

МОЁ МЕТРО



Газета Московского метрополитена

№ 10 (10) • сентябрь 2010 • gazeta@mosmetro.ru

Школа профессионалов

- Вы уже окончили Московскую государственную юридическую академию, когда решили стать студентом Учебно-производственного центра...

- Возможно, судьба привела. После учебы пришел в депо «Новогиреево», работал там помощником машиниста. Учился я хорошо, к тому же уже было высшее образование, с коллективом центра сложились теплые отношения, и в 2005 году меня пригласили в центр в качестве внештатного преподавателя. Работал машинистом и вел предмет «Пневматическое оборудование в вагонах метрополитена». Потом начальник УПЦ Московского метрополитена Вячеслав Гаранин предложил перейти преподавателем, позже назначили заместителем начальника по учебной части. Сразу же поступил в Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ), окончил его с красным дипломом по специальности управление в транспорте. Сегодня веду предметы «Пневматическое оборудование в вагонах метрополитена», «Механическое оборудование вагона метрополитена», «Теорию электрической тяги».

- Как строится процесс обучения в центре?

- Учебному центру уже 65 лет, и как во всех учебных заведениях со старой классической советской школой, было принято давать студентам лекционный материал, показывать графики, чертежи, не более того. Несмотря на то, что у нас сроки сжатые по подготовке ко всем ключевым профессиям – на выходе мы должны иметь стопроцентно подготовленного специалиста. Поэтому у нас особая методика. Вячеслав Гаранин – идеолог, а мы, весь педагогический состав его сподвижники, в целях повышения качества подготовки решили изменить систему подачи учебного материала. Сами написали методический материал по своим предметам. Студент не пишет себе конспект, а получает на руки в личное пользование методичку с фотографиями,

Учебно-производственный центр (УПЦ) Московского метрополитена принимает студентов в течение всего года, но День знаний для обучающихся и преподавателей всегда праздник. О каждодневной работе учебного заведения, его традициях и развитии рассказывает выпускник УПЦ, а ныне заместитель начальника Учебно-производственного центра Павел Ковалев. Сегодня, как и весь педагогический коллектив центра, он старается дать будущим специалистам максимум знаний, помочь советом, оказать поддержку и «вести» на всем протяжении профессионального становления.



Павел Ковалев: «В помощь нашим студентам подготовленные преподавателями УПЦ методические пособия, учебные фильмы, модернизированные макеты, наглядные пособия, обучающие компьютерные программы»

графиками и т.д. То есть мы освободили половину учебного времени, которое раньше тратилось на запись. Также у нас сняты по предметам видеофильмы, разработаны компьютерные программы, используется тестирование. Люди все разные, и кто-то лучше материал усваивает через литературу, кто-то через видеоурок, кому-то легче обучаться при помощи компьютера. Этим способом обучения мы достигаем высокого уровня подготовки, о чем свидетельствует и статистика. Показатель качества работы машинистов - это его умение справиться с нестандартными ситуациями. А как известно, все это молодые специалисты, наши недавние выпускники. Среди победителей последних лет городского конкурса профессионального мастерства «Московские мастера» призовые места получали практичные опять же наши недавние выпускники. Разумеется, мы ими гордимся.

- Аналоги Учебно-производственного центра Московского метрополитена есть еще где-то?

- Да, на территории бывшего СССР подобные структуры есть, но не такие масштабные. Приезжают к нам для обмена опытом коллеги из Санкт-Петербурга, Киева. Недавно была делегация из Мьянмы, до этого приезжали специалисты Департамента транспорта Парижа. Отмечу, что в Париже подготовка, например, машинистов иная. У нас машинист не только должен перевозить пассажиров и вести поезд, но он подготовлен к тому, что при необходимости будет четко и быстро действовать в любых нестандартных ситуациях.

У нас по штатному расписанию работает 51 человек, и это не только преподаватели. Многие из наставников являются нашими внештатными сотрудниками, это те же руководители служб, дистанций, цехов, депо. В год общий выпуск по всем специальностям, учитывая курсы

стр. 3 ▶

Готовим
метро летом

стр. 2



Будем
здоровы

стр. 3



НОВОСТИ

Официальному сайту Московского метрополитена 5 лет!



