

МОЁ МЕТРО



Газета Московского метрополитена

№ 1 (001) • декабрь 2009 г. • gazeta@mosmetro.ru

ГЕРОЙ ГОДА - МЕТРОПОЛИТЕН

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС:

- «Мисс метро-2010»
- Метро в деталях

стр. 4



На открывающей полосе нашей газеты в течение следующего года появится множество лиц работников метро. Героем первого номера стал начальник Московского метрополитена Дмитрий Гаев.

- Дмитрий Владимирович, что вы хотели бы отметить в уходящем 2009 году в работе метрополитена?

- В первую очередь то, что мы стабильно работаем, несмотря на кризис, стагнацию, инфляцию и что-либо еще. Действительно, мы ощущаем на себе влияние времени. Мы видим это по падению пассажиропотока. Хотя должен отметить, что в часы пик наполняемость вагонов не меньше, чем раньше. Может быть, часы пик стали чуть короче. Они похожи на те, к которым мы привыкли в начале 90-х годов. Когда очень четко выраженный час пик утром и во второй половине

дня. Московский метрополитен в определенной степени всегда был переполнен. Нагрузки на некоторые линии достигали 130-140%. Мы потеряли примерно 8% наших пассажиров. То есть около 20% перегрузки все равно осталось.

Несмотря на то, что количество пассажиров снизилось, мы практически не сокращали объемы движения. Мы сохранили их на прежнем уровне, чтобы не снижать комфортность перевозок. Это заслуга всех, потому что в этом направлении работал весь коллектив. Вот это, наверное, самое главное.

- А что еще знаменательного было в этом году?

- Следующее событие имеет очень серьезное значение для нашего пассажира и для развития метрополитена. Появление новых поездов, модернизированных «Русичей» с увеличенным количеством дверей, климат-контролем в пассажирском салоне - это то, чего так давно хотели столичные жители. Наш пассажир постоянно задавал нам этот вопрос через средства массовой информации: почему лучший в мире метрополитен не имеет техники, отвечающей современным требованиям, например Западной Европы, по комфорту перевозки. Мы сумели вместе с машиностроителями ответить на этот вопрос. И создали такой поезд. Он уже начал поступать на новые линии метрополитена и на замену тех вагонных пар-

ков, которые отработали свой ресурс.

Также мы начали модернизацию действующего парка. У нас раз в 15 лет поезд проходит капитальный ремонт. Вместе с машиностроителями мы разработали технологию модернизации вагонов, которая делает перевозку пассажиров в нем комфортной. В 2010 году будет отработана заводская технология такого капитального ремонта. А к 2011 году подобная модернизация уже станет системой.

Наши привычные полосатики, поезда 17-й и 14-й серий, придут после капитального ремонта оборудованными системами климат-контроля, а также современными тяговыми двигателями, которые обеспечивают плавность движения поездов и «едят» электроэнергию значительно меньше, чем сейчас.

Мы сумели сделать это, несмотря на кризис. Причем без привлечения бюджетных денег, а за счет средств самого метрополитена, которые образуются из платы, поступающей от пассажиров. Наша задача - разумно направить эти денежные потоки на нужды города. Чтобы Московский метрополитен был лучшим в мире не только по своей надежности, красоте и чистоте, но и с точки зрения комфортности.

- Есть ли какая-либо служба, которую вы хотели бы отметить особенно? Кто стал героем этого года?

- В этом году герой года один - это метрополитен. Это коллектив в целом. В чем специфика метрополитена? У нас многое построено на персональной ответственности. Например, над машинистом никто не стоит. То же самое и со службой пути и многими другими - это индивидуальная работа. У нас очень много индивидуального труда,

стр. 2 ▶

ОТ РЕДАКЦИИ

Дорогие коллеги!

Вы держите в руках первый выпуск нашей корпоративной газеты. Мы очень рады, что у метрополитена после долгого периода вновь появилась своя газета. Это очень важное событие для всего коллектива. Надеюсь, газета будет интересна как для нас, сотрудников метрополитена, так и для наших пассажиров. Ведь метрополитен - это система, работающая для людей и на людей, которая для них не закрыта. Выход этого издания поможет наладить общий диалог внутри предприятия, а также диалог между метрополитеном и пассажиром. Пассажиры расскажут нам о наших проблемах, а мы напишем о том, как их решаем. Так что следующий год для нас станет годом диалога, благодаря которому возможны изменения к лучшему.

