



# МОЁ МЕТРО

№ 9 (34) • ОКТЯБРЬ 2012

ГАЗЕТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

GAZETA@MOSMETRO.RU



## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Дорогие коллеги, в этом году, в последнее воскресенье октября, мы впервые отмечаем наш новый профессиональный праздник – День работника автомобильного и городского пассажирского транспорта, который учрежден Указом Президента России Владимира Путина.

Метрополитен столицы России является самым крупным транспортным предприятием города, мы перевозим больше половины всех московских пассажиров, поэтому этот праздник – наш, дорогие коллеги.

Появление в нашей стране такого праздника, безусловно, означает большое внимание к нашей системе со стороны руководства государства, поэтому можно не сомневаться: будущее именно за общественным транспортом!

Я уверен, что мы с вами и дальше будем также плодотворно трудиться на благо москвичей и гостей нашего города, улучшать и модернизировать нашу транспортную систему, повышать свой профессионализм.

От всей души поздравляю с профессиональным праздником весь коллектив метрополитена, желаю новых достижений в работе и счастья в личной жизни!

ИВАН БЕСЕДИН,  
начальник метрополитена

## «МОЁ МЕТРО» ПО E-MAIL

Дорогие читатели! Хотите получать газету «Моё метро» в электронном виде на собственный почтовый ящик, не ожидая централизованной рассылки по метрополитену бумажной версии?

Сообщите об этом в редакцию по почте [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru) с указанием адреса электронной почты, на который хотите получать газету, в теме письма напишите «Подписка».

## Локомотив обучения

Метро Москвы начало быстро развиваться за последний год – строятся и открываются новые станции, в депо формируются новые локомотивные бригады.

Немалая заслуга в этом работников Учебно-производственного центра (УПЦ). Именно они готовят тех, кто будет работать в метрополитене в ближайшие годы.

Учебно-производственный центр – это предприятие, которое работает без малого 70 лет. Аналогов в той форме, в которой УПЦ работает в Москве, нет нигде на территории бывшего СССР.

### Кадры решают все

Особое внимание в учебном центре уделяют формированию кадрового резерва. Это необходимо для того, чтобы все руководители были заменяемыми, чтобы если кто-то ушел на пенсию или на повышение, на освободившееся место был готов специалист, который стал бы руководить своим цехом, бригадой таким образом, чтобы производство продолжало свой непрерывный цикл и не возникло негативных последствий.

Кадровому резерву уделяется особое внимание, потому что от

их труда зависит качество работы всего метрополитена.

– Но на этом мы не остановились. В настоящее время организовываются курсы машинистов-наставников, – рассказывает заместитель начальника УПЦ Павел Ковалев. – Это люди, которые отвечают за практическую подготовку будущих машинистов.

В этом году реализуется новая программа, по которой УПЦ готовит резерв заместителей и начальников дистанций разных служб.

– К нам человек может прийти учиться на самую простую техническую должность, а потом благодаря системе повышения квалификации и обучения стать руководителем целого подразделения или даже службы метрополитена, – говорит Павел Ковалев.

На перспективу запланировано ежегодное увеличение числа учащихся в среднем на 300 человек.

### Особый путь

– У нас отдельная образовательная система, которую нельзя сравнивать ни с высшим, ни со средним специальным образованием, – говорит Павел Ковалев. – От нас выходят практически готовые спе-

циалисты, а не просто люди с дипломом, которых еще надо чему-то долго учить на производстве.

– В отличие от ВУЗов, мы не даем большой объем информации, – объясняет Павел Ковалев. У нас учащийся не получает сто книг. Мы даем три или четыре книги. Но их нужно знать как «Отче наш».

### Никаких лекций

В УПЦ нет занудства и скучных лекций – постоянно ведется живая работа с учащимися.

Весь курс, каждое новое понятие раздается учащимся не одним способом, а пятью.