7 сентября 2005 года был открыт официальный сайт Московского метрополитена (www.mosmetro.ru).

За пять лет интернет-сайт крупнейшего транспортного предприятия Москвы стал мощным информационным каналом взаимодействия метрополитена с пассажирами и журналистами. Ежедневно в поисках актуальной и достоверной информации о работе Московского метрополитена на

сайт обращаются около 100 тысяч пользователей.

На сайте постоянно обновляется новостная лента, ежедневно размещается информация о температуре воздуха на станциях метрополитена, регулярно публикуются новости Управления милиции на Московском метрополитене, а также графи-

ки ремонта эскалаторов.

7 сентября 2007 года была открыта английская версия официального сайта Московского метрополитена.

В год 5-летия сайта Московского метрополитена подготовили для интернет-пользователей сюрприз – официальный сайт Московского метрополитена полностью преобразился. Новая версия официального сайта Московского метрополитена построена на современной технологии Microsoft Silverlight. Кроме полного обновления дизайна на сайте появился ряд новых разделов и дополнительных возможностей.

Московский метрополитен и «Аэроэкспресс» внедрили совместный билет

Новый проездной билет представляет собой бумажную транспортную смарт-карту с визуальным идентификационным номером и микрочипом внутри. При разработке ее дизайна использовались элементы фирменного стиля обеих компаний.

Совместный билет на два вида транспорта можно оформить в четырех возможных сочетаниях:

- 1 поездка на метро + 1 поездка на аэроэкспрессе – 340 руб.,**
- 2 поездки на метро + 1 поездка на аэроэкспрессе – 370 руб.,**
- 1 поездка на метро + 2 поездки на аэроэкспрессе – 640 руб.,**
- 2 поездки на метро + 2 поездки на аэроэкспрессе – 670 руб.**

Эти билеты действуют в течение 5 суток со дня покупки. Для проезда в аэроэкспрессах необходимо предъявить билет контролеру в пути следования, для прохода на станции метрополитена приложить документ к желтому кругу валидатора.

Новые билеты продаются в кассах «Аэроэкспресс», расположенных в аэропортовых комплексах «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево». Рассматривается также вопрос об организации продаж совместных билетов и в кассах Московского метрополитена.



Готовим метро летом

Московский метрополитен, как и наш огромный город, начинает подготовку к работе в зимний период с окончанием отопительного сезона. Мероприятия по подготовке к холодному периоду длятся дольше, чем сама зима: с апреля по октябрь, и за это время подразделениям метрополитена необходимо устранить все недостатки, выявленные в прошедшую зиму, и создать благоприятные условия для бесперебойной работы в предстоящий холодный период года.

Электромеханик Игорь Чистов
Электромеханической службы
круглый год следит за порядком
на тепловом пункте инженерного
корпуса Московского метрополитена



К 1 октября все подразделения должны направить начальнику Московского метрополитена рапорты о готовности своего хозяйства и кадров к работе в зиму, после этого общий отчет поступает в Департамент транспорта и связи города Москвы. Только после этого можно со спокойной совестью сказать самим себе и городу: «К зиме готовы!»

Вячеслав Вахромкин, главный энергетик метрополитена: «Ежемесячно до 27-го числа текущего месяца начальники подразделений обязаны в штаб по подготовке к зиме предоставлять сведения о выполнении предписанных им мероприятий».

Традиционно осенью и зимой увеличивается пассажиропоток, поэтому наша Служба движения готовит зимний график движения поездов, - продолжает Вячеслав Вахромкин. На некоторых линиях уже с октября увеличивается количество составов.

За тем, чтобы наши пассажиры не поскользнулись зимой и не травмировались, также следит и Служба тоннельных сооружений: на гранитных ступенях делаются насечки противоскольжения. До 1 октября устанавливаются двойные двери на входе и выходе станций метрополитена. Готовясь к работе в зимний период, службой проверяются, очищаются и ремонтируются крыши вестибюлей, заменяются разбитые стекла, прочищаются стоки.

Метро должно ходить бесперебойно в любую погоду. Большой объем работы, к тому же в ночное время, у Службы пути: очищать от снега открытые участки станций, всегда наготове и в исправности содержать специальную снегоборочную технику.