НОВОСТИ

Режим работы в Новый год и Рождество Христово

С 31 декабря 2009 года на 1 января 2010 года и с 6 на 7 января 2010 года Московский метрополитен будет работать до двух часов ночи.

Кроме этого, во время проведения праздничных мероприятий в новогоднюю ночь может измениться режим работы некоторых станций. При большом скоплении людей в местах массовых гуляний станции «Лубянка», «Китай-город», «Кузнецкий Мост», «Площадь Революции», «Охотный Ряд», «Театральная», «Чеховская», «Пушкинская», «Тверская», «Александровский сад», «Боровицкая», «Маяковская» и «Библиотека

им. Ленина», возможно, будут работать только для выхода в город и пересадки.

Метрополитен украсили

Для создания праздничного настроения у москвичей в декабре метро традиционно наряжается в праздничные наряды - в вестибюлях и павильонах появляются новогодние панно и светящиеся гирлянды в форме елок.

Эскалаторные наклоны украсили новогодними плакатами, а в вагонах метро наклеены праздничные стикеры. Кроме этого, в вестибюлях, переходах и на эскалаторах пассажиры смогут услышать поздравления, которые начнут транслировать непосредственно

перед новогодними и рождественскими праздниками.

Назван лучший поездной диспетчер

2 декабря 2009 года в Управлении Московского метрополитена прошел ежегодный конкурс на лучшего поездного диспетчера. В нем приняли участие шестнадцать сотрудников.

По итогам двух туров были выбраны три победителя. Лучшим поездным диспетчером стала Галина Суворова. Галина в профессии уже 12 лет, но только в этом году решила впервые принять участие в конкурсе. Несмотря на то, что судьи назвали победительницу одним из самых серьезных и профессиональных



Ирина Семенова, Галина Суворова и Ирина Христалюбова

диспетчеров, Галина объяснила свою победу везением, которое присуще всем новичкам-конкурсантам.

Второе место завоевала Ирина Христалюбова, третье место - Ирина Семенова. В качестве наград победителям вручили дипломы и денежные премии в размере 25, 20 и 15 тысяч за первое, второе и третье место соответственно.

Три станции в подарок

26 декабря, накануне Нового года, жители микрорайона Митино, да и все жители столицы получат долгожданный подарок - три станции Арбатско-Покровской линии метро. Корреспонденту газеты «Мое метро» удалось побывать на новых станциях за несколько дней до их открытия.

Без шума и вибрации

Строительство этих станций стартовало еще в конце 80-х годов, а потом его приостановили. Только в 2007 году работы на «Волоколамской» продолжились, а через год и в «Митино». Сейчас на станциях вовсю идут отделочные работы: шлифуют и моют облицовку, красят потолки, устанавливают турникеты, готовят к подключению освещение, монтируют лифты для маломобильных пассажиров.

Максимум воздуха и света

Станции «Митино» и «Волоколамская» выполнены в классическом стиле, характерном для многих станций нашего метро. «Наш заказчик, Московский метрополитен, уверен, что архитектура метро должна быть высокой. Поэтому он вкладывает средства для того, чтобы объект получился высокого качества», - объяснил Николай Шумаков, главный архитектор Метрогипротранса.

СТАНЦИЯ В МЯКИНИНСКОЙ ПОЙМЕ первая станция Московского метрополитена, построенная за пределами административных границ Москвы. Она расположена в Мякининской пойме 65-66-го км МКАД Красногорского района Московской области, на территории торгово-выставочного комплекса «Крокус Сити». Архитекторы: Николай Шумаков, Галина Мун, Яна Мун, Елена Ильина. Конструкция станции - наземная, с береговыми платформами, встроенная в многоэтажный паркинг. Ширина платформ - 6 м. Высота перронного зала станции - 7,4 м. Шаг колонн - 9 м.

Основная задача, которая ставилась перед архитекторами, -



На станции «Митино» идут последние приготовления перед открытием

создать максимум пространства для пассажиров, много воздуха и света. Все получилось. На односводной станции «Митино» впервые в истории Московского метрополитена установлено закарнизное освещение, дающее мягкий, как бы ниоткуда льющийся свет. Удобство такой системы в том, что источники света установлены за путевой стеной, за которой находится проходной коллектор. Так что лампы можно поменять в любой момент, не дожидаясь ночного времени.