– Никаких лекций под запись – на это впусую уходит огромное количество учебного времени. А у нас всего 6 месяцев на подготовку, – заверяет Павел Ковалев. – Мы все лекции по каждому предмету подготовили и напечатали в своей маленькой типографии.

Человек, когда приходит и учится на помощника машиниста, получает небольшие книжки. В них изложен тот объем информации, который необходим ему для работы, не более того. Они написаны простым, доступным языком. Не нужно инженерной подготовки, чтобы их читать, понимать и запоминать.

Затем, когда он хочет стать машинистом, ему дают книжку побольше. Там так же изложен исчерпывающий объем, который он должен знать. Все, что нужно записать, есть в этих пособиях, которые по окончании обучения остаются в пользовании учеников.

– Это освобождает огромный объем времени, чтобы живая работа была, – говорит Павел Константинович. – Есть время, чтобы спрашивать студента, чтобы он тренировал свой технический язык, чтобы он учился разговаривать, объяснять, что случилось. Без этого невозможно ни донесение написать, ни неисправность описать слесарю.

По каждому предмету сняты специальные видеофильмы. Кроме того, используются специальные обучающие компьютерные программы, наглядные пособия и макеты.



Заместитель начальника УПЦ Павел Ковалев разрабатывает новые программы обучения

## МЕТРО МОСКВЫ НА СТАЖИРОВКЕ В ИСПАНИИ



Диспетчерский центр мадридского метро

### НОВОСТИ

С 1 по 6 октября группа руководителей и специалистов Московского метрополитена прошли стажировку в Испании – в метро Барселоны и Мадрида.

Первые два дня работники метро провели в Барселоне – ознакомились с структурой управления метро столицы Каталонии, заслушали доклады о безопасности движения, информационном обеспечении компании и кадровой политике. Затем делегация была разделена на рабочие группы, которые проходили обучение по различным направлениям. Кроме этого, метро-

политеновцы смогли ознакомиться с работой самого крупного электродепо Барселоны и диспетчерского центра.

Работа в Мадриде началась с посещения диспетчерского центра, откуда контролируется движение поездов, работа станций, обеспечение транспортной системы электроэнергией. Кроме этого, работники московского метро побывали в Консорциуме общественного транспорта Мадрида, ознакомились с крупнейшими интермодальными транспортными узлами и в завершение посетили учебный центр и крупнейшее вагоноремонтное депо метрополитена.



Делегация из Москвы у офиса барселонского метро



Тушение огня по всем правилам пожарной науки

## СОСТЯЗАНИЕ С ОГНЕМ

### СОРЕВНОВАНИЯ

В августе 2012 года отделом пожарной охраны на метрополитене организовано проведение ежегодных соревнований добровольных пожарных дружин среди служб метрополитена.

Соревнования проходили поэтапно на площадках 8 электродепо.

2 октября на территории электродепо «Замоскворецкое» в рамках Спартакиады работников метрополитена состоялись финальные состязания, в которых приняли участие 20 команд.

В результате места распределились следующим образом:

- 1 место – команда электродепо «Варшавское»;
- 2 место – команда Отдела пожарной охраны метрополитена;
- 3 место – объединенная команда служб СЦБ и Связи.

Руководство ГУП «Московский метрополитен» уделяет большое внимание вопросам пожарной безопасности на метрополитене и всячески поддерживает добровольные пожарные дружины и содействует повышению их постоянной боевой готовности.

Команда электродепо «Варшавское» – победительница соревнований – будет представлять ГУП «Московский метрополитен» на соревнованиях добровольных пожарных дружин г. Москвы, которые будут проводиться в конце мая 2013 года.

## ПРОКУРОР РАЗЪЯСНЯЕТ

ЖАННА ВАСИЛЕНКО,  
старший помощник прокурора

Если в локальных нормативных актах организации не прописано, что отпуск продлевается на время ухода за заболевшим членом семьи, то работодатель не обязан этого делать.

Если сотрудник организации, находясь в ежегодном оплачиваемом отпуске, заболел, то его отдых продлевается на время его болезни. Это установлено ст. 124 Трудового Кодекса РФ.

Вместе с тем, законодательством не предусмотрено автоматическое продление отпуска работника, специалиста в том случае, если заболел его ребенок или другой член семьи, за которым требуется уход.

Следовательно, по общему правилу работодатель не обязан продлевать отпуск сотрудника из-за того, что тот ухаживал за заболевшим членом семьи, даже если у него есть оформленный листок нетрудоспособности.

Но в ст. 124 ТК РФ сказано: отпуск должен быть продлен в других случаях, предусмотренных трудовым законодательством, локальными нормативными актами. А это значит, что болезнь члена семьи работника может быть предусмотрена в локальном акте предприятия в качестве основания для продления ежегодного оплачиваемого отпуска. Если такое условие прописано, пролонгация отдыха обязательна.

# ВЛАСТЕЛИН КОЛЕС

## В электродепо «Измайлово» колесам поездов Московского метрополитена дают вторую жизнь

Почти 40 лет в электродепо «Измайлово» и 40 вверенных ему людей. Александр Николаевич Хомутинников начал свой трудовой путь в 1974 от простого мастера по ремонту колесных пар.

Сейчас он возглавляет целый участок и умело руководит сплоченным коллективом. О том, как все начиналось в те далекие годы, с гордостью может рассказывать часами.

– Вот на этом участке, где сейчас находится колесный цех, была хорошая подьемка, – показывает Александр Николаевич. – А потом с увеличением парка подвижного состава были плохие условия с ремонтом колесных пар, завод не стал справляться с этими объемами и было принято решение сделать здесь колесный участок. Работа была, конечно, огромная проделана. Начали буквально с нуля. Все станки, которые здесь вы видите, все было установлено своими силами. Копали фундамент, заливали бетоном, ставили оборудование. Начали с ремонта колесных пар типа «Г». В общем, не такие сложные колесные пары были, там как такового редуктора не было. Потом пришли колесные пары типа «Д». Те уже сложнее были, с отдельным редукторным

узлом. Сейчас ремонтируем колесные пары типа «Е».

Освоение сложных технологических процессов по ремонту колесных пар требовало усилий и хороших специалистов. Для подготовки последних, лучшего места, чем сам участок, не придумаешь, – говорит Александр Хомутинников. – Колесо оно ведь только с виду кажется простым, на самом деле с ним работать нелегко. Чтобы мастер стал классным специалистом, ему нужно не просто в УПЦ пройти обучение на слесаря подвижного состава. Нам конкретно нужен специалист, чтобы занимался колесами. Технологический процесс требует обучения второй профессии стропальщика. Я думаю, чтобы специалист был хорошим, это займет не менее двух лет обучения непосредственно на участке.

Несколько современных и эффективных процессов восстановления деталей колесных пар были номинированы и получили заслуженные награды Всесоюзной выставки достижений народного хозяйства, а Александр Николаевич награжден медалями ВДНХ в 1988 и 1990 годах. Кроме того, медалью «В честь 850-летия Москвы» в 1997 году. Является заслуженным работником транспорта и

связи Москвы.

– Александр Николаевич, время не стоит на месте, а с ним и технологии. Как изменилась производительность труда на вашем участке, перешагнув из одного века в другой?

– У нас появляется новое оборудование, не так быстро, как хотелось бы. Но раньше, к примеру, мы на станке обтачивали 5-6 колес в день. Сейчас 8-9. В месяц – 150 колесных пар выходит отремонтированных. Мы можем ремонтировать и специфические колесные пары от мотовозов. Они приходят с завода новые, но мы их тут же доводим до ума. Кстати, могу заверить, что мы вышли на уровень завода. Правда у нас территория раз в 5 поменьше, чем у них, но качество у нас точно выше. Причина только в одном – очень ответственные люди.

**Я возглавляю цех – это значит, что у меня ответственность за каждую колесную пару, поэтому стараюсь контролировать весь процесс**

– Расскажите о вашем коллективе. Как удалось добиться такой сплоченности?