Электромеханическая служба отвечает за теплоснабжение и водоснабжение станций. Здесь проводится особо кропотливая работа: еще до начала ремонта проходит опрессовка и промывка тепловых сетей, водонагревателей, трубопро-

водов и систем теплопотребления. Сложность работ и гидравлических испытаний заключается и в том, что все они должны проходить в соответствии с графиком, согласованным с районными отделениями теплосети, так же как и пробная подача тепла начинается только по согласованию с поставщиками тепловой энергии.

За Службой сигнализации и связи - исправная работа светофоров, автостопов, стрелочных переводов. Также проверяется радиосвязь в тоннеле, чтобы наши машинисты имели возможность в любой момент связаться с диспетчером.

На отдельных участках находятся электродепо Московского метрополитена, значит, и подготовка к зиме там своя. Это техническая проверка подвижного состава, депо Московского хозяйства. Например, депо постоянно выпускает из ворот свои составы, и для того чтобы внутри помещения было тепло, необходимо эти ворота утеплять резиновыми фартуками, чтобы было меньше щелей, регулируются и налаживаются электроприводы ворот. С наступлением снежного периода сотрудникам депо предписано производить своевременную уборку и вывоз снега с территорий электродепо и, в первую очередь, с пожарных проездов в границах контактного рельса.

К зиме Московский метрополитен готов. Согласно вышедшему графику машиниста по подготовке станций метрополитена к зиме, все службы, которые участвуют в этом процессе, сейчас проверяют все то, что в первую очередь видят пассажиры и о чем судят, говоря о нашей работе: остекление вестибюлей, замена плафонов на эскалаторах, уборка близлежащей территории, частичный ремонт фасадов вестибюлей, промывка маршевых лестниц, протирка приборов освещения, световых указателей, замена устаревших турникетов.

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

МЕТРО РОССИИ И МИРА

Европа бастует!



Забастовка работников метрополитена, прошедшая 7 сентября в Лондоне, стала настоящим бедствием для 3,5 миллиона жителей столицы Великобритании.

Решение о забастовке в Лондоне было принято профсоюзами после того, как транспортное управление мэрии объявило о намерении сократить 800 сотрудников подземки. Из них 700 – это кассиры.

В администрации Лондонского метрополитена закрытие касс объясняют низким спросом на билеты после распространения Oyster Card – проездных билетов, которые можно пополнять в автоматах на любой станции. Представители администрации метрополитена считают, что содержание касс, в которых продается менее 10 билетов в час, является бессмысленным. Профсоюзы возражают, заявляя, что кассиры помогают пассажирам, в том числе инвалидам, а также работают как справочное бюро.

Во Франции в начале сентября также прошли забастовки – на улицы вышли сотни тысяч работников частного и государственного секторов, что привело к перебоям в работе банков и транспорта. Причина возмущения граждан – намерение властей увеличить пенсионный возраст.

А 8 сентября с 11 до 16 часов приостановили свою работу все средства общественного транспорта столицы Греции – автобусы, метро, трамваи и пригородные электропоезда. К забастовке присоединились и служащие Греческих железных дорог. Здесь забастовка проводится в знак протеста против реформирования Организации городского транспорта Афин ОАСА и Греческих железных дорог ОСЭ.

КАК У НИХ

Самое безопасное в мире

Дубайское метро – самая длинная полностью автоматизированная рельсовая система в мире. Оно стало четвертым по счету на Ближнем Востоке, после хайфского «Кармелита» (1959), метрополитена Каира (1987) и тегеранского метро (1999).

Первый участок, состоящий из 10 станций, был открыт 9 сентября 2009 года ровно в 9 часов 9 минут и 9 секунд. Всего через 49 месяцев после начала

строительства, что стало мировым рекордом.

Создание метро обошлось властям в 7,6 млрд. долларов. В два раза больше, чем планиро-

валось изначально. Открытие пришлось на финансовый кризис, однако правительству все же удалось завершить первую фазу начатого в 2005 году проекта.