Эффект движения

На «Волоколамской» свет несколько иной, но выполнен примерно в той же стилистике - строгой и функциональной. Один из архитекторов этой станции, Александр Орлов, рассказал, что сами по себе светильники уникальны: ничего подобного в мире встретить вам не удастся. Архитектор призывает не торопиться и с определением архитектурного стиля станции «Волоколамская».

Есть здесь что-то и от готических сводов европейских средневековых соборов, но в то же время и ясность, лаконичность

современной отделки. Например, чтобы создать эффект движения, путевая стена станции была облицована мраморными блоками, распиленными вдоль природного рисунка.

СТАНЦИЯ «ВОЛОКОЛАМСКАЯ» расположена вблизи 1-го микрорайона Митино и микрорайона 1А «Митинский парк» на Митинской улице. Архитекторы: Александр Орлов, Александр Некрасов, соавтор Виктория Сычева. Колонная станция мелкого заложения. Глубина заложения - 14 м. Высота свода - 8,1 м. Шаг колонн - 9 м.

Через повторяющиеся ряды арок смотрится это весьма необычно и не может не восхищать, даже если представить, какая сложная работа была проведена с камнем.

За счет инвестора

Впервые в практике строительства метро в Москве был реализован принцип государственно-частного партнерства: станция в Мякининской пойме построена с привлечением инвестиций компании Crocus International. Станция имеет береговые платформы и три вестибюля, обеспечивающие два выхода непосредственно на тротуар,

два - в подземные пешеходные переходы и еще два - в надуличных переходы, соединенные с выставочными павильонами. Основная архитектурная тема перронного зала - это ряд светильников, расположенных вдоль всей станции. В светильниках использован принцип отраженного света. Колонны облицованы нержавеющей сталью, стены - тонированным стеклом и шлифованным мрамором, пол - гранитом. В перронном зале и вестибюлях использованы подвесные потолки.

СТАНЦИЯ «МИТИНО» расположена в центре одноименного района на пересечении Митинской и Дубравной улиц. Архитектор: Владимир Филиппов. Высота свода - 6 м. Длина платформы - 162 м. Ширина платформы - 10 м.

Еще немного и москвичи смогут сами увидеть оригинальные творения наших мастеров и оценить их работу. На этом строительство «Арбатско-Покровской» линии не заканчивается: через некоторое время откроется станция «Пятницкая».

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

МЕТРО РОССИИ И МИРА

Санкт-Петербург

В конце ноября в Петербургском метрополитене начал курсировать юбилейный поезд в честь 200-летия Петербургского государственного университета путей сообщения.

Это подарок метрополитена, символ благодарности университету, который, без преувеличения, можно назвать кузницей кадров для метро. Увидеть праздничный состав, познакомиться с историей старейшего транспортного вуза России смогут многие петербуржцы и гости города - он курсирует на 2-й линии метрополитена, именно на этой ветке находится главное здание вуза и его основные социальные объекты - общежития и спортивные центры. Акция продлится до конца 2009 года.



Лондон

Как сообщает официальный сайт Лондонского метрополитена, пассажиры могут выиграть билет в метро стоимостью 100 фунтов, если они до 11 января 2010 года примут участие в Интернет-голосовании.

Для этого необходимо заполнить анкету, указав в ней свое имя и название любимой станции. Пассажиры просят также прокомментировать состояние вестибюлей и работу персонала на ней. По итогам конкурса в марте 2010 года команда сотрудников станции, названной лучшей, получит денежное поощрение.

Герой года - метрополитен

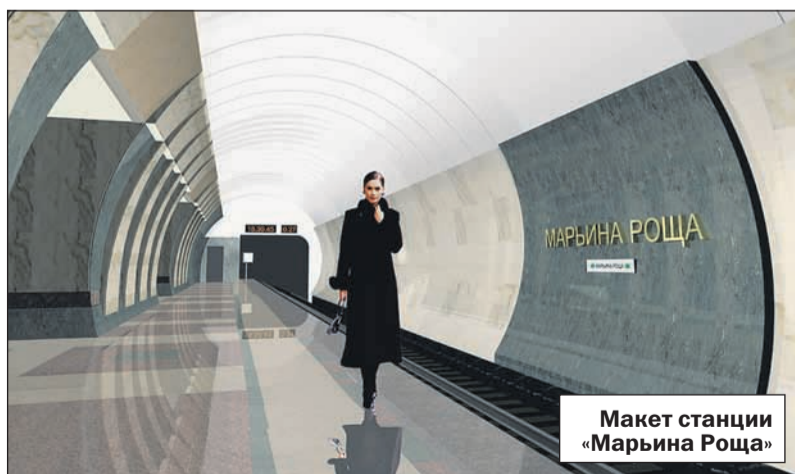
Окончание. Начало на стр. 1

где сам работник должен быть для себя контролером, а ОТК становится пассажиром.

В таком коллективе, как метрополитен, сложно разделить, какое подразделение номер один, а какое номер 10. Чтобы получить конечный продукт - перевозку, нужно чтобы вся цепочка хорошо сработала. Главное, чтобы каждый был на своем месте. В том звене, в котором он обеспечивает перевозки.

- В этом году выйдет в свет газета метрополитена. Что вы ждете от этого издания?

- Я надеюсь, что газета станет очень важным элементом жизни большого коллектива. 37 тысяч человек - это громадный коллектив, и невозможно собрать всех вместе где-то в одном зале: что-то рассказать, показать, обсудить. А корпоративная газета дает возможность донести



Макет станции «Марьяна Роцца»

информацию практически до каждого работника. Позволяет наладить определенный неформальный диалог между любым работником метрополитена и администрацией, общественными организациями. Она позволит изучать общественное мнение внутри предприятия.

Поэтому значение этого издания трудно преувеличить. Оно очень большое, значительное.

- Какие новогодние мероприятия будут проводиться для сотрудников метрополитена?

- У нас более 30 предприятий, каждое из которых готовит

свою программу проведения новогодних праздников. Но есть одно общее мероприятие для всех сотрудников метрополитена - мы будем работать на час дольше.

- Расскажите о планах на 2010 год и дальше.

- В первом полугодии следующего года мы пускаем центральный участок Люблинско-Дмитровской линии. От «Трубной площади» до «Марьиной Рощи» с двумя станциями - «Достоевская» и «Марьяна Роцца». Во втором полугодии 2010 года мы построим вход на станцию «Сретенский бульвар», попасть на которую пока можно только через «Тургеневскую» или «Чистые пруды». Продолжается работа на юге. Участок «Марьино» - «Зябликово» - это шесть километров, три станции, один пересадочный узел. Это пуски 2011 года. Начинается активная фаза строительства - «Новокосино» - «Новогиреево». Строительный цикл рассчитан на тридцать месяцев. Начнутся работы по продлению

Бутовской линии от «Бульвара Дмитрия Донского» до «Ясенева» с двумя станциями. Одна будет построена вчерне. Это станция «Лесопарковая». Люди из Северного и Южного Бутова получают возможность выезда сразу на две линии метрополитена. Это перераспределит потоки и снизит нагрузку на южный участок Серпуховской линии. Также мы начнем подготовительные работы на участке «Выхино» - «Жулебино».

- Дмитрий Владимирович, у вас есть возможность через нашу газету поздравить всех сотрудников метрополитена с наступающим Новым годом.

- Я хочу сказать, что все службы отлично отработали 2009 год. Желаю в следующем году работать не хуже, а также не терять те качества, которые есть у нас в коллективе. Внедряйте их повсеместно и постоянно: самоконтроль, самодисциплина и ответственное отношение к труду.

ОЛЬГА ЖЕЛАНОВА

Игорь Зверьков: Работа - это постоянное движение

В детстве, когда мальчишки во дворе кричали, что станут космонавтами, Игорь Зверьков упорно твердил: «А я буду машинистом». Так оно и вышло. Проработав несколько лет на железной дороге, Игорь решил перейти в Московский метрополитен. И вот уже без малого восемь лет работает в электродепо «Калужское».

Игорь, недавно вы стали не просто машинистом, а машинистом-инструктором?

Да, со 2 июля этого года я стал машинистом-инструктором локомотивных бригад. Прорабатываю с ребятами, а их у меня 26 человек, различные документы, делаю инструкторские контрольные поездки - смотрю, как они ведут себя при сдаче состава, все ли правильно делают. Иногда и по душам разговариваем... Если у человека что-то неладно дома, то на работе он о деле думать не будет. Получается, я им как мамка и папка стал.

Люди все разные: есть и молодые ребята, и коллеги в возрасте. Разумеется, и подход ко всем нужен разный: приходится подстраиваться. Интересно, когда машинистом был, я и не думал, что инструкторы так работают. Раньше я нес ответственность только за себя - отработал и домой, а сейчас даже если у меня выходной, все равно беспокоюсь. Звонишь иногда на линейный и просишь: «У меня сегодня ребята молодые, на «Калужской» расстановку будут делать. Пойдите, посмотрите, подскажите».

Чем для вас стал Московский метрополитен?

Я служил в Чечне. После армии, вернувшись домой, работал на железной дороге. И то, что спасло меня тогда, - это дис-

циплина, прохождение перед рейсами медосмотра, боязнь потерять работу. Все это меня удержало от серьезных ошибок. Иначе не было бы метрополитена и еще много чего хорошего в моей жизни. Метро для меня - это, в первую очередь, большой коллектив. Люди думают, что день кончается, когда они ночью спать ложатся, а у некоторых из нас он только в это время начинается.

Метрополитен - это постоянное движение, и хочется в нем активно участвовать. В 2006 году я занял первое место в конкурсе профессионального мастерства среди машинистов, проходящего в рамках общегородского соревнования «Московские мастера». В этом году тоже участвовал, но уже в конкурсе на лучшего машиниста-инструктора. Если учесть, что в новой должности я проработал тогда всего два месяца, считаю, что четвертое место, которое я занял, совсем даже неплохо. В следующем году попытаюсь занять первое.

Игорь, а почему пошли в метро?

Из-за зарплаты, социального пакета, из-за того, что в метрополитене можно было получить высшее образование за счет предприятия. На «железке» такого не было. Я окончил химико-технологический факультет



Игорь Зверьков на рабочем месте в депо «Калужское»

Московского государственного открытого университета по специальности инженер-механик. Для меня это было очень важным событием. Считаю, что если есть возможность, надо обязательно учиться, ведь к специалистам с высшим образованием подход совершенно другой.

Понятно, что работать вы любите, а отдыхать?

Даже очень. Люблю ездить на море, полетину Крыма точно объездил. В этом году отдыхал в Абхазии, хотя многие и отговаривали перед поездкой. Отпуск получился сказочный. Когда у меня выпадают три выходных подряд и свободные дни есть у моей жены, мы берем карту Московской области и выбираем, куда поедем. Садимся в машину - и вперед. Кроме этого, мы побывали в Туле, Рязани, Коломне, Егорьевске, Рыбинске, всех городов и не перечислишь.

С удовольствием гуляем вдвоем по Москве. Моя жена по образованию педагог, и она мне, человеку, который много времени находится под землей, устраивает экскурсии по улицам

столицы. Я очень благодарен ей за это.

Еще люблю кататься на машине по ночной Москве. В следующем году хотел сменить машину, но жена как-то сказала: «Очень скоро у тебя будет автомобиль совершенно новой модели. Маленький и очень красивый - детская коляска». Конечно, на такие перемены я согласен с большим удовольствием.

В преддверии Нового года, что пожелаете своим коллегам?

Всем сотрудникам Московского метрополитена я желаю постоянно повышать свой профессиональный уровень, никогда не останавливаться на достигнутом и идти только вперед. А самое главное, я желаю, чтобы все были здоровы. Берегите себя, ведь впереди нас ждет только самое лучшее.

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

Если у вас есть коллеги с интересной судьбой, присылайте нам информацию о них и контакты по адресу gazeta@mosmetro.ru.

ИСТОРИЧЕСКИЕ ДАТЫ

5 декабря 1949 года - по первому участку Кольцевой линии («Парк культуры» - «Курская») пущен пробный поезд.

12 декабря 1951 года - на участке «Сокол» - «Площадь Свердлова» начато испытание радиовещательной установки для оповещения пассажиров.

10 декабря 1966 года - пробный поезд пущен по Ждановскому радиусу.

7 декабря 1972 года - пробный поезд пущен по Краснопресненскому радиусу.