– Под моим началом ни много, ни мало – 40 человек. Господь создал землю за 7 дней, а тут, чтобы такой коллектив собрать, понадобилось и 7, и 10, и 17 лет даже. Я стараюсь быть максимально близко к людям. Вот захожу в цех, вижу стоит работник, знаю, что у него какие-то проблемы в семье. Я подхожу спрашиваю нужно ли чем-то помочь, разговариваю, интересуюсь. Тогда и отдача получается соответствующей. Мне не безразличны какие-то внутренние дела моих мастеров, слесарей, техников, то, что происходит у них дома, в выходные, в отпуске. И знаете, у нас нет текучки кадров. Если кто-то и уходит, то это большая трагедия. Но в принципе, такое редко случается.

– В чем ваша работа заключается?

– Если я возглавляю цех, это значит, что у меня ответственность за каждого работника, за каждую колесную пару, поэтому я стараюсь контролировать полностью процесс. Конечно, за ремонтом каждой я не могу уследить, но в цехе я бываю постоянно. Разговариваю с людьми, я все время с ними в контакте. Если не дай Бог что-то не так, в первую очередь спросят с меня, а потом уже с мастера. Я, конечно, гайки не кручу, но когда приходит новое оборудование, считаю своим долгом попробовать на нем поработать.

– Каким вы видите будущее вашего ремонтного участка?

Раз 8-10 на моей памяти нас пытались закрывать, потому что тесное у нас помещение. Может в Митино что-то откроется побольше. Было бы неплохо перебраться всем коллективом туда, где более просторно и есть современное оборудование. Может и производительность труда будет выше за счет этого. Может какие-то новые системы контроля качества появятся. Я так думаю пока вагоны номерные будут ходить, наше производство не остановится.



Александр Николаевич Хомутинников в цехе, где колеса обретают вторую жизнь

## СПАРТАКИАДА МЕТРОПОЛИТЕНОВ РОССИИ И СНГ

### НАШ СПОРТ

С 12 по 15 сентября в Санкт-Петербурге на территории санатория «Балтийский берег» прошла 6-я Спартакиада метрополитенов России и Стран содружества.

В ней приняли участие команды метрополитенов Москвы, Санкт-Петербурга, Самары, Екатеринбурга, Нижнего Новгорода, Минска, Киева, Баку, Алма-Аты, а также Метростроя г. Санкт-Петербурга. Каждая команда состояла из 22 спортсменов, соревнования проводились по 5 видам спорта: футбол, волейбол, настольный теннис, шахматы и шашки.

Сборная Московского метрополитена на протяжении всех соревнований показывала стабильный результат: не подвел обновленный состав игроков в шахматы, отлично

проявила себя и команда по игре в шашки, которая впервые принимала участие в спартакиаде. Но исход напряженной борьбы определился в последний день состязаний: чтобы одержать победу, команда Московского метрополитена должна была выиграть все футбольные матчи с положительным результатом, – и спортсмены полностью оправдали ожидания своих коллег.

1 место заняла команда Московского метрополитена, опередив в итоговом зачете на 1 очко своего ближайшего конкурента, ставшего серебряным призером, – команду Петербургского метрополитена. 3 место заняла команда Бакинского метрополитена.

Победители вернулись в Москву с наградами: Кубком чемпионов, медалями и почетными дипломами.



## СЛУЖБА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Служба подвижного состава, пожалуй, самая передовая в Московском метрополитене. Обновление, модернизация, ремонт вагонного парка – вот 3 главные задачи, которые стоят перед ней.

У руля такого подразделения должен быть не иначе лидер, каким, впрочем, и является Александр Станиславович Вайсбурд – заместитель начальника метрополитена – начальник Службы подвижного состава. – Я всегда хочу что-то улучшить, внедрить новое, в общем, не стоять на месте, – делится Александр Станиславович.

Планы у него действительно наполеоновские – заменить все морально устаревшее. В тоже время необходимо оставить все то, что проверено временем и оправдало себя неоднократно.

– Из глобального – это создание концепции нового подвижного состава, – рассказывает Александр Вайсбурд. – Ведь сегодня даже новые вагоны, которые поставляют промышленность, требуют значительных усилий по обслуживанию и контролю за ними. И по большому счету отсутствует какая-либо диагностика. Мы рассчитываем установить такие системы, которые будут передавать информацию о состоянии поезда в любой момент его движения или остановки.

– То есть в режиме онлайн можно будет определять как работают системы?

– Да. При отказе системы предполагается, что она будет иметь 2 вывода информации – сначала машинисту, то есть о дальнейшем порядке действий, и затем полная техническая информация уже в центр по ремонту. И сразу же будет приниматься решение, либо этот поезд будет до конца смены работать и отремонтирован по заходу в депо, либо снять его с линии, но доработать свой рейс.

– Что в вашем вагонном парке будет прежде всего диагностироваться?

– Диагностические комплексы будут определять состояние колесных пар, размер их, геометрические параметры, выявленные

### Мы рассчитываем установить такие системы, которые будут передавать информацию о состоянии поезда в любой момент его движения

дефекты. Также будут проверяться редукторные узлы и подшипниковые – по вибрации, по звуку. Предполагается, что это все будет в одном месте определяться.

Самая главная ожидаемая «новинка» в разрабатываемой концепции – это функция автоведения локомотива, что значительно облегчит труд машиниста в будущем. – Это, примерно как автопилот в самолете, – с интересом рассказывает Александр Станиславович. – То есть машинист контролирует посадку-высадку пассажиров, дает команду на отправление поезда, после чего поезд в автоматическом режиме с максимальной эффективностью по потреблению энергии, выполнению графика следует по перегону до следующей станции. Естественно, мы подумываем о том, чтобы поезд был совсем без машинистов. Но это пока планы. На каких-



Александр Станиславович Вайсбурд рассказывает о поездах будущего

## Поезда времени

### МОСКОВСКОМУ МЕТРОПОЛИТЕНУ НЕОБХОДИМО ОБНОВЛЕНИЕ: НОВЫЕ ПОЕЗДА, НОВАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ДЕПО

то линиях такое «беспилотное» ведение поезда возможно появится. Это, конечно, будут очень большие требования по обеспечению безопасности движения. В том числе нужно предусмотреть такие моменты, как падение на пути, платформенные двери, точность остановок, плюс дистанционное управление локомотивом в случае отказа какой-то системы.

– Этот проект по введению автоматике пока в разработке или уже реализуется?

– Над этим проектом уже серьезно трудится наш подрядчик. Времени у него не так много, – улыбается Александр Вайсбурд. Первые поезда с данной системой придут уже в 2014 году. В Париже, Мадриде, Гонконге уже существуют беспилотные локомотивы. Мы не собираемся отставать! Ведь у нас все работы-как облегчить жизнь людям.

– Понимание того, что нужно постепенно отходить от ручного труда связано с вашим послужным списком?

– Напрямую. Я ведь начинал слесарем по ремонту подвижного состава в локомотив-

ном депо Москва-сортировочная. Потом был помощником машиниста, машинистом, машинистом первого класса, потом машинист-инструктор, заместителем по эксплуатации, потом работал в Московско-Рязанском отделении железной дороги заместителем на-

### В Париже, Мадриде, Гонконге уже существуют беспилотные локомотивы. Мы не собираемся отставать!

чальника отдела перевозок. Вся трудовая история, – смеется Александр Станиславович. – Сколько будет стоить такое глобальное перевооружение для метрополитена?

– По автоведению локомотива нам это практически ничего не будет стоить, потому что это будет закладываться в стоимость новых поездов. Для ремонта и обучения машинистов, конечно, потребуется много вложений. Но это хороший задел на ближайшие 20 лет.

## ПОД СТУК КОЛЕС «АКВАРЕЛИ»

## РЕПОРТАЖ

Самый необычный поезд в метро Москвы – это состав-картинная галерея «Аквапель» с Арбатско-Покровской линии. А управляет им самый обычный, как он о себе говорит, скромный машинист Евгений Гусев.

– Начинать как многие у нас с помощника машиниста в 1997, – рассказывает Гусев. – До этого пожары тушил, затем в частной фирме кем только не работал. И кладовщиком, и грузчиком, а потом детки пошли. У меня – двое. Сын и дочка. Захотелось стабильности. Пошел учиться и в метро получил профессию на всю жизнь.

Евгений сейчас один из лучших сотрудников на Арбатско-Покровской линии. Ему доверили водить состав, который состоит из ростых вагонов «Русич», а является настоящей выставкой живописи на колесах.

– Здесь никакой моей заслуги нет, – скромничает Евгений. – В 2007 году когда «Аквапель» запустили нас выбрали в депо Измайлово и отправили на этот маршрут. Тогда, чтобы вандалы не испортили картины, в каждом вагоне еще по охраннику мы возили.

Но, как показала жизнь, никто работы мастеров не портил. Напротив, пассажиры просто любовались на картины. Охрану сняли. А выставки с тех пор несколько раз менялись.

– У меня дома почти все картины эти есть, – говорит Евгений. – Переснял на фото, чтобы потом семье и друзьям показать. Не у каждого есть возможность увидеть такую красоту.

В Митино мы месте прошли по составу, осмотрели экспозицию подготовленную в «Аквапель» к 200-летию Бородинского сражения.

– У нас даже журнал с картиной Репина, – похвалился Евгений.

Небольшая передышка в тупике и «Аквапель» в привычном ритме буднего столичного утра помчалась обратно в центр Москвы.

Евгений с любовью рассказывает о своем составе. Сложилось впечатление, что он знает каждый сантиметр поезда.

– Веду особую книгу, куда записываю все, что происходит с «Аквапелью», ее биографию, – говорит Евгений. – У нее прекрасная судьба. Надеюсь таких именных, а не номерных поездов в нашем метро со временем будет больше.



Евгений Гусев управляет самым необычным составом

### Служба подвижного состава является структурным подразделением Управления метрополитена.

Руководство Службой подвижного состава и общее руководство всеми электродепо осуществляет Заместитель начальника метрополитена – начальник Службы подвижного состава.

Структурная и штатная численность Службы подвижного состава утверждаются начальником метрополитена.

В оперативном подчинении Службы подвижного состава находятся 15 электродепо, являющиеся обособленными подразделениями.

В состав Службы входят:

- технический отдел – 16 человек;
- отдел эксплуатации – 9 человек;
- отдел по ремонту подвижного состава – 14 человек;
- конкурентно-экономический отдел – 6 человек;
- аппарат приемщиков подвижного состава – 50 человек.

### Краткая историческая справка

**25.11.1934 г.** Приказом директора метрополитена была создана Служба Тяги (Служба подвижного состава).

**29.11.1934 г.** Решение о создании служб было подтверждено городскими властями.

**01.02.1935 г.** На работу в Службу Тяги метрополитена переводятся все работники отдела подвижного состава электродепо Управления метрополитена. С этого момента все работы по заказу и приемке подвижного состава, изготовленного разными поставщиками, сосредоточены в метрополитене. Также на Службу Тяги были возложены следующие задачи:

- составление технических заданий и условий на проектирование;
- контроль поставки новых вагонов;
- изменение в конструкцию существующих вагонов и контроль за проектированием;
- надзор за поставщиками нового подвижного состава;
- составление спецификаций на запасные части;
- анализ и техническая статистика отказов;
- проведение испытаний подвижного состава, узлов и агрегатов;
- выдача документов (технические извещения; ремонтные бюллетени) на подвижной состав, а также разработку норм выпуска на запасные части;
- заключение соответствующих договоров;
- контроль за ремонтом вагонов и приемка готовой продукции на заводах и в депо;
- ведение гарантийных операций;
- составление смет (калькуляций) по расходам, связанным с заказом ремонта вагонов и запасных частей.

**Осенью 1941 года** Служба осуществила эвакуацию значительной части подвижного состава на станцию Андиджан Ташкентской железной дороги, где в полевых условиях был организован не только ремонт вагонов метро, но и созданы мастерские по ремонту грузовых вагонов магистральных железных дорог.

**Весной 1942 года** началась эвакуация подвижного состава нашего метро, а затем ремонт и ввод возвращенных вагонов в эксплуатацию, что было крайне необходимо для обеспечения резко растущих пассажиро-перевозок, в том числе и по готовящимся к вводу в эксплуатацию участкам третьей очереди московского метро.

# БИЛЕТНЫЙ КАССИР ПРИШЕЛ В УЧРЕЖДЕНИЕ



«Их благородный поступок помог коллективу станции выполнить план перевозок на 117%», — писала метрополитеновская многотиражка

## НАША ИСТОРИЯ

На протяжении всей своей истории Московский метрополитен стремился повышать качество и культуру обслуживания пассажиров. Одной из болевых точек всегда были вестибюли, где порой скапливались очереди у касс. Вот как решали эти проблемы в далеком 1948 году:

Коллектив станции «Красные ворота» проявил ценную инициативу. Он начал продавать проездные билеты в учреждениях. За несколько дней в министерстве сельского хозяйства было продано 177 абонементных книжек и 562 билета. Начинание горячо одобрили работники министерства. Они сказали, что продажу билетов для проезда на метрополитене надо проводить регулярно — рассказал на страницах газеты «Советский метрополитен» дежурный по станции Н. Пашкин.

Этот почин был актуальным еще и потому,

что со второй половины 1947 года метрополитене снижался пассажиропоток. Одна из главных причин — значительное улучшение работы наземного транспорта. Через несколько дней начальник станции «Павелецкая» опубликовал информацию о новом почине: «Узнав о начинании коллектива станции «Красные ворота», мы решили последовать его примеру. Чтобы привлечь новых пассажиров и избежать очередей у касс, мы решили послать двух билетных кассиров на пригородные поезда от Москвы до станции Раструргево и дальше. Два раза они уже выезжали с поездами. Пассажиры единодушно одобрили это мероприятие. Они благодарили нас за заботу и культурное обслуживание, рассказала линейный кассир т. Ханук. То же самое говорит и помощник дежурного по станции т. Крылова. За два часа она продала 150 билетов и 50 абонементных книжек».

Дальше больше: «Стремясь улучшить обслуживание пассажиров, комсомольцы и молодые движеньцы Кировского радиуса организовали продажу билетов у вокзалов на Комсомольской площади. Только 16 августа комсомольцы в свободное от дежурства время в часы «пик» продали 7000 билетов. Их благородный поступок помог коллективу станции выполнить план перевозок на 117%» — писала метрополитеновская многотиражка.

Чуть позже было найдено новое решение по продаже билетов. Мастерскими службами союзов были изготовлены разборные будки — кассы, которые устанавливались перед входами на станции в часы наибольшего пассажиропотока. Эти «переносные» кассы так же открывались на привокзальных площадях по утрам за 20 — 30 минут до открытия станций.

Материал подготовлен коллективом Народного музея Московского метрополитена.



## КОНКУРС «МЕТРО В ДЕТАЛЯХ»

Наконец-то победителем конкурса «Метро в деталях» стал представитель сильной половины нашего коллектива — первым станцию «Киевская» Кольцевой линии по фотографии детали интерьера смог узнать Александр Спицын, экономист отдела маркетинга СМТС.

Редакция ставит Александра в пример остальным мужчинам-метрополитеновцам — держайте, угадывайте, присылайте правильные ответы! Поздравляем победителя!

Вот новое задание. На фотографии — часть текста, призывающего пассажиров метрополитена произвести определенные действия для улучшения собственного комфорта при путешествии под землей.

