

МОЁ М МЕТРО

Газета Московского метрополитена

№ 2 (27) • февраль - март 2012 • gazeta@mosmetro.ru



ПУТЬ ОПТИМИСТА

Павел Иванников работает машинистом электропоезда Московского метрополитена с 2003 года. Никто из тысяч пассажиров, которых он перевозит каждый день, и даже многие из коллег, не догадывается о боевом прошлом машиниста. О страшных событиях, пережитых на войне, он рассказывает с иронией. Москвич и единственный сын в семье, Павел, оказавшись в армии, сам добивался перевода в «горячую точку».

- Павел Александрович, расскажите о том непростом пути, который вы прошли, прежде чем стали машинистом электропоезда московского метро?

- Моя родная тётя советовала мне поступать на работу в метрополитен ещё после школы. У меня семья железнодорожников. Но, видимо, из-за моего природного упрямства я пошёл по своему пути. Начал работать в строительной компании, где трудился и плотником, и такелажником, и стропальщиком, и монтажником горного оборудования.

- На войну попали во время срочной службы в армии?

- Меня призвали в армию. Служил в мирном Волгодонске. В это трудно поверить, но я написал восемь рапортов, чтобы попасть именно в Чечню. Как выяснилось, я был такой не один. Меня не хотели отправлять, потому что я единственный ребенок в семье, отец у меня был инвалидом. Не положено по закону. Но я своего добился, до сих

пор не понимаю как. Война началась для меня со станции Червлённой, потом были Аханкала, Бамут, Ачхой-Мартан. Закончился же мой боевой путь в станции Ассиновская.

- В каких войсках служили?

- В элитных военно-десантных войсках. На моём счету шесть прыжков.

- А как семья отнеслась к вашему решению отправиться в «горячую точку»?

- «Мама и папа, не волнуйтесь! Всё нормально. Я в Чечне». Таким было моё первое письмо, откуда они и узнали о моем «переезде». Поставил семью перед фактом.

- Какие качества приобрели на войне?

- Выносливость. И ещё осталась привычка – не доедаю еду до конца. Привык делиться с товарищем. Не люблю густое молоко.

- Во время военных действий приходилось командовать людьми?

СТР. 2 ►

СОБЫТИЯ

ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКОЙ И ЭСКАЛАТОРНОЙ СЛУЖБАМ МЕТРОПОЛИТЕНА ИСПОЛНИЛОСЬ 60 ЛЕТ

8 марта 2012 года Электромеханической службе Московского метрополитена исполнилось 60 лет. В этот день в 1952 году была создана Санитарно-техническая служба, которую 28 ноября 1979 года переименовали в Электромеханическую службу. Это стратегически важная служба, которая обеспечивает работу тоннельной вентиляции, водоснабжения, водоотлива, теплоснабжения и кондиционирования. Для поддержания воздухообмена работниками подразделения обслуживаются 419 шахт тоннельной вентиляции, оборудованных 798 вентиляционными агрегатами, которые обеспечивают 3-х кратный воздухообмен в час на станциях и в тоннелях. Ежегодно проводятся работы по модернизации оборудования вентиляционных шахт. Для обеспечения температурно-влажностного режима на станциях и вестибюлях метрополитена службой эксплуатируются 269 систем теплоснабжения, 570 воздушно-тепловых завес, 231 тепловой пункт. Все оборудование постоянно модернизируется и совершенствуется, оснащается устройствами учета и экономии электроэнергии.



Также в марте отметила 60-летний юбилей Эскалаторная служба, которая образовалась 3 марта 1952 года. Основное направление ее деятельности – эксплуатация и ремонт эскалаторов, а также эксплуатация лифтов на станциях метрополитена: 10 линейных дистанций постоянно выполняют мероприятия, направленные на обеспечение бесперебойной работы оборудования и безопасной перевозки пассажиров. Сегодня Эскалаторная служба обслуживает 671 эскалатор 21 типа, в том числе 18 на Монорельсовой транспортной системе, а также обеспечивает содержание в исправном состоянии 60 лифтов. Ежегодно службой проводится капитальный ремонт 50 эскалаторов.



ПЕРЕДОВИКИ



ПОРЯДОК НА СТРЕЛКАХ

Роза Дубенко, монтер пути по уходу за стрелочными переводами. Работает в метрополитене уже 17 лет. Среди коллег Розу знают, как отличного работника, на чьем рабочем месте всегда безупречный порядок.

- Роза Фаритовна, что привело вас к такой непростой работе?

- Я живу в городе Фрязино Московской области. В советские годы у нас были предприятия закрытого типа, раньше они назывались «почтовыми ящиками». Со сменой власти в 90-ые годы предприятия стали закрываться. Изначально, смена работы для меня была вынужденным шагом. Моя соседка, которая много лет уже работала в метро, порекомендовала обратиться в кадровую службу Московского метрополитена. Это был 94-ый год, и в метро кадров не хватало. Мне предложили работу по уходу за стрелками на путях станции «Александровский сад», а так как я не очень понимала разницу между обходчиком и стрелочником, я сразу согласилась. И вот за все годы работы ни разу не пожалела!

- Что вы должны успеть сделать за смену?

- Работа моя состоит в тщательном осмотре стрелочных путей. Очень важно своевременно заметить скол, трещину, если нужно, то я и болт должна закрепить. Очень важен уход, поэтому я в каждую смену чищу, а когда необходимо крашу оборудование. Бывает в смену приезжает дорожная комиссия, в которую обычно входит главный ревизор, начальник Службы движения, начальник Службы пути. И я очень горжусь тем, что на моем участке

всегда порядок и чистота.

- Тяжело вести ночной образ жизни?

- Моя семья меня поддерживает. Благодаря заботе мужа и сына я всегда справлялась со сложным графиком и напряженной работой. Недавно муж умер, он тоже работал в метрополитене, но в другой службе. Сын уже вырос и живет отдельно, но он часто навещает меня. А вообще, любой график – дело привычки. В выходные дни по ночам не сплю. Путьцы, которые работают много лет, по-другому, наверное, уже не могут.

- Как строите график?

- Работаю в течение недели пять ночей. Смена с 00.00 ночи до 06.00 утра. Через час после окончания смены я уже дома, а к двум часам дня я высыпаюсь и до позднего вечера занимаюсь своими делами.

- А не страшно работать в темном тоннеле в одиночку?

- Глупости все эти страхи. Когда я пришла в метрополитен, меня некоторые пугали. Вроде и крысы гигантские по ночам в тоннелях бегают, и всякие другие ужасы рассказывали. За все годы, а скоро уже двадцать лет, как я работаю в тоннеле метро, ни разу не видела ни крыс, ни других чудовищ.

- Что бы пожелали коллегам?

- Чтобы у всех семья была такой же поддержкой и опорой, как это сложилось в моей жизни.

НАШИ НОВОСТИ

Спартакиада Московского метрополитена

На лыжной базе стадиона «Медик» прошла эстафета по лыжным гонкам в свободном стиле среди работников метрополитена. В командном забеге приняли участие 12 мужских и 8 женских команд. Дистанция эстафеты составила 2 километра для женщин и 5 километров для мужчин. По результатам прошедших состязаний места распределились следующим образом:

I место среди мужчин заняла команда электродепо «Измайловое», которой удалось пройти дистанцию эстафеты за 58 минут 12 секунд. **II место** заняла команда Электромеханической службы с результатом 59 минут 57 секунд. **III место** досталось команде представителей электродепо «Варшавское», которой удалось пройти эстафету за 1 час 5 минут 52 секунды.

Среди женских команд **I место** завоевали представительницы Службы движения: они прошли эстафету за 32 минуты 17 секунд. **II место** – 33 минуты 37 секунд - показала команда электродепо «Варшавское».

III место досталось команде электродепо «Планерное», которая показала результат 36 минут 53 секунды.

Победителей соревнований наградили памятными дипломами, кубками и медалями.

Работники метрополитена стали лауреатами премии «Менеджер года»

В Мэрии Москвы состоялась церемония награждения победителей городского конкурса «Менеджер года».

Целью данного конкурса является повышение эффективности системы управления предприятиями и организациями различных отраслей и сфер деятельности. Для участия в конкурсе были рекомендованы руководители передовых предприятий Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, а также руководители структурных подразделений этих предприятий.

По результатам экспертной оценки жюри, из всех кандидатур, представленных предприятиями и организациями города Москвы, было отобрано 34 победителя в номинации «Лучший менеджер структурного подразделения». В число лауреатов вошли и представители Московского метрополитена - начальник Электромеханической службы **Игорь Лобанов** и заместитель начальника Спецавтобазы метрополитена **Юрий Кимаковский**. Победителей наградили памятными дипломами.

Окончание. Начало на стр. 1

ПУТЬ ОПТИМИСТА

- Дошёл по службе до звания командира разведывательного отделения артиллерии – это девять человек в подчинении. Руководить на войне не всё равно, что в мирной жизни.

- Удалось пройти войну в целостности и невредимости?

- Нет. Ранило меня неоднократно. О моих ранениях знают только самые близкие люди. И ещё, врачи, которые прозвали меня Кошеем Бессмертным, наверное, за живучесть.

- Были минуты, когда прощались с жизнью?

- Вообще, я оптимист. Самый тяжелый запомнившийся момент войны – блокада в Бамуте, которая длилась пять суток. Из девяти человек выжили четверо, в том числе и я. Нас высадили в тылу врага, чтобы



мы корректировали артиллерию. Ни с воздуха, ни по земле нас забрать уже не могли. Пять суток непрерывной обороны без сна и пищи. Вода только, чтобы губы смочить, а в качестве еды у нас был овёс.

- Жалели о своём отчаянном решении?

- Нет. На войне не страшно. Там всё как на ладони – понятно. Страшнее в мирное время в большом мегаполисе, когда могут голову пробить из-за пачки сигарет. Некоторые рассказывают, что им снятся страшные сны. Помню всё, как будто было вчера, но кошмары меня не преследуют. Чаше вспоминаю, как после ранения меня отправили сначала в госпиталь во Владикавказ, а потом в Самару. И вот там, среди «лампасов», то есть, генералов, по персидским коврам ко мне в палату водили экскурсии. На тот момент я был единственный раненый из Чечни, как достопримечательность.

- В какой момент десантник и воин превратился в машиниста электропоезда?

- По натуре я человек очень аккуратный и точный. После возвращения из армии я пошел обратно в свою строительную компанию. Но авторитет семьи железнодорожников довлел. И, наверное, карта легла. Я нашел работу по душе, по моему складу характера. Люблю депо «Свиблово», в котором работаю с самого первого дня, люблю свою Калужско-Рижскую линию. Прихожу на работу всегда заранее, чтобы начать рабочий день без спешки и в хорошем настроении.

И, напоследок, хотел бы пожелать всем: и коллегам, и пассажирам - не спешите, даже если опаздываете. Не вбегайте в закрывающиеся двери вагона. Это опасная привычка. Пытаясь успеть, вы задерживаете сотни и тысячи других пассажиров. Уважайте время и ничего не пропустите.

ПРОКУРОР РАЗЪЯСНЯЕТ

«Работодатель вправе платить отпускные в размере оклада, только если он выше среднего заработка сотрудника».

Трудовой Кодекс Российской Федерации (далее ТК РФ) гласит, что сотрудникам предоставляются ежегодные отпуска с сохранением места работы (должности) и среднего заработка.

Для всех случаев определения размера среднего заработка установлен единый порядок (Постановление Правительства РФ от 24.12.2007 № 922). Вместе с тем в ст. 139 ТК РФ указано, что в коллективном договоре, локальном нормативном акте могут быть предусмотрены и иные периоды для расчета средней заработной платы, если это не ухудшает положение работников.

Средний заработок зачастую бывает выше, чем ежемесячная зарплата. Следовательно, условие об оплате отпуска в размере ежемесячной зарплаты неправомерно, поскольку может ухудшить положение работника. В данном случае в трудовом договоре следует прописать, что отпуск оплачивается на основании среднего заработка. Если же его сумма будет меньше, чем ежемесячный доход специалиста, работодатель может возместить гражданину образовавшуюся разницу.

ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

О СЛУЖБЕ

Работа Электромеханической службы (ЭМС) на первый взгляд наименее заметна для пассажиров. Но без этой службы, контролирующей функционирование систем жизнеобеспечения, работа метрополитена была бы невозможна.

Персонал Электромеханической службы обеспечивает работу: тоннельной и местной вентиляции, водоснабжения, водоотлива, отопления, горячего водоснабжения и канализации, а также дополнительных устройств. В состав Электромеханической службы входят дистанции, участки, лаборатории, мастерские, монтажные участки и диспетчерский пункт.

Интересные факты

Ежегодная проходимость реки Яузы составляет 70 млн. кубических метров, а насосы и отливные установки Электромеханической службы Московского метрополитена откачивают 30 млн. кубических метров грунтовых и сточных вод в год. Некоторые установки работают круглосуточно.

Принцип работы тоннельной вентиляции и регулирование температурной влажности происходит за счёт теплоаккумуляционных свойств грунтов. Этот принцип был заложен при проектировании метрополитена с учётом, что средняя суточная температура зимой составляет - 22 С, а летом 23,8 С. По санитарным нормам и правилам, в зимний период температура на станциях должна быть в пределах 10-16 С, в вестибюлях - 10 С, а в летний в пределах от 18 - 28 С. Санитарные нормы предусматривают также время необеспеченности режимов в количестве 650 часов, на случай, если средняя температура выше предусмотренной.

Из истории службы

В 1964 году для создания нормальной воздушной среды на метрополитене, а также для ведения работ по контролю за микроклиматом и организации учета наладки и регулирования работы систем вентиляции различного назначения была создана Лаборатория микроклимата, а в 1973 году - Лаборатория автоматики и телемеханики.

В конце 60-х - начале 70-х годов началась активная автоматизация и телемеханизация устройств. В 1976 году появилась Дистанция электрозащиты и автоматики (ДЭЗ и АТУ). В 1982 году - КП сантехники преобразовали в Диспетчерский пункт. На площадке электродепо «Калужское» в 1972 году Службой спроектирована и построена аварийно-восстановительная база, ставшая основой СТП-1, а в 1994 году - аналогичная база возникла на площадке электродепо «Владыкино», где разместилось СТП-2.

Служба сегодня

В 2007 году для улучшения параметров микроклимата служба начала внедрение систем охлаждения воздуха перегонов и тягово-понижительных подстанций метрополитена. В настоящее время такими системами оснащено 4 подстанции Калужско-Рижской линии и одна - Замоскворецкой.

Продолжается также оборудование тепловых пунктов узлами учета тепловой энергии. На данный момент узлами учета оборудовано 110 тепловых пунктов, в связи с этим экономия тепловой энергии составляет 119 053 Гкал в год. Службой реализуется программа модернизации старотипных вентиляционных шахт. В 2012 году планируется провести работы на 39 шахтах с заменой 72 агрегатов, в 2013 - заменить 59 агрегатов на 39 шахтах.

Игорь Лобанов возглавляет Электромеханическую службу с 1999 года. Рабочий день проводит активно, начиная с выезда на станцию метро для плановой проверки. Вернувшись в кабинет, начальник службы не спешит за свой стол руководителя. Расположившись за столом переговоров, он подписывает срочные документы и приглашает коллег поучаствовать в беседе.

- Игорь Юрьевич, у вас в кабинете на стене висит впечатляющий герб железнодорожников. Метрополитен ваш не случайный выбор?

- Случайный. Я недавно работаю. (Иронично). Пришёл после института и службы в армии слесарем-электриком, потом работал механиком, старшим механиком, заместителем начальника дистанции. 12 лет был заместителем начальника службы. 13 лет назад возглавил Электромеханическую службу.

- Почему же вы называете выбор случайным?

- Я москвич. Окончил Политехнический институт, кафедру Электрификации и автоматизации горных предприятий. А какие в Москве горы? Зато в московском метро есть шахты. Работать я начал, имея за плечами, пять лет обучения в институте и два года службы в армии.

- Вы после института служили?

- Да, служил в офицерском звании. У нас в институте была военная кафедра, и решение пойти после в армию в большей степени было моим выбором. Служба многое дала мне именно с точки зрения опыта и взросления.

- На работу на метро добираетесь?

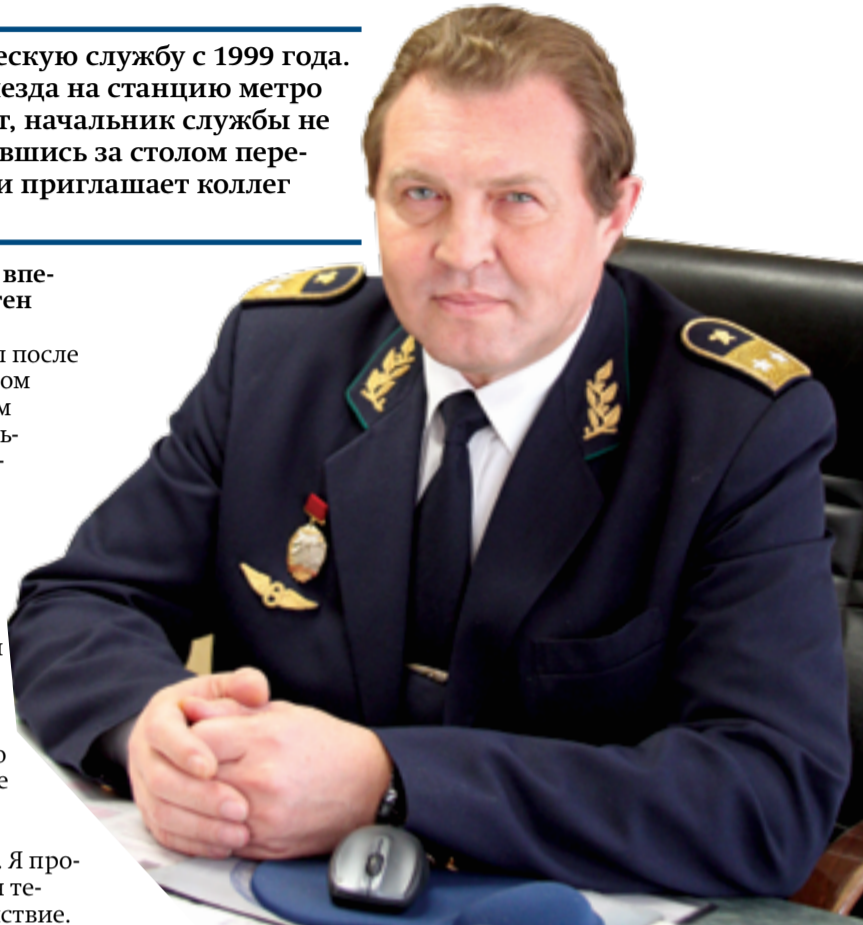
- Конечно. Прежде всего, это удобный вид транспорта. Я произвожу впечатление спокойного человека, но за рулём я террю не только внутреннее, но и всякое внешнее спокойствие. В своё время решил, что без меня на дорогах будет чуть-чуть безопаснее.

- Коллеги рассказывают, что вы с лёгкостью осваиваете новые цифровые технологии.

- Только те, что полезны в работе. Коллеги распечатали из интернета инструкцию для моего нового коммуникатора. Даже не открывал её ещё! В технике разбираться не сложно. В людях - сложнее.

- В прошлом году вы стали победителем Московского конкурса «Лучший менеджер структурного подразделения - 2011». Гордитесь вашей службой?

- Конечно! 2011-й год Электромеханическая служба - единственная отработала без брака и повреждений. На самом деле у меня много поводов гордиться службой и своими подчиненными. Помимо отличной работы, у нашей службы очень большие достижения в спорте. Есть команды по футболу, баскетболу и не только. Основная задача этих мероприятий - сплотить молодежь, которая к нам приходит на работу. Мы проводим соревнования не только внутри Московского метрополитена. Появилась очень хорошая традиция, когда к нам приезжают коллеги метрополитена Санкт-Петербурга, или мы к ним едим на соревнования. Сейчас от службы задействовано в спортивных мероприятиях около трехсот человек. Спорт помогает создать «костяк» службы. Востребованность в общественной жизни для многих становится хорошим мотивирующим фактором. К нам в службу стремятся попасть



активные молодые люди. Иногда даже получается, что приходят играть в спортивную команду, а потом переводятся в службу работать.

- Нет разрядки по отделам, люди сами в своё свободное время участвуют в соревнованиях?

- Обижаются, если нет мест. Действительно, у нас периодически не хватает мест для всех желающих. Но наш профсоюз старается справедливо распределять имеющиеся возможности.

- Как поощряете сотрудников?

- Есть определенные процедуры отбора лучших работников, по которым мы представляем передовиков на премию, выписываем благодарности. Обычно, поощрение подкрепляется материально. Но не только материальное важно. Признание - это очень важный момент. У нас в службе есть своя доска почёта. Для руководителя главное - общение с людьми. Спускаясь в шахты, общаясь со своими сотрудниками на местах, я могу узнать о каких-то фактах, которые по бумагам до меня как до начальника могут не дойти. Следствием может быть как поощрение, так и наказание.

- Вы строгий начальник?

- Руководитель должен быть строгим.

- Чем увлекаетесь в свободное время?

- Нет времени на увлечения. В углу стоит черный чехол - это гитара. Уже не помню, когда последний раз брал её в руки.

РЕПОРТАЖ



Раз в неделю, в День безопасности движения, руководство всех служб выезжает на проверку. Установки Электромеханической службы находятся не в одном месте, а рассредоточены по всей системе метрополитена. В этот раз начальник службы, Игорь Лобанов, приехал на станцию «Менделеевская».

На этой станции расположены системы водоснабжения, канализации, водоотлива и местная вентиляция - это помимо оборудования в шахтах и на перегонах. Руководство встречает старший электромеханик Николай Осокин. Начинается осмотр оборудования в шахте. Чувствуется запах свежей краски - в шахте недавно был ремонт. Лакокрасочное покрытие предотвращает оборудование и помещения от коррозии и повреждений.

На старых станциях метро проходит плановое переоборудование систем. На новых станциях стоит уже новое оборудование, которое облегчает работу сотрудников, отражая неполадки в электронном журнале, как в «черном ящике». Это позволяет не терять время на поиск и диагностику, а приступать сразу к решению проблемы. Но при сокращении трудозатрат требуется более высокая квалификация работников. Допотопных систем уже не осталось, поэтому сотрудники постоянно проходят обучение и повышают квалификацию.

Николай Осокин - ветеран Московского метрополитена. В этом году будет 25 лет как он начал свой трудовой путь слесарем-сантехником. «Со временем понял, что мне нравится работать с электричеством. Как полагается по технологии, прошел обучение. И сегодня я уже старший электромеханик, в моём подчинении порядка двадцати человек. А моя дистанция - одна из самых длинных - это Серпуховско-Тимирязевский радиус вместе с линией легкого метро в Бутово.

«У Николая существует план работы, разработанный на год. - Поясняет начальник службы. - В соответствии с этим планом он делает свою работу и даёт задания своим подчиненным. Наша задача - обеспечить комфорт в метрополитене, как для пассажиров, так и для работников. ЭМС - это свежий воздух, вода, канализация, а зимой - тепло».

МЕТРО РОССИИ И МИРА

ПАССАЖИРОВ ПАРИЖСКОГО МЕТРО
ЗАЩИТЯТ ОТ ДОЖДЯ

Компания, владеющая кабинками моментального фото на станциях парижского метро, решила расширить свою деятельность и установить в подземке французской столицы автоматы по продаже... зонтов.

Каждый хоть раз попадал в ситуацию, когда переменчивая погода преподносит сюрприз в виде внезапно начавшегося дождя: при посадке в метро ярко светило солнце, и вот, спустя несколько минут, пассажиров со станции не выпускает сильный ливень, а любимый зонт остался дома или в офисе. Как раз для тех, кто попал в такую ситуацию, и решили установить «зонтоматы».

В настоящее время автоматы по продаже зонтов уже работают на трёх железнодорожных вокзалах Парижа, а в ближайшие месяцы они появятся на десятках станций метро.

В ИСПАНИИ ПРОШЛА ВЫСТАВКА
«МОСКОВСКОЕ МЕТРО»

С 9 января по 3 февраля 2012 года в культурном центре «Сан Кристоаль» (Вильяверде, Испания) проходила выставка «Московское метро», на которой были представлены фотографии, рассказывающие об истории создания Московского метрополитена и его уникальных архитектурно-художественных ансамблях.

Инициатором проведения выставки выступило представительство Россотрудничества, которое уже на протяжении 2 лет успешно взаимодействует с культурным центром «Сан Кристоаль». Основная цель выставки - популяризация российской культуры и искусства в Испании.

НАША ИСТОРИЯ

ПЕРВЫЙ ПОЕЗД МЕТРО

Первый поезд метрополитена 15 октября 1934 года провёл по участку Комсомольская – Сокольники инженер Михаил Наумович Шполянский. 6 февраля 1935 года началось опытное движение поездов по всей трассе первой очереди. Мы публикуем воспоминания об этом событии Николая Алексеича Крецберга, в 30-х годах – инженера-испытателя завода «Динамо».

«Страна, разорённая гражданской войной и интервенцией империалистических государств вступила на путь индустриализации. Советский народ разрабатывал будущие перспективы. 15 мая 1935 года наступил торжественный момент – были открыты двери Московского метрополитена. Как участник, хочу рассказать о некоторых событиях, предшествовавших этой дате.

Механическая часть вагонов передавалась (на завод «Динамо») с Мытищинского завода, а монтаж всей электрической «начинки», регулировка, испытания, пробная обкатка готовых секций на специальной ветке завода, шли через руки инженеров испытательной станции. Изготовление вагонов происходило при большой кооперации с другими заводами нашей страны.

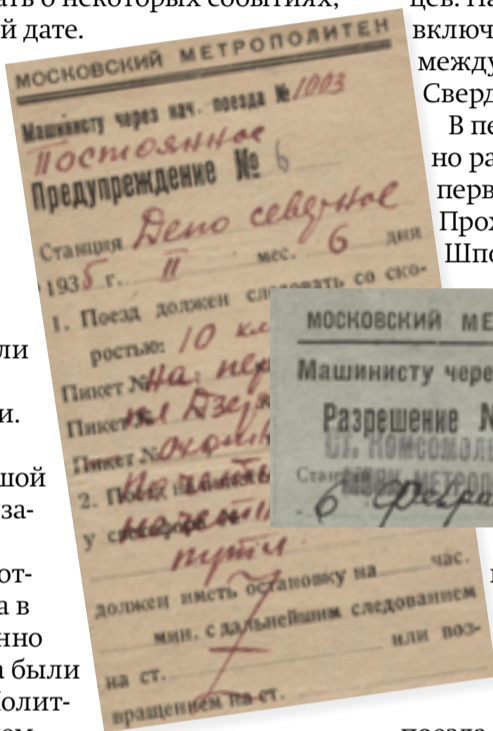
Намеченные сроки к открытию метрополитена в середине мая, совершенно неожиданно для завода были изменены. Решением Политбюро в связи с открытием в начале февраля 1935 года седьмого съезда Советов СССР было предложено 7 февраля показать и провезти в вагонах метро делегатов Съезда. Секции срочно были переправлены в Северное депо метрополитена, где мы, инженеры – испытатели закан-

чивали их подготовку к поездке. Говорить много не приходилось и мы больше недели не отходили от своих вагонов, отлаживая всю аппаратуру, автоматику, электрическую часть и многое другое.

Днём перед поездкой мы прошли пешком трассу под землёй. Там ещё кипела работа метростроителей. На колоннах станций шлифовали мрамор, включали последние светильники, а на участке между площадью Дзержинского и площадью Свердлова ещё укладывали рельсовый путь. В первом часу ночи 6 февраля было получено разрешение на въезд в тоннель. Мой поезд первым вошел в тоннель, затем поезд инженера Прохорова А.А. и последним поезд инженера Шполянского М.Н.

На станции «Комсомольская» в вагоны вошли члены Политбюро и Правительства, которые проехав до станции «Охотный ряд», вышли. Поезд № 1003 проследовал до станции «Крымская», был оставлен на ночь, чтобы утром принять делегатов Съезда Советов.