Сегодня первая линия протяженностью 52 км состоит из 21 станции и ежедневно перевозит около 135 тысяч пассажиров. Время поездки по всей линии составляет чуть более часа. Предполагается, что после завершения строительства метрополитен будет перевозить в

среднем 1,2 миллиона пассажиров в день, что составит около 12% всех пассажирских перевозок города.

Поезда метро функционируют без машинистов в полностью автоматическом режиме. Воздух на всех станциях, переходах и в поездах кондиционирован и поддерживается на уровне 20°C. Станции оборудованы эскалаторами, а переходы – бегущими дорожками.

В качестве билетов используются смарт-карты, которые

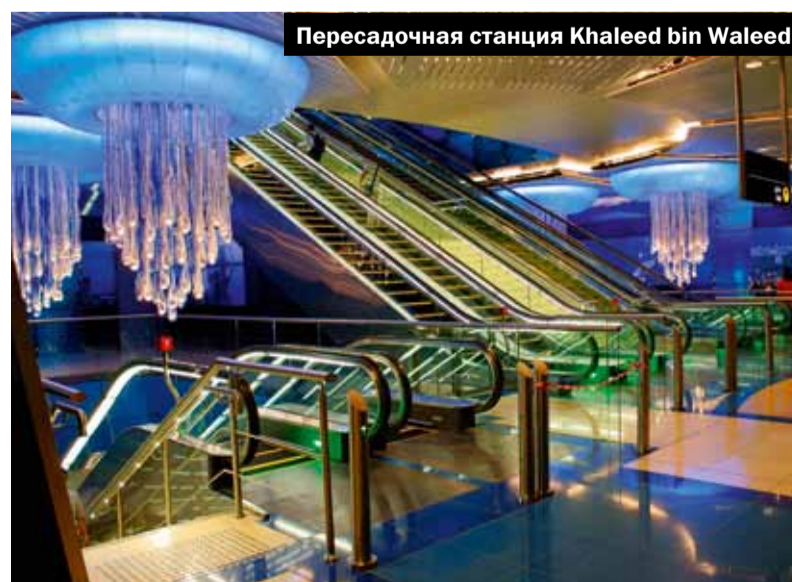
можно пополнять в кассах или в автоматах оплаты. Билеты проверяют при проходе через турникеты как на входе в метро, так и на выходе. Стоимость поездки зависит от дальности: при поездке эконом-классом цена варьируется от 1,8 AED (около 15 рублей) до 5,80 AED (около 50 рублей). Поездка «золотого» класса стоит в два раза дороже. Билеты для детей до 5 лет или ростом менее 90 см покупать не нужно.

Согласно статистике, метро в Дубае – самое безопасное в мире. Пассажиры находятся под пристальным вниманием интеллектуальной системы наблюдения. Она состоит из трех тысяч видеокamer, которые позволяют контролировать все зоны метро. В часы пик безопасность в вагонах и на станциях дополнительно контролируют сотрудники уголовной полиции и службы охраны метрополитена. Проводники помогают пассажирам в чрезвычайных ситуациях. По словам полковника Абдуллы аль Гаити, курирующего безопасность Дубайского метрополитена, с момента открытия в метро было совершено всего два преступления – карманные кражи.

ПЕТР НОВИКОВ



Первая в регионе Персидского залива линия метро была построена в Дубае в 2009 году



Пересадочная станция Khaleed bin Waleed

Будем здоровы

Каждый сотрудник Московского метрополитена скажет, что его место работы несравнимо ни с каким другим. Так же считает и Ольга Брежнева, участковый терапевт депо «Новогиреево» электромеханической Службы, проработавшей 20 лет в известной всем метрополитеновцам городской поликлинике №6. По ее словам, сотрудники Московского метрополитена даже пациенты особенные.

В поликлинику Ольга Брежнева попала по распределению после окончания 1-го Медицинского института. «Вы хотите работать в Московском метрополитене?» – спросили ее. «Хочу», – просто ответила она, даже не зная, что у столичного метро, которым она каждый день пользуется, есть своя поликлиника. Вышла на работу и сразу попала под обаяние места, в дружный и теплый коллектив. «Как начинающему специалисту мне было очень важно получить поддержку профессионалов и просто хороших людей».