17 декабря 1975 года - введен в эксплуатацию участок от станции «Площадь Ноги́на» («Китай-город») до станции «Баррикадная», соединивший Ждановскую и Краснопресненскую линии. Образована Ждановско-Краснопресненская (Таганско-Краснопресненская) линия.

14 декабря 1976 года - на Сокольнической линии начаты испытания опытного состава типа «И».

30 декабря 1979 года - открыто движение по Калининской линии и введено в эксплуатацию электродепо «Новогиреево».

15 декабря 1998 года - введен в действие магнитный билет на одну поездку.

11 декабря 1999 года - на действующем участке Люблинской линии открыта станция «Дубровка».

12 декабря 2001 года - открыта станция «Аннино».

14 декабря 2002 года - после окончания реконструкции метромоста вновь открыта станция «Воробьевы горы».

Транспорт без сенсаций

В Москве в 100 раз вероятнее погибнуть под колесами автомобиля, чем получить травму в общественном транспорте. Но из сообщений в газетах, на телеэкранах и Интернет-ресурсах подчас складывается совершенно иная картина. О проблемах взаимодействия СМИ и операторов городского общественного транспорта говорили на «круглом столе» «Общественный транспорт и общество».

Подобный «круглый стол» проходил в России впервые. Инициатором его проведения выступил Международный союз общественного транспорта (МСОТ). Участники «круглого стола» акцентировали внимание на необходимости активно взаимодействовать со средствами массовой информации.

СМИ помогают сделать нашу работу более открытой, - отметил Дмитрий Гаев, начальник Московского метрополитена, вице-президент МСОТ, - позволяют показать положительные и отрицательные стороны нашей деятельности. Причем важна объективность оценки происхо-

дящего, без нагнетания страстей в погоне за сенсацией.

Журналисты в поиске «жареных фактов» драматизируют ситуацию на общественном транспорте, активно обсуждая аварии, несчастные случаи и травмы пассажиров.

Общественный транспорт сегодня - самая безопасная зона пребывания человека в городе, - заявил Дмитрий Гаев, - об этом ярче всего свидетельствует статистика, в том числе и преступлений.

Как отметил Ганс Рат, генеральный секретарь МСОТ, проблемы объективного освещения в СМИ транспортной темы существуют не только в России, но и по



На «круглом столе» Ганс Рат (за столом слева), генеральный секретарь Международного союза общественного транспорта, и Аркадий Злотников, первый замдиректора «Крокус Экспо», подписали соглашение о проведении крупной выставки общественного транспорта, которая пройдет в сентябре под эгидой МСОТ

На встрече было подписано соглашение между МСОТ и Международным выставочным центром «Крокус Экспо» о проведении впервые в России выставки и Конгресса Евразийского региона «Общественный транспорт - движущая сила экономического развития городов». Запланированная дата проведения - сентябрь 2010 года.

всему миру. По его мнению, недовольные граждане найдутся всегда и везде:

Независимо от объемов перевозки, всегда хотя бы 1% пассажиров найдут повод для претензий.

Журналисты в свою очередь пожаловались на «закрытость» многих транспортных пред-

приятий: получить достоверную информацию или комментарий официального представителя подчас очень сложно.

По итогам обсуждений стороны сошлись во мнении, что для эффективной работы необходимы взаимные шаги навстречу друг другу.

ЕЛЕНА ПАНКРАТОВА



Внимание, конкурс: «Мисс метро-2010»

В конкурсе может принять участие любая сотрудница Московского метрополитена, которая считает себя привлекательной и достойной титула «Мисс метро».

Присылайте информацию о себе и фото на адрес gazeta@mosmetro.ru.

Если вы считаете, что кто-то из ваших коллег достоин титула «Мисс метро-2010», присылай-

те нам информацию о них с контактами.

Конкурс будет проходить в течение 2010 года, в каждой газете читатели познакомятся с новой конкурсанткой. А в конце года мы проведем голосование, по его итогам будет выбрана «Мисс метро-2010», которая получит приз, а интервью с ней будет напечатано на первой полосе газеты «Мое метро».

К НОВОГОДНЕМУ СТОЛУ

Украсить свой новогодний стол настоящим кулинарным шедевром - мечта любой хозяйки. Чтобы гости оценили ваши таланты по заслугам, шеф-повар столовой №39 Московского метрополитена Денис Королев предлагает приготовить «Свинину, запеченную с ананасом».

Вам понадобятся:

1,5-2 кг карбонада (на 6-8 порций), соцветия гвоздики, 4 зубчика чеснока, 1 свежий ананас или банка консервированного.

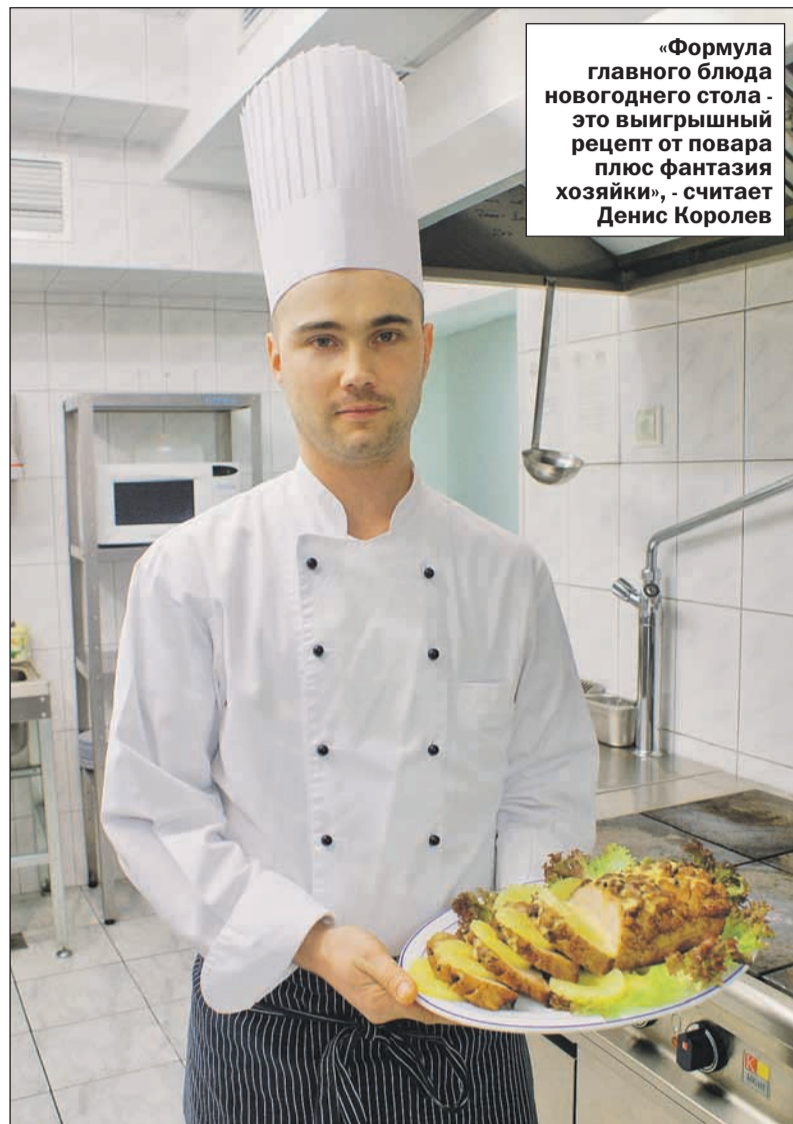
Для маринада:

Растительное или оливковое масло - 100 г, соевый соус - 50 г, соль, перец, паприка.

Для соуса:

1 красное яблоко, половина банана, половина лимона, оливковое масло - 100 г, соус табаско - 2 г.

Карбонад натираем маринадом (в масле растворяем соевый соус, добавляем соль, перец, паприку по вкусу). Сверху на мясо делаем ромбовидные насечки, куда для вкуса и красоты вставляем соцветия гвоздики. По всему куску, в прорезанные кармашки кладем дольки чеснока. Натертое маринадом мясо должно постоять, промариноваться - можно оставить на ночь в холодильнике. Затем на смазанный маслом противень выкладываем мясо и отправляем запекаться на 1,5 ч при температуре 180 градусов. Периодически необходимо свинину поливать образовавшимся соком. Тем временем готовим соус: кладем в блендер очищенное от кожуры яблоко, банан, добавляем сок лимона, соус табаско, оливковое масло и взбиваем до пюреобразной массы. Готовое мясо смазываем



«Формула главного блюда новогоднего стола - это выигрышный рецепт от повара плюс фантазия хозяйки», - считает Денис Королев

сверху соусом и запекаем 5-10 мин. до образования румяной корочки при температуре 200 градусов. Пока доходит свинина, разогреваем в сковородке сливочное масло и выкладываем дольки ананаса. Можно добавить немного самбуки или водки, дать нагреться и поджечь. Чуть-чуть присыпаем сахаром. Готовое мясо режем порционно, перекладываем горячими дольками ананаса, поливаем

соусом или подаем его отдельно в соусниках. Блюдо можно украсить листьями салата и ягодами клюквы. Приятного аппетита и веселого Нового года!

На заметку:

Остывшая запеченная свинина с ананасом - прекрасная мясная холодная закуска. Оставшийся соус можно использовать как заправку для фруктового салата.

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

ПАССАЖИРЫ О НАС

• Спасибо вам, работники за ваш труд! Спасибо за обслуживание нас - пассажиров! И может быть, не всегда мы правильно реагируем, но знаем, какая у вас сложная работа!

• В рабочие дни на эскалаторе при переходе с «Чеховской» на «Пушкинскую» дежурные неприлично дремлют. Можно проспать и серьезные вещи.

• Огромное спасибо и низкий поклон руководству Московского метрополитена за идею создания поезда «Читающая Москва». Просто классно!!!

• В воскресенье, 29 ноября, в 14:10 на станции «Аннино» я прошел через турникет.

Меня грубо схватила, уже на эскалаторе, за рюкзак и назвала «козлом» тетка в форме железнодорожника, которая дежурит у турникетов. Она же могла создать на эскалаторе аварийную ситуацию! Показал ей направление на медэкспертизу на инвалидность. Я был с костылем, у меня больной позвоночник, я инвалид. Прошу дать мне письменный ответ о грубом поведении сотрудника метрополитена.

• Спасибо метро за то, что ты есть. Спасибо всем тем, кто здесь работает. Спасибо за ваш нелегкий и такой нужный труд, за слаженную работу в непростых условиях. Искренне ВАШ один клиент из девяти миллионов, которые

ежедневно вовремя приезжают на работу и имеют возможность из одного конца Москвы за 40 мин. доехать в другой, которые бурчат, выражают недовольство, но все равно любят метро, как любимого человека, без которого жизнь не мила!

• Возникают трудности при приобретении билетов в кассах на станции «Молодежная», т.к. кассиры отказываются брать мелочь достоинством 5 и 10 коп. У нас стоимость билета неоправданно высокая, и я с трудом нахожу 44 рубля для проезда. Если кассира не устраивает мелочь, тогда пускайте меня в метро бесплатно. У меня других монет нет, так же как и у других людей.

Сканворд

Составил Александр Сорокин
Ответы в следующем номере

Стройность как у спортсмена	Дождается буксира в багажнике	Осенняя колкость	Встречает между боксерами	«Жила бы... родная и нету других забот»	
↓	↓	↓	↓	↓	
↙	Долгоиграющие кудри	Город, куда язык доведет	Вояж гастролера	Умыслы коварного	
↓	↓	↓	↓	↓	
↙	«Скачки» с диджеем	Процедура с мазью	Нанесенный противнику		
↓	↓	↓	↓	↓	
↙	Клоуновое междудействие		Там крупье вкальвают	Лосось, облюбовавший озера	Хрен ее не слаще
↓	↓	↓	↓	↓	
↙	Кроткий или буйный	Помогает от сердца, утверждал Паниковский			
↓	↓	↓	↓	↓	
↙	Вторая кличка Чеховской Каштанки	«Забил... я в пушку туго» (Бородино)	Мушкетер-граф	Шлюпка из небольших	
↓	↓	↓	↓	↓	
↙	Зодчий	Соперник крестика в забаве			
↓	↓	↓	↓	↓	
↙	Продуктовая сетка «на всякий случай»				

КОНКУРС



Метро в деталях

Перед вами изображение. Возможно, мимо него вы проходите каждый день, не обращая внимания. Возможно, именно им вы любуетесь, спускаясь в метро. Ваша задача - отгадать, деталь с какой станции метро изображена на фото. Ваши ответы, указав имя, фамилию и контактный телефон, присылайте по адресу gazeta@mosmetro.ru. Первого участника, приславшего правильный ответ, ждет приз.