## В СРЕДНИЕ ВАГОНЫ

Мы ждем от участников ответа с полной фразой и названием станции, где расположен этот примечательный объект. Присылайте ваши версии на электронную почту [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru) с указанием вашего имени, контактной информации и подразделения, в котором работаете. Удачи!

## ФИНАЛ КУБКА МЕТРОПОЛИТЕНА ПО ФУТБОЛУ



### НОВОСТИ

20 сентября 2012 года на стадионе «Красная стрела» состоялся финал Кубка Московского метрополитена по футболу.

В розыгрыше принимало участие 8 сильнейших команд первенства метрополитена по футболу. До финала дошли команды депо «Планерное» и Электромеханической службы.

Игра проходила с переменным успехом при активной поддержке многочисленных болельщиков.

В итоге победу одержала команда электродепо «Планерное», обыгравшая своих соперников со счетом 2:0.

Победителей наградили медалями и переходящим Кубком.



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

- **Большаков Алексей Михайлович**, электромеханик Электромеханической службы.
- **Вахнин Юрий Алексеевич**, старший мастер электродепо «Измайлово».
- **Власова Елена Владимировна**, электромеханик Службы сигнализации, централизации и блокировки электротехнических мастерских.
- **Емельянов Виктор Кузьмич**, монтер пути Службы пути.
- **Зернов Дмитрий Сергеевич**, исполнитель художественно-оформительских работ электродепо «Измайлово».
- **Кузина Надежда Ивановна**, дежурная дома отдыха локомотивных бригад электродепо «Новогиреево».
- **Маслова Нелли Гаяновна**, приемосдатчик груза и багажа склада ГСМ СМТС.
- **Потапова Елена Михайловна**, начальник отдела кадров Службы сбора доходов.
- **Романова Татьяна Викторовна**, уборщица производственных помещений Электромеханической службы.

- **Рябов Олег Анатольевич**, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту оборудования метрополитена Электромеханической службы.
- **Самарин Андрей Борисович**, электромеханик Службы сигнализации, централизации и блокировки 1 дистанции сигнализации.
- **Семенова Лидия Михайловна**, помощник мастера комплексной бригады электродепо «Печатники».
- **Соловьева Вера Николаевна**, мойщик-уборщик подвижного состава электродепо «Выхино».
- **Терова Галина Николаевна**, кладовщик Центра по кодированию, хранению и доставке проездных документов Службы сбора доходов.
- **Филимонова Екатерина Петровна**, диспетчер Электромеханической службы.
- **Храмов Константин Сергеевич**, слесарь-электрик по обслуживанию и ремонту оборудования метрополитена Электромеханической службы.

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

- **Есаков Николай Георгиевич**, инженер дистанции капитального и среднего ремонта Эскалаторной службы.
- **Дуга Людмила Красаровна**, электромеханик дистанции электроснабжения Службы электроснабжения.
- **Козлова Наталья Александровна**, билетный кассир Центра по кодированию, хранению и доставке проездных документов. Службы сбора доходов.
- **Купцов Виктор Владимирович**, инструктор производственного обучения рабочих массовых профессий электродепо «Новогиреево».
- **Петраков Андрей Николаевич**, слесарь-сантехник электродепо «Варшавское».
- **Уланов Александр Алексеевич**, начальник группы подстанций дистанции электроснабжения Службы электроснабжения.
- **Штерн Владимир Борисович**, начальник сектора Проектно-конструкторского бюро.

### ПОЗДРАВЛЯЕМ С 80-Й ГОДОВЩИНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ!

Поздравляем работников Второго отдела и весь коллектив Московского метрополитена с 80-й годовщиной со дня образования гражданской обороны!

Богатая история российской гражданской обороны неразрывно связана с историей метрополитена, мы от всей души желаем вам дальнейших успехов в вашей работе!

**МОЁ МЕТРО**

Заказчик: Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редколлегия: Иван Беседин, Владимир Погонин, Владимир Егоров, Павел Сухарников, Петр Новиков, Екатерина Беляева, Марина Полянцева, Вероника Силина

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