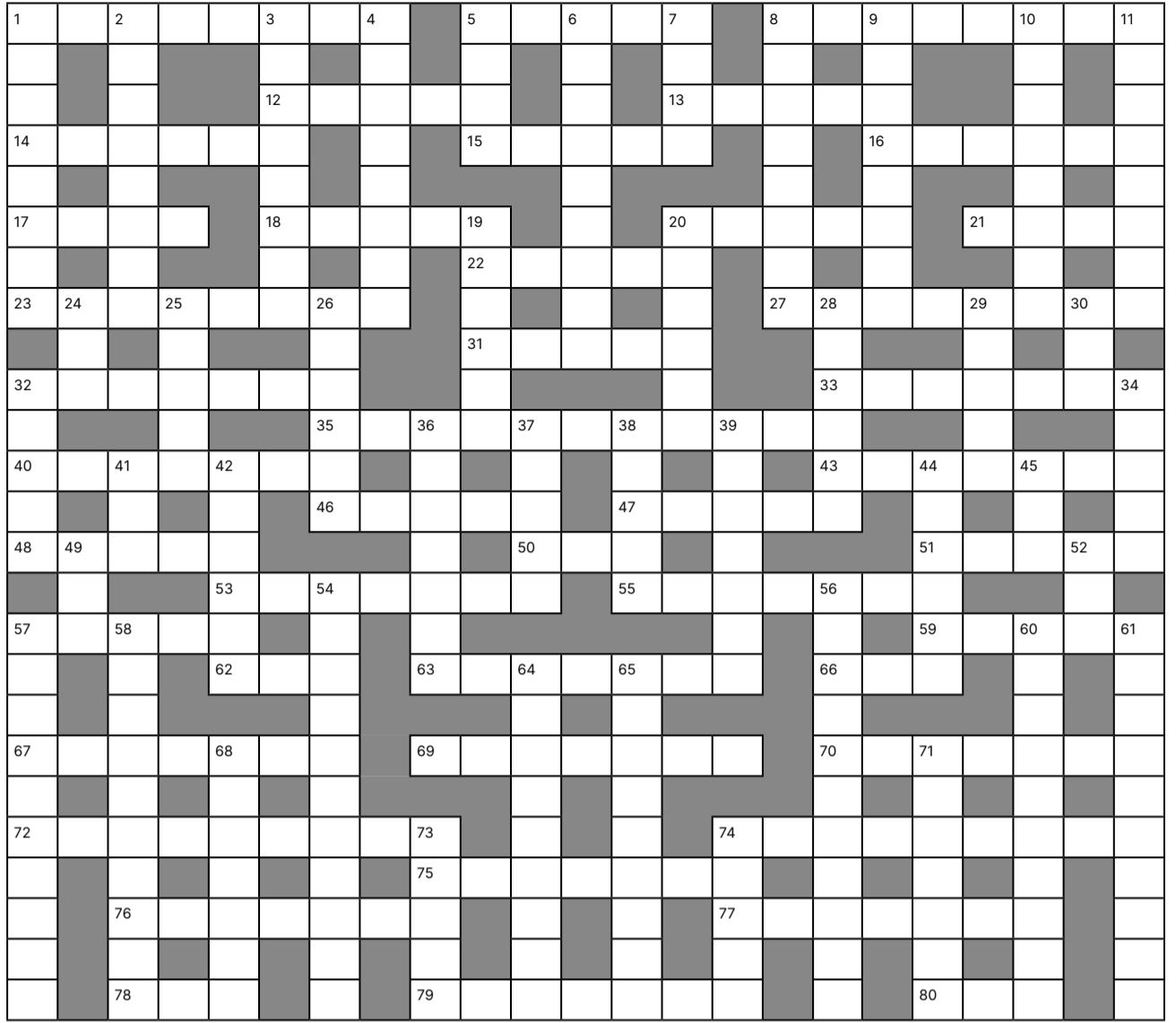


**ПО ГОРИЗОНТАЛИ:**

1. Барьерное ограждение, предназначенное для предотвращения съезда транспортного средства с обочины или моста
5. Большой кипятильник в вагоне пассажирского поезда
8. Склад имущества в воинской части
12. Ограждающее покрытие над колесом транспортного средства
13. Денежная сумма или материальная ценность, передаваемая в качестве обязательного или добровольного платежа
14. Потеря боксёром способности продолжать бой в результате полученного удара
15. Корабельный колокол
16. Вид конных состязаний
17. Период времени, в течение которого прекращается движение поездов по перегону для производства ремонтных работ
18. Инженер-железнодорожник, автор цикла книг «Локомотивы отечественных железных дорог»
20. Помещение для стоянки и ремонта автотранспорта
21. Самое младшее морское воинское звание
22. Генеральный директор ГУП «Мосгортранс»
23. Станция МЦК
27. Станция Замоскворецкой линии
31. Уменьшенная модель проектируемого сооружения
32. Гавайская гитара
33. Самый молодой город Золотого кольца России
35. Компактное электронное устройство для автоматической оплаты проезда на платной дороге
40. Клавишный струнный музыкальный инструмент
43. Древнегреческий учёный и инженер
46. Устройство для перекачки жидкостей и газов
47. Североамериканский луговой волк
48. Прямая, соединяющая две точки на окружности
50. Небольшой, но широко известный курортный посёлок сочинской агломерации
51. Длинная и толстая трость
53. ТЧ-20
55. Комедийное выступление разговорного жанра
57. Нерифмованное японское трёхстишие из 17 слогов
59. Архитектор, автор проектов станций «Красносельская» и «Аэропорт»
62. Регулярно повторяющееся временное прекращение активности организма
63. Спортивный снаряд для метания
66. Многолетнее травянистое лекарственное растение, растущее по берегам рек и озёр
67. Душистая мазь из различных лекарственных растений
69. Слой щебня на железнодорожном полотне
70. Геодезический прибор для определения относительных высот различных точек земной поверхности
72. Осадочная горная порода, применяемая для облицовки станций метро
74. Лицо или фирма, участвующая в сделке между покупателем и продавцом
75. Военный полигон в парке «Патриот»
76. Очень твёрдый и плотный мелкозернистый камень, использующийся в отделке станций метро
77. Неясное, смутное очертание, контур
78. Судно, на котором экспедиция Руаля Амундсена впервые прошла через Северо-Западный проход из Атлантического в Тихий океан
79. Художник, автор мозаичных панно на станциях «Свиблово» и «Улица 1905 года»
80. Ударный инструмент по бильярдным шарам

**ПО ВЕРТИКАЛИ:**

1. Конечная станция МЦД-1
2. Первый в мире действующий космодром
3. Гибрид персика и сливы
4. Станция Троицкой линии
5. Архитектор, один из авторов проектов станций «Воробьёвы горы» и «Тверская», автор концепции ММДЦ «Москва-Сити»
6. Станция Замоскворецкой линии
7. 81-556/557/558
8. Диск, закрывающий отверстие на газовой плите



9. Лицо, совершающее поездку на транспорте
10. Советский художник, один из основоположников конструктивизма, родоначальник дизайна и рекламы в СССР
11. Специалист при высшем учебном заведении, готовящийся к защите кандидатской диссертации
19. Плотная белая бумага для черчения
20. Белок пшеницы
24. Корабельный повар
25. Элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии
26. Органическое вещество, используемое в быту для очистки и обезжиривания поверхностей, разбавления лаков и красок
28. Феодалное государство или владение феодала в некоторых странах Азии и Африки
29. Станция МЦД-3
30. Искусственный овраг
32. Общественное признание
34. Станция МЦД-3
36. Плавающая ледяная гора
37. Сок из отжимаемого винограда
38. Боковая наклонная поверхность дорожной насыпи

39. Художник, автор мозаичных панно на станциях «Маяковская» и «Новокузнецкая»
41. Единица площади в английской системе мер
42. Марка автобусов, получившая имя воздухоплателя-неудачника
44. Саморазгружающийся бункерный грузовой вагон для перевозки сыпучих грузов
45. Часть суши, выдающаяся острым углом в море, озеро или реку
49. Устаревшее название глаза
52. Гряда камней, сложенная на вершине горы
54. Изменение нарицательной стоимости денежных знаков с целью стабилизации валюты или упрощения расчётов
56. Определение значений параметров системы, характеризующих её состояние
57. Станция МЦД-1
58. Начальник ГУП «Московский метрополитен»
60. Инженер-транспортник, управлявший первым поездом метро во время первого рейса
61. Негативная форма массового искусственного отбора, основанного на удалении худших особей
64. Крупное хищное пресмыкающееся
65. Начальная страница книги перед титульным листом
68. Место въезда в город или выезда из него, в старину охранявшееся стражей
71. Руководитель допризывной военной подготовки в учебных заведениях
73. Машина с вращающимся на оси цилиндром для выравнивания дорожного покрытия
74. Архитектор, автор проектов станций «Боровицкая», «Отрадное», «Римская», «Достоевская» и др.



**ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА:**

**По горизонтали:** 1. Архитектор. 6. Бон. 8. Андроновка. 13. Отпуск. 15. Детство. 16. Усагин. 18. Регата. 19. Атташе. 20. Обшивка. 21. Разгром. 22. Орехово. 25. Транзистор. 29. Филокартия. 33. Ель. 34. Триумф. 35. Обзор. 37. Харчо. 39. Разряд. 41. Тюрбан. 42. Лиственница. 44. Тетрис. 45. Меркурий. 48. Ваганты. 51. Дубровка. 54. Лоукостер. 58. Груша. 59. Краснодар. 63. Днепр. 64. Серпантин. 65. Тесто. 66. Метрогородок. 72. Коллекционер. 77. Топчан. 78. Королевство. 79. Пассив. 80. Воронцовская. 81. Тантамареска.

**По вертикали:** 1. Аэропорт. 2. Хлопушка. 3. Тепловоз. 4. Ток. 5. Радиатор. 6. Битца. 7. Нитка. 8. Апостроф. 9. Дау. 10. Нагрузка. 11. Виноград. 12. Академия. 14. Страус. 17. Сверло. 23. Егерев. 24. Ольхон. 26. Ноутбук. 27. Иофан. 28. Троллей. 30. Леопард. 31. Карат. 32. Ризотто. 34. Тотем. 36. Засов. 38. Руины. 40. Доска. 43. Елабуга. 46. Раунд. 47. Рис. 49. Ангар. 50. Тракт. 52. Бас. 53. Ведро. 54. Локомотив. 55. Озеро. 56. Тырло. 57. Русло. 59. Канал. 60. Артек. 61. Носки. 62. Рокировка. 67. Топор. 68. Гонец. 69. Рукав. 70. Дурак. 71. Колея. 72. Кювет. 73. Летун. 74. Егоза. 75. Цапфа. 76. Насос.