– Наверное, и коллектив у вас уже сложенный, работаете не один десяток лет?

– Костяк сохранился именно с тех лет. Я пришла – люди работали и продолжают трудиться по сей день. Радует, что мы все единомышленники, стараемся сохранить традиции старой советской медицины, где присутствует коллегиальность. Всегда можно обратиться к другому доктору за советом, привести к нему пациента, совместно обсудить проблему. Такая атмосфера важна не только для нас, работающих в поликлинике, но в первую очередь, это благо для пациентов.

– Что такое Московский метрополитен для вас?

– Я столько лет здесь проработала, что это стало моей семьей, причём хорошей: полной и счастливой. Через врачей проходят сложные судьбы: кого-то нужно госпитализировать, у кого-то экстренная госпитализация. И тогда, если нужно, помогаем не только мы, врачи, но

и службы, профкомы. Каждый день я чувствую и вижу, что Московский метрополитен в трудной ситуации своих людей не бросает.

– Какие они пациенты, метрополитеновцы?

– Всегда болеют в душе о работе. Приходят: «Мне быстрее на работу, на больничный не надо». Я: «Подождите! Вы сильно простужены. Вам еще лечиться и лечиться». В ответ: «Нет, и так три дня болел, а там в отпуск уходят, я задерживаю». В основном так относятся к работе люди старшего возраста, они очень ответственные. Порой вызываем их на обследование и не можем дозваться. Им некогда. Им на работу надо. Мы все понимаем, знаем, что и живут люди далеко, поэтому стараемся все обследования провести за один день. Делать мы это можем быстро, все специалисты у нас есть.

– С какими жалобами чаще всего обращаются к вам пациенты?

– Основные заболевания простудные, сердечно-сосудистые, желудочно-кишечные. На что я должна обращать внимание, если приходит на обследование машинист: работа сидячая – гиподинамия, надо двигаться, двигаться, и даже дома не засиживаться. Заниматься спортом, делать элементарную гимнастику, плавать. Дежурные по станции, наоборот, целый день на ногах. Им необходимо делать упражнения для профилактики варикоза: после работы прилечь, поднять немножко ноги, минут на 15-20. Очень



Терапевт Ольга Брежнева работает в Городской поликлинике № 6 Московского метрополитена уже 20 лет

хорошо утром и вечером делать контрастный душ снизу вверх. А если появилась тяжесть в ногах, надо идти к врачу проверить сосуды. Офисным сотрудникам надо также больше двигаться. Тем, кто работает за компьютером, делать перерывы – упражнения для глаз, хотя бы закрыть их на время, упражнения для позвоночника, его шейного отдела.

Сейчас осень, самое простудное время. Главное нужно стараться не переохлаждаться. Если промерзли, дома можно встать под теплый душ, выпить чай с медом, с лимоном для профилактики. При самых первых признаках заболевания: горло свербит, в носу дискомфорт, можно пропить гомеопатические препараты Ана-

ферон, Афлубин. Принимаем два-три дня, и остановим развитие простуды. Если этого недостаточно, тогда необходимо прийти к врачу. Профилактику хорошо проводить противовирусным препаратом Кагоцелом. Его можно принимать на протяжении длительного периода: 1 раз в день две таблетки, два дня пить, пять дней перерыв. Хорошая поддержка для иммунитета. И очень важно стараться не переутомляться, потому что любое перенапряжение снижает иммунитет. В этот осенний прохладный период можно его принимать для поддержки иммунитета. Поливитамин хорошо принимать, а также стараться не переутомляться. Берегите себя и будьте всегда здоровы!

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

Школа профессионалов

Окончание. Начало на стр. 1

повышения квалификации, курсы электробезопасности, плюс мы плотно работаем с Пожарно-техническим центром – до пяти тысяч человек. Центр явление уникальное.

– Что кроме знаний получают в центре будущие специалисты?

