



# МОЁ МЕТРО

№ 8 (33) • СЕНТЯБРЬ 2012

ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

GAZETA@MOSMETRO.RU



Владимир Путин открыл новую станцию метро

## Командир «Новокосино»

186-я станция московского метрополитена «Новокосино» – самая юная и чистая. Ее начальник – Григорий Готошия ей под стать – светлый, открытый, добродушный молодой мужчина.

– Добро пожаловать к нам, – встретил меня на пороге своего будущего и пока абсолютно спартанского кабинета Григорий Григорьевич. – Пойдемте же, скорее я покажу нашу станцию и познакомлю с людьми.

Не без гордости начальник «Новокосино» показал свои владения. Станция с центральным островным перроном как будто светится изнутри и действительно завораживает своим футуристическим дизайном.

– Строители ворчали, когда на финальной стадии работ в начале июля крепили эти необычные светильники, – объясняет, заметив мой прикованный к своду взгляд Григорий Готошия, – Мол, надо же было так придумать – паруса в тоннеле!

Под сводом станции на двойных крепежах-растяжках, как на канатах, парят десятки треугольных экранов, с которых свет от мощных прожекторов струится вниз.

– На второй день после открытия к нам молодежь спустились, чтобы сфотографироваться, – говорит начальник «Новокосино», – Им очень понравился дизайн станции.

Платформа, кстати, тоже подсвечивается с двух сторон огнями, как взлетно-посадочная полоса в аэропорте. Мы дошли до противоположной стороны и попали в центр управления.

– Коллектив, который я считаю своей второй семьей, подобрался просто замечательный, – рассказывает Григорий Готошия. – В основном молодежь, и, конечно, специалисты экстра-класса, которые всю

**Большинство станций Московского метро возглавляют женщины. Григорий Готошия – один из немногих мужчин на этом посту**

жизнь отдали метро. Мы у них перенимаем опыт, учимся всему.

Сам Григорий Готошия – строитель по образованию – научился управлять сложным хозяйством станции за два года.

– Пришел в метро в 2010-м по совету сестры, которая служила в УВД на метрополитене, – рассказывает Григорий Григорьевич. – Работал дежурным по станции и учился на курсах повышения квалификации, у нас это приветствуется. Потом стал замещать начальника станции, так вот и вырос до нынешнего поста.

**ДАЛЕЕ – НА СТР. 2**



Григория Готошия – самый молодой начальник станции

Дата открытия:	30 августа 2012 года
Проектное название:	Городецкая
Район:	Новокосино, г. Реутов
Округ:	ВАО
Тип:	односводчатая
Глубина заложения, м.:	9
Количество платформ:	1
Тип платформы:	Островная
Форма платформы:	Прямая
Длина платформы, м.:	163
Ширина платформы, м.:	12
Архитекторы:	Л. Борзенков, М. Волович, С. Костиков, Т. Нагиева, Н. Солдатова, В. Уваров
Станцию возвел:	ОАО «Трансинжстрой»
Выход к улицам:	Носовихинское шоссе, Городецкая, Суздальская, Новокосинская, Южная, Юбилейный проспект, Котовского

## Московское метро посетили коллеги из Калининграда

### НОВОСТИ

С 21 по 24 августа 2012 года Московский метрополитен посетил делегация представителей Калининградской железной дороги. Специалисты-железнодорожники приехали в Москву на три дня, чтобы обменяться опытом с коллегами из метрополитена.

Во время визита делегаты посетили Ситуационный центр и провели рабочую встречу с руководством, на которой обсуждались вопросы обеспечения безопасности на метрополитене, социальные программы, и профсоюзная деятельность.

Также для гостей была подготовлена обширная культурная программа, включающая экскурсию по Москве, посещение Третьяковской галереи и Храма Христа Спасителя. В завершении визита стороны обменялись подарками, а в Оздоровительном комплексе, где разместили гостей на время их пребывания в столице, состоялся торжественный ужин.

В июне этого года делегация Московского метрополитена побывала в Калининграде с аналогичным визитом, во время которого посетила локомотивное депо Калининградской железной дороги и обменялась информацией по различным вопросам.



Специалисты показали, как работает система наблюдения столичной подземки

## ПРИШЛО ВРЕМЯ ЗАКАТАТЬ РУКАВА

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ



**МАРИЯ НЕМЕРОВСКАЯ,**  
первый заместитель начальника Центра организации и проведения конкурентных процедур

В Москву пришел сентябрь, и вместе с ним, наконец, вернулись с отдыха наши дети, их учителя и остальные отдохнувшие жители нашего города. Мы ждали их, потому что именно для них мы живем и работаем.

Сентябрь для Москвы и для метрополитена – не просто начало осени. Это и день рождения нашего города, и первый звонок для школьников и студентов, это новые трудные рабочие задачи, которые нам вместе предстоит решать.

В метрополитене не бывает плохой погоды и смена времен года на первый взгляд не так заметна. Однако каждый, кто причастен к большому и трудному делу – перевозке пассажиров, знает, что именно теперь для нас наступило время закатать рукава и начать работать в привычном для работника метро напряженном ритме. Нас ждет много работы – это и большие пассажиропотоки, от которых мы успели отвыкнуть за лето, и открытие новых станций, и подготовка к зиме.

Однако мы много трудились весной и летом для того, чтобы осенью увидеть, насколько хорошо мы подготовлены, и поставить себе новые цели.

Желаю всем сил, энергии и здоровья!

## ПОЖАРНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

### СОБЫТИЯ

30 июля 2012 года в детском лагере на базе Оздоровительного комплекса Московского метрополитена прошли ежегодные соревнования «Клуба юных пожарных», которые организует и проводит Отдел пожарной охраны метрополитена.

Ребята, отдыхающие в лагере, с радостью принимают участие в соревнованиях.

– Пожарная игра у нас всегда проходит ярко и интересно, конкурсы и задания каждый раз разные. Но мы относимся к этой игре очень серьезно, ведь полученные в ней навыки всегда помогут нам не только убереечь себя от опасности, но и помочь людям, попавшим в беду, – делится впечатлениями Лиза из 4 отряда.

Соревнования проводились среди команд, в составе которых было по 7 человек. Участники, среди которых были и дети, и вожатые, выполняли различные задания, участвовали в конкурсах и играх, отрабатывая необходимые навыки: сбивали мишени водой из пожарного рукава, спасали «пострадавших» и даже тушили настоящий огонь.

# Метро – это на всю жизнь!

ЕЛЕНА РЫКЛИНА  
ПОСВЯТИЛА РАБОТЕ  
В МЕТРОПОЛИТЕНЕ  
БОЛЕЕ ТРИДЦАТИ ЛЕТ

## ПЕРЕДОВИКИ

31 год тому назад москвичка Елена Михайловна Рыклина пришла в метро на станцию «Университет». Искала тогда работу ближе к дому. Не хотелось возвращаться в НИИ, что был когда-то на «Водном стадионе». Вскоре временное, как представлялось поприще, стало постоянным – работой на всю жизнь.

– Я влюбилась в метро, – признается Елена Рыклина, – В наш коллектив, в атмосферу, в отношения между людьми. Другого себе даже не представляю.

– С чего началась эта любовь и карьера?

– В 1981 году моя подруга предложила зайти в метрополитен, узнать, не нужны ли сотрудники. Нас очень хорошо приняли. Показали какой это сложный организм метро, сколько людей работают круглые сутки, чтобы днем в подземке по графику ходили поезда. Мне понравилось! Сначала работала оператором на станции «Университет», потом перешла в депо «Северное». Вот так и получилось, подруга, которая помогла мне найти себя, ушла, а я здесь осталась. И ни секунды об этом не жалею.

– Не тяжело работать по весьма жесткому графику?

– Все он и не тяжелый. Смотрите, к примеру, я выхожу в понедельник. Работаю в день 12 часов – с 8.00 до 20.00. Следующая смена ночная – со вторника на среду. Затем днем в среду отдых, в четверг отдых и в следующий раз я выхожу на работу днем в пятницу и график повторяется. Получается, что я целую неделю, за исключением двух дней, со своей семьей. Это гораздо лучше, чем работать 6 дней подряд с 8 до 18 и не видеть своих близких вообще.

Нашу вечернюю беседу в комнате отдыха дежурной по блоку-посту прерывает телефонный звонок. Елене Михайловне надо принимать поезда с Сокольнической линии. Она включает с пульта светофоры и проводит составы по развязкам. И все это с легкостью профессионального виртуоза-пианиста.

Ее пальцы, кажется, вслепую находят нужные черные кнопки и после надевают на уже нажатые светофоры белые колпачки. Светодиодный пульт, стоящий напротив ее стола, показывает, что все сделано правильно и по открывшемуся пути начинаешь медленно ползти оранжевая змейка огоньков поезда.

Дежурное объявление по громкой связи, краткая рутинная запись в журнал и мы продолжаем.

– Это сколько таких манипуляций надо сделать за смену и ни разу не ошибиться?

– По-разному бывает, – смеется Елена Михайловна. – Как правило, «ночуют» 10 составов. Но еще надо формировать хозяйственные поезда, производить маневры. Отдыхать не приходится.

– А если выдаются минуты затишья, то как бороться со сном? Поделитесь своим секретом.

– Очень просто – потрите руками уши, а потом покатайте карандаш между ладонями и спать не захочется. Но самое главное – надо чувствовать ответственность к своей работе. Если такого качества нет,



Рабочее место Елены Михайловны: порядок должен быть во всем!

то в метро работать не возьмут, потому что тогда никакой карандаш не спасет!

– Вам работа снится?

– Раньше бывало, сейчас стараюсь все сделать, проверить, записать в журнал и забыть. Но представляете, даже в отпуске бывает просы-

показался короткий поезд.

– Перегорели лампочки?

– Нет, это один вагон ремонтного поезда. У нас уже давно лампочки не горят. Новые пульты хорошие. Не чета прежним.

Кстати, депо «Северное» – старейшее депо столичного метрополитена. Сюда приходят поезда с Сокольнической линии – первой ветки, с которой началось строительство Московского метрополитена.

– А чем занимаетесь, увлекаетесь и как отдыхаете, когда уходите с работы?

**Ее пальцы, кажется, вслепую находят нужные кнопки и надевают на светофоры белые колпачки. И по открывшемуся пути начинает медленно ползти оранжевая змейка огоньков поезда...**

паюсь в 4 утра – это время, на которое приходится пик ночной нагрузки у дежурных блокпостов, и ничего с этим поделать не могу. Организм привык принимать и отправлять поезда.

Разговор опять прерывает трель звонка. Поезда приходят по графику – все в штатном режиме. На светодиодном табло

– Вот мое хобби – смотрите! – и Елена Михайловна извлекает из стеклянного шкафа бесподобную фигурку дежурной по станции метро.

– Я кукол делаю из папье-маше и глины. Это мое давнее увлечение.

Елена Рыклина признается, что делает кукол исключительно для души. На одну такую дежурную может уйти до месяца.

– Однажды попробовала сделать на заказ, надо было уложиться в две недели, устала очень и измучилась, – говорит Елена Михайловна. – Но с куклами, как и с работой, так нельзя: быстро-быстро, лишь бы как... Нет, в них надо душу вкладывать! Только тогда все получится как надо.



Подчиненные уважают Готошию за профессионализм

## КОМАНДИР «НОВОКОСИНО»

НАЧАЛО – НА СТР. 1

Готошия, кстати, один из немногих начальников станции мужчины. Как правило, эту должность занимают в столичном метро женщины. К данной теме Григорий Григорьевич относится философски:

– У женщин есть масса положительных качеств, которые позволяют им быть начальниками станций, но и у мужчин их немало. Главное – четко выполнять свою работу, постоянно самосовершенствоваться, чувствовать и понимать коллектив.

## НАГРАЖДАЕМ «МОСКОВСКИХ МАСТЕРОВ»

30 августа 2012 года в здании Правительства Москвы на Новом Арбате состоялась торжественная церемония награждения победителей городского конкурса «Московский мастер», в котором принимали участие работники метрополитена – машинисты и дежурные по станции.

В этом году лучшим машинистом Московского метрополитена стал Александр Гаврилин из электродепо «Калужское», второе место занял Алексей Тихомиров из электродепо «Варшавское», третье – Антон Козлов из электродепо «Фили». Среди дежурных по станциям метрополитена лучшей в своей профессии стала Ирина Токарева, дежурная подменной группы. Второе место заняла Лариса Единарова, также дежурная подменной группы, а третье место заняла Любовь Дюсенбекова – дежурная по станции «Орехово».

Победители конкурса получили денежные премии от Правительства Москвы: машинисты – 100, 60 и 40 тысяч рублей, дежурные – 50, 40 и 30 тысяч рублей за первое, второе и третье место соответственно. Кроме премии победителям вручили призовые статуэтки, нагрудные знаки «Московский мастер» и памятные дипломы.



В этом году руководство Московского метрополитена также отметили специальной наградой за лучшую организацию финального этапа конкурса.

По окончании церемонии награждения в концертном зале «Россия» состоялся праздничный концерт, куда были приглашены победители, участники и организаторы конкурса, представители трудовых коллективов и общественных организаций города Москвы.



Куклы у Елены Михайловны выходят просто бесподобные

# ДОКА В ТОКЕ

## СЛУЖБА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Сегодня гость третьей полосы газеты «Мое Метро» – человек, отвечающий за всю энергосистему – начальник службы электроснабжения Михаил Сергеевич Гришин.

– У Вас, надо полагать, самая «прожорливая» служба в столичном метрополитене. Расскажите, пожалуйста, о ней.

– Действительно так, – улыбается Михаил Гришин. – Чтобы Метрополитен работал, необходимы колоссальные объемы энергии. Электроснабжение метро обеспечивают 312 подстанций. За год метро потребляет 1 миллиард 940 миллионов киловатт/часов. Этой энергии хватило бы на круглогодичное обеспечение очень крупного города с населением в 2 миллиона 100 тысяч человек. Это без учета предприятий, конечно же. Только электроснабжение домохозяйств и освещение улиц.

– А в метро большие расходы на освещение станций, тоннелей, подсобных помещений?

– Их не сравнить с теми, что уходят на подвижной состав, но затраты действительно солидные, – объясняет Михаил Сергеевич. – В нашем хозяйстве, включающем в себя станции вестибюли тоннели и притоннельные сооружения почти 585 тысяч разнообразных осветительных приборов.

– В августе после открытия станции «Новокосино» в службе электроснабжения добавилось еще хлопот. Шутка ли сказать – целая новая система освещения со светильниками-парусами, которые заливают ровным светом платформу и свод нового сооружения. Как оцениваете освещение на платформе «Новокосино»?

– Хотя сама схема отраженного света для столичного метрополитена не в диковинку, паруса или крылья над станцией – действительно инновация. Прежде чем их одобрить, мы провели исследование, измерили силу света и могу вас заверить, станция получилась не просто светлой чисто визуально. Она соответствует всем действующим в данный момент ГОСТам и СНИПам.

– После этих современных станций старые покажутся мрачными подземельями. Планируете улучшать освещение «Комсомольской», «Площади Революции»?

– Мы постоянно совершенствуем осветительное оборудование станций, меняю, к примеру, лампы накаливания на газоразрядные и светодиодные приборы, но бездумно поставить везде мощные светильники нельзя, – поясняет Михаил Гришин. – Освещение, которое не просчитано, может изуродовать, убить все очарование и атмосферу проектов метрополитена прошлого века. Станции первой очереди разрабатывались по прежним нормам. В частности, ряд параметров самых старых станций почти в 3 раза ниже современных. Первоначально считалось достаточным освещение в 75 люкс, потом в 100 люкс. Но это не говорит о том, что люди должны ходить в потемках, а мы использовать устаревшее оборудование. Сейчас норма – 200 люкс.

– Значит ли это, что со временем метро перейдет на энергосберегающие и светодиодные лампы?

– Там, где это возможно, мы уже перешли на них, это в первую очередь пассажирские зоны. Светодиодные же технологии не толь-



Михаил Гришин прошел в своей карьере все ступени от электромонтера до начальника службы электроснабжения

ко более надежные в сравнении со светильниками предыдущих поколений, они позволяют нам экономить в 5-6 раз энергозатраты, опыт их применения имеется. От ламп накаливания откажемся полностью, думаю, не скоро, они остались в аварийном освещении и в тоннелях. Причина в том, что старые светильники могут работать как от постоянного, так и переменного тока. В ряде случаев, такая особенность нам крайне необходима. В сентябре намечается командировка в Германию, профессиональное общение с коллегами. Посмотрим, что они придумали, чего добились, поделимся своим опытом.

глушенное освещение делать. Пока ничего другого для этого не придумали.

– Неужели сами все ставили?

– Конечно, я же не сразу начальником службы электроснабжения стал, – смеется Гришин. – Пришел в метрополитен обычным электромонтером в 1996 году, потом учился, набирался опыта. Был электромехаником, начальником группы подстанций, заместителем начальника дистанции электроснабжения, заместителем начальника службы по эксплуатации кабельных сетей, главным инженером. Были пройдены все ступени. В Управлении службы – с 2005 года, а возгла-

## Водовоз из знаменитого фильма «Волга-Волга» любил напевать: «Потому что без воды и не туды, и не сюды». Вот и в Московском Метрополитене без электричества ничего работать не будет.

– У себя дома тоже перевели все освещение на светодиоды?

– У меня дома, как в метрополитене, есть все типы осветительных приборов, – улыбается Михаил Сергеевич. – К примеру, в ванной и туалете, а также в зале, где необходимо много света, поставил светодиоды. Практичны, надежны и экономичны. На кухне – энергосберегающие лампы. А в спальне – старые с нитью накаливания. У меня выключатель с диммером стоит, чтобы удобно было при-

вил структуру в конце 2009 года.

– Чем служба электроснабжения порадует в ближайшее время?

– Мы готовимся к открытию новой станции «Пятницкое шоссе». По плану это состоится уже в декабре. Откроется новый выход на «Марьиной роще». Для нас это не просто 100 новых лампочек. Необходимо наладить весь комплекс электроснабжения, чтобы он работал также четко, как и остальное хозяйство службы метро.

**Служба электроснабжения (до 1988 г. – Служба электроподстанций и сетей) была образована 12 марта 1952 г. До этого она входила в состав Электромеханической службы.**

Служба электроснабжения обеспечивает электропитание подвижного состава и всего комплекса оборудования и устройств, работающих на метрополитене и обеспечивающих перевозку пассажиров.

От надежности работы оборудования, находящегося в ведении Службы, напрямую зависит безопасность движения поездов и пассажиров.

Кабельная сеть собственных и находящихся на внешнем обслуживании Службы линий, проложенных открытым способом в тоннелях, коллекторах, шахтах и под платформами станций, имеет протяженность более **25,2 тысяч километров**.

Осветительное хозяйство станций, вестибюлей, тоннелей и притоннельных сооружений, насчитывает более **584,8 тысяч осветительных приборов**, включает в себя распределительные сети, силовые и распределительные сборки – это тоже зона ответственности работников Службы.

### Электроснабжение метрополитена обеспечивают 312 подстанций, в том числе:

38 наземных и 1 подземная тяговые подстанции	питание электроподвижного состава
122 совмещенных тягово-понижительных подстанций	питание электроподвижного состава, эскалаторов, электромеханических устройств, СЦБ, освещения и сетей механизации работ
151 понижительных подстанций	питания эскалаторов, электромеханических устройств, СЦБ, освещения и сетей механизации работ

Все тяговые и совмещенные тягово-понижительные подстанции оборудованы средствами телемеханики. Комплекс устройств с коммутационной аппаратурой, релейной и микропроцессорной защитой, обеспечивает ручное, автоматическое и дистанционное управление оборудованием и присоединениями подстанций. Управление энергетическим хозяйством метрополитена, текущее обслуживание, все виды ремонта, оперативное обслуживание обеспечивают **2197 работников Службы**.

Работники 8 дистанций электроснабжения обслуживают подстанции и кабельную сеть. За устройства освещения станций отвечает Дистанция освещения-1, за освещение тоннелей – Дистанция освещения-2. Ремонт и замену оборудования выполняют Дистанции ремонта 1 и 2. Зона ответственности работников Дистанции защиты и автотелеуправления раскрывается её названием. Кроме этого, дистанции находятся лаборатории защиты от коррозии, измерений и испытаний, а также испытания защитных средств.

Круглосуточное управление устройствами электроснабжения и контроль за их состоянием ведут работники Энергодиспетчерского участка. Резервное электропитание и аварийно-восстановительные работы на объектах электроснабжения обеспечивает Дистанция спецобъектов.

Две специализированные лаборатории-метрологии и химическая работают по задачам всех Служб метрополитена.

В Службе имеется лаборатория электросилового оборудования, имеющая уникальные возможности для испытания оборудования при напряжении 825В и проведения тепловизионного обследования электроустановок.

Все перечисленное выше находится в руках специалистов высокого уровня знаний, профессионально выполняющих свою работу.



Сергей Ляхович и Лидия Балашова проверяют работу клемм в щитовой

## РЕПОРТАЖ

Это только кажется, что в метро всегда одна и та же погода, что в тоннелях сухо. Проложил там кабели, настроил оборудование и оно будет функционировать вечно.

На самом деле все гораздо сложнее. Сотрудники службы электроснабжения Московского метрополитена тестируют работу всех звеньев сложной системы день и ночь.

Им надо буквально каждые сутки осмотреть четверть длины экватора – 10 тысяч метров всевозможных силовых кабелей.

Портятся не сами медные жилы проводов, а прежде всего диэлектрик, – объясняет Сергей Ляхович. То есть бумага или пластик, которые их покрывают. Их разрушает электромаг-

## Провода под прицелом

нитное поле, атмосферная влажность. Абсолютно идеальных условий, при которых ничего бы не портилось, создать даже в метро нельзя.

Кабели, как автомобили, если за ними не смотреть, они стареют, ржавеют и ломаются.

Чтобы этого не происходило, за энергохозяйством нужен бдительный присмотр.

Мы используем тепловизоры для осмотра всех клемм и соединений в тех местах, где возможно увеличение нагрузок, – говорит Сергей Ляхович. – Клеммы и переключатели, которые выделяют тепло слишком сильно, то есть превышают окружающую темпе-

ратуру на 60 градусов, немедленно подлежат замене.

Все данные о проверках заносятся в журналы. В электрослужбе метрополитена есть вся история наблюдений.

Нам известно, сколько какое реле служит и когда примерно выйдет из строя, – хвалится Сергей. – Бывают и исключения, на заводах не без брака. Но прогноз на работу оборудования можем дать лучше, чем любой гидрометцентр предсказывает погоду.

Электрослужба столичного метро ответственность несет за все: от сигнальных светодиодов в тоннелях, до лампочек на столе руководства столичного метрополитена.

МИХАИЛ ШУЛЬГА,  
Народный музей  
Московского метрополитена

Во второй половине сороковых годов прошлого столетия на московский метрополитен привлекается молодежь. На линию выходят именитые электропоезда «Трудовые резервы».

Более всего известны составы, построенные из собранного металлолома. Такие поезда называли «Пионерские». Как выяснилось, имена многих из них до сих пор на слуху нескольких поколений москвичей: «Пионер Кунцева», «Пионер Южной»... Есть и забытый состав, память о котором хранит многотиражка «Московский метрополитен»:

«19 апреля 1974 года на станции «Измайловский парк» состоялась торжественная встреча коллектива московского метрополитена с пионерами и комсомольцами Бауманского района столицы.

Метрополитеновцы получили новый состав, сформированный из четырех вагонов «Еж-3», на строительство которых пошел металлургический лом, собранный молодыми москвичами. Электросоставу присвоено имя «Бауманец».

Сегодня на линиях московского метро обращаются восемь тематических электропоездов. Старейшим из них является «Народный ополченец 1941-1945 гг.» Построенный в 1988 году, этот состав пере-



В «синем вагоне» поезда «Акварель» можно увидеть работы лучших музеев страны



## ОСОБЫЙ ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

нес славную традицию из двадцатого в двадцать первый век.

Теперь традиция получила новое просветительское качество. Именные электропоезда представляют собой уникальные дидактические экспозиции. В поездке пассажиры могут познакомиться с выдающимися произведениями живописи («Акварель»), отечественной и зарубежной литературы («Читающая Москва», «Поэзия в метро»), прокатиться в стилизованном под состав типа «А» в ретропоезде «Сокольники».

Развивая и укрепляя традиции, Московский метрополитен оста-

ется уникальным, регулярно совершенствующимся культурным объектом столицы, неотъемлемой частью которого стал особый парк Именных составов.



Любители нашей истории, думаю, с легкостью вспомнят имена некоторых составов, курсировавших по нашим тоннелям в недалеком прошлом: «Гайдаровец», «Молодогвардеец», «Московский комсомолец». Они были далеко не первыми «особыми» на линиях московского метро...

КОНКУРС «МЕТРО В ДЕТАЛЯХ»

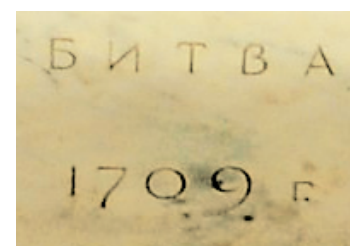
## ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЯ!



Счастливая победительница конкурса прошлого номера Елизавета Воронова

Всего лишь два правильных ответа пришлось на задание из прошлого номера, но борьба все-таки была нешуточной: письмо от победительницы конкурса Елизаветы Вороновой из электродепо «Красная Пресня» мы получили раньше второго правильного ответа всего лишь на 9 минут!

Это яркий пример того, что, разгадав загадку, необходимо не откладывая в долгий ящик писать письмо в редакцию газеты. Поздравляем победителя!



Вот новое задание. В метрополитене можно встретить прославление не только советского периода истории нашего государства, но и гордость за события далекого прошлого.

Вот такую надпись можно увидеть на одной из станций метро. Традиционно, правильный ответ должен содержать не только название станции, но и полную цитату, размещенную на этом декоративном элементе интерьера.

**Ваши ответы принимаются по электронной почте [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru), в письме необходимо указать Ваше имя, подразделение и контактную информацию. Желаем удачи!**

### ПОЗДРАВЛЯЕМ С 50-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ:

• **Тихонов Александр Евгеньевич**, начальник группы подстанций дистанции электроснабжения Службы энергоснабжения.

### ПОЗДРАВЛЯЕМ С 40-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ:

- **Барнакова Галина Николаевна**, бухгалтер Службы движения.
- **Жиганов Александр Николаевич**, заместитель начальника второго отдела Управления метрополитена.
- **Иванов Валерий Иванович**, инструктор по физической культуре электродепо «Замоскворецкое».
- **Иванникова Любовь Николаевна**, инженер-конструктор Проектно-конструкторского бюро.
- **Климешин Юрий Валентинович**, мастер электродепо «Красная Пресня».
- **Кувшинникова Галина Алексеевна**, инженер второго отдела.
- **Ставцев Владимир Викторович**, слесарь по ремонту подвижного состава электродепо «Новогиреево».
- **Стрыжак Михаил Васильевич**, дежурный по электродепо «Новогиреево».
- **Третьяк Александр Иванович**, начальник отдела эксплуатации Службы связи.
- **Федоров Игорь Владимирович**, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту эскалаторов Эскалаторной службы.

### ПОЗДРАВЛЯЕМ С 30-ЛЕТИЕМ С НАЧАЛА РАБОТЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ:

- **Анохин Владимир Александрович**, ведущий инженер-электроник Службы связи.
- **Барсукова Ольга Леонидовна**, заведующий домом отдыха локомотивных (поездных) бригад электродепо «Калужское».
- **Бисерова Валентина Глебовна**, начальник станции метрополитена Службы движения.
- **Болдина Екатерина Алексеевна**, электромеханик связи Службы связи.
- **Вядемко Валентина Павловна**, уборщик служебных помещений электродепо «Варшавское».
- **Горелова Ольга Александровна**, бухгалтер Службы энергоснабжения.
- **Евдокимов Сергей Сергеевич**, слесарь по топливной аппаратуре Специальной автобазы.
- **Егоров Сергей Леонидович**, дежурный по электродепо Монорельсовой транспортной системы.
- **Корнеева Тамар Викторовна**, дежурный по станции метрополитена Службы движения.
- **Кузовлев Александр Сергеевич**, электромонтер по ремонту аппаратуры релейной защиты и автоматики электродепо «Новогиреево».
- **Лакутин Игорь Владимирович**, начальник дистанции освещения Службы энергоснабжения.
- **Лобанова Зоя Евгеньевна**, инженер по АСУП 1 категории отдела АСУП Информационно-вычислительного центра.
- **Лукьянчиков Иван Михайлович**, машинист-инструктор локомотивных бригад электродепо «Владыкино».
- **Любчак Виктор Владимирович**, бригадир (освобожденный) предприятий ж.д. транспорта и метрополитенов электродепо «Новогиреево».
- **Миргород Владимир Григорьевич**, мастер тоннельный Службы тоннельных сооружений.
- **Николаева Татьяна Кузьминична**, электромеханик лаборатории Службы сигнализации, централизации и блокировки.
- **Новгородова Елена Евгеньевна**, инженер-технолог Службы связи.
- **Полякова Татьяна Михайловна**, электромеханик СЦБ Службы сигнализации, централизации и блокировки.
- **Родина Нина Ивановна**, старший оператор электронно-вычислительных и вычислительных машин Центра по кодированию, хранению и доставке проездных документов Службы сбора доходов.
- **Спиранская Галина Павловна**, монтер пути 4 разряда Службы пути.
- **Ширяева Ольга Николаевна**, инженер по обучению Службы сигнализации, централизации и блокировки.

## В пекинском метро пассажирам выдают тапочки напрокат

МЕТРО РОССИИ И МИРА

В пекинском метро появился новый вид сервиса – аренда тапочек для тех, кто потерял обувь. Пункты выдачи тапочек появились практически на всех станциях. По подсчетам сотрудников метро, ежедневно в китайской столице около двухсот человек теряют обувь в потоке пассажиров метро. На самых оживленных станциях в запасе у сотрудников метро по пять пар ежедневно.

Резервные тапочки может быть не особенно эстетичны и элегантны, зато помогут выручить, например, менеджера, спешащего в офис или на переговоры. Людям, берущим тапочки напрокат, не нужно регистрироваться или оставлять свои персональные данные. «Мы надеемся на сознательность людей, на то, что они будут возвращать нам обувь», – говорят в пунктах проката.

Проблема переполненности метрополитена в Пекине стоит особенно остро. Новую услугу ввели после многочисленных обра-



щений граждан, которые потеряли свою обувь в часы пик. Особенно эта проблема актуальна для летнего времени. В толпе обуви без задника легко слетает с ног. Найти их удается далеко не сразу, лишь после того, как перроны и переходы опустеют. В итоге зачастую люди вынуждены были продолжать свой путь босиком.

В планах организаторов расширение спектра услуг: плащи и зонтики для дождливой погоды, наборы для экстренных случаев – вода, мятные леденцы, коричневый сахар или конфеты для людей, у которых резко снизился уровень сахара в крови.

## Станции нью-йоркского метро украсят произведения искусства

МЕТРО РОССИИ И МИРА

Гости и жители нью-йоркского Манхэттена теперь могут увидеть на станции метро Bleeker Street интересную световую инсталляцию. Композиция под названием «Улей» (Hive) расположена на потолке и представляет собой конструкцию из световых трубок в виде пчелиных сот, меняющих свой цвет раз в минуту.

Инсталляцию создал художник Лео Вильярреал (Leo Villareal) по заказу управления общественного транспорта Нью-Йорка (MTA) в рамках проекта «Искусство – городскому транспорту» (Arts for Transit), цель которого – приукрасить мрачные станции подземки с помощью художественных произведений. Таким образом, «Улей» будет не единственной достопримечательностью нью-йоркского метро, сообщает сайт Inhabitat.

Проект предусматривает размещение и других работ на разных станциях, в том числе и на постоянной основе.



МОЁ МЕТРО

Заказчик: Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редколлегия: Иван Беседин, Владимир Егоров, Павел Сухарников, Петр Новиков, Екатерина Беляева

Главный редактор: Сергей Симонов

Верстка: Сергей Коленавалов

Электронный адрес редакции: [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru)

Отпечатано в типографии ЗАО «Полиграф-защита»

Адрес: 115088, Москва, ул. Южнопортовая, 24