Трудно передать, сколько радости и восторга было на лицах людей, совершающих первую поездку на первом поезде метрополитена. Первые разрешения на следование поезда от станции к станции (автоблокировка еще не работала) хранятся у меня, как у первого машиниста первого поезда».



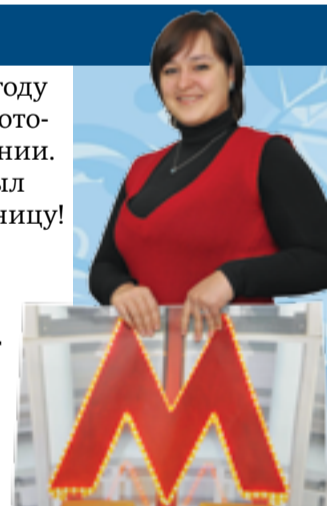
МАТЕРИАЛ ПОДГОТОВЛЕН К ПУБЛИКАЦИИ КОЛЛЕКТИВОМ
НАРОДНОГО МУЗЕЯ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

КОНКУРС «МЕТРО В ДЕТАЛЯХ»

Первым победителем конкурса «Метро в деталях» в этом году стала Анастасия Виляева из Службы подвижного состава, которая правильно отгадала станцию «Киевская» Кольцевой линии. Фрагмент декоративного элемента именно этой станции был опубликован в прошлом номере. Поздравляем победительницу!



Перед вами новое задание. Кто угадает, какая станция встречает своих пассажиров такими позитивными надписями? Уверены, что ответов будет много, поэтому рекомендуем поторопиться – победителем станет первый участник, правильно отгадавший станцию!



Присылайте ответы на электронный адрес gazeta@mosmetro.ru с указанием контактной информации и подразделения, в котором работаете.

**ПОБЕДИТЕЛЕЙ
ТРАДИЦИОННО
ОЖИДАЕТ ПРИЗ!**

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

ПОЗДРАВЛЯЕМ С 50-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА
РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Ганеева Бориса Мустафовича, бригадира предприятий железнодорожного транспорта и метрополитенов электродепо «Измайлово»;
Мутькова Виктора Яковлевича, бригадира ПВС электродепо «Планерное»;
Коренкова Юрия Степановича, подсобно-транспортного рабочего электродепо «Сокол»

ПОЗДРАВЛЯЕМ С 40-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА
РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Глазкова Александра Владимировича, машиниста-инструктора локомотивных бригад электродепо «Варшавское»;
Клишина Анатолия Ивановича, инструктора (по безопасным методам работы) дистанции капитального ремонта Службы сигнализации и связи;

Сергина Александра Алексеевича, дежурного по электродепо «Выхино».

ПОЗДРАВЛЯЕМ С 30-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА
РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Боринец Николая Петровича, диспетчера поездной 3 группы Службы движения;
Демушкина Владимира Викторовича, слесаря по ремонту подвижного состава электродепо «Калужское»;
Зайцеву Наталью Николаевну, инженера-технолога ремонтно-наладочного участка электротехнических мастерских Службы сигнализации и связи;
Коннова Николая Александровича, машиниста мотовоза электродепо «Сокол»;
Новоселову Галину Евгеньевну, слесаря по контрольно-измерительным приборам и автоматике электродепо «Фили»;

Овечкину Ольгу Валентиновну, уборщика служебных помещений Службы движения;
Постникову Анастасию Викторовну, дежурного по станции метрополитена Службы движения;
Савушкина Павла Викторовича, машиниста электропоезда локомотивных (поездных) бригад участка эксплуатации;
Семушкину Наталью Валентиновну, машиниста мотовоза электродепо «Варшавское»;
Яблонского Александра Анатольевича, инструктора по физической культуре электродепо «Калужское».

МОЁ МЕТРО

Заказчик: Государственное унитарное предприятие
«Московский метрополитен»

Редколлегия: Иван Беседин, Владимир Егоров,
Павел Сухарников, Петр Новиков,
Екатерина Беляева
Главный редактор Викарина Багдасарян
Верстка Лидия Гончарова

Электронный адрес редакции:
gazeta@mosmetro.ru
Отпечатано в типографии ЗАО «Полиграф-защита»
Адрес: Россия, 115088, Москва
ул. Южнопортовая, 24