– Вообще человек, который учится, и в частности у нас, меняет мировоззрение. Люди приходят разные, а мы стараемся привить им ответственное отношение к работе и традициям Московского метрополитена. Когда студент прошел нашу школу, когда сформировал в себе качества: трудолюбие, усидчивость – ему

потом и по жизни легко будет. Наша политика: никогда никого из выпускников не бросаем и не ставим крест на студентах, если у них что-то не получается. Объем получаемых знаний большой, и требования достаточно жесткие, и если видим, что какой-то парень не успевает, находим способ помочь. У нас занятия начинаются в 09.00, а в 08.00 половина аудитории уже заполнена. Каждый преподаватель приходит на час раньше и проводит дополнительные занятия с отстающими. А бывает и наоборот: голова светлая у человека, все на лету схватывает, но занятия посещает через день. И тогда, какой бы он

золотой ни был, нам с ним точно не по пути. В начале обучения мы об этом говорим студентам сразу же: они получают эту информацию наравне с той, которая дает представления о преимуществах

работы на Московском метрополитене. Отмечу, у нас систематически повышается заработная плата, существуют все социальные гарантии, которые были в советское время: 13-я заработная плата, выплачивается надбавка за выслугу лет, имеется возможность за счет Московского метрополитена поступить и учиться в профильных учебных заведениях, есть свой дом отдыха, работает наш знаменитый профсоюз, существует совет молодежи. Социальная работа ведется колоссальная, но люди должны понимать: чтобы получить эту социальную стабильность, необходимо работать, соответствовать критериям и правилам поведения, принятым в Московском метрополитене. И главное здесь дисциплина – основа любого транспортного предприятия.

– Сейчас, во время финансового кризиса, кто в основном поступает в центр, из каких профессий приходят люди?

– Я присутствую на всех дорожных комиссиях при наборе и скажу, что многие ребята приходят в Московский метрополитен сразу после армии, и это приятно, что они хотят связать свою жизнь с ним. Поступает большое количество людей, которые уже имеют опыт работы: повара, автослесари, охранники, коммерческие работники, с железной

дороги, милиции. Из необычных профессий: был у нас танцор из кардебалета Большого театра, музыкант, бывший священнослужитель, коммерческий директор одного крупного казино, заместитель директора завода по переработке алмазов в Якутии. Разные судьбы, интересные. Конечно хочется, чтобы на новом поприще у них все получилось, и мы понимаем, что многое в этом становлении зависит от нас, первых, кого они встречают на пути в профессию.

– Работа занимает у вас все время. А что еще кроме нее важно для вас?

– Моя семья. У меня замечательная жена, две дочери, старшая 1 сентября этого года пошла в первый класс. Есть у нас семейно-дружеский интерес – туризм. Была в советское время такая организация «Республика беспокойных сердец», где мои родители работали пионервожатыми. С детства я сплавила вместе с ними по реке на байдарках. И до сих пор, каждый год, наша семья собирается вместе и отправляется в плавание: Северный и Южный Урал, север Архангельской области. В этом году со мной плавала старшая дочь. Люблю активный отдых. А из других моих интересов... конечно, Московский метрополитен. Здесь моя душа и здесь для многих открываются перспективы, надеюсь, что до сих пор и для меня.

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

Исторические даты

10 сентября 1938 года – введено в эксплуатацию электродепо «Сокол».

11 сентября 1938 года – завершено сооружение второй очереди Московского метрополитена: открылось движение по Горьковскому радиусу от станции «Площадь Свердлова» («Театральная») до станции «Сокол».

28 сентября 1948 года – в связи с большим пассажиропотоком с прибывающих в Москву поездов, открытие всех вокзальных станций стало производиться ранее обычного – в 5 часов 30 минут.

26 сентября 1953 года – на станции «Курская» Арбатско-Покровской линии принята в эксплуатацию первая на метрополитене система телеуправления станции (диспетчерской централизации) стрелками и сигналами.

5 сентября 1957 года – в поездах организован контроль проездных документов у пассажиров.

29 сентября 1978 года – Калужско-Рижская линия продлена от станции «ВДНХ» до станции «Медведково».

7 сентября 1985 года – открыт участок Замоскворецкой линии от станции «Орехово» до станции «Красногвардейская».

1 сентября 1997 года – началась эксплуатация автоматизированной системы оплаты проезда, использующей магнитные билеты и бесконтактные транспортные карты.



1 сентября 1998 года – введен дифференцированный тариф на проезд на метрополитене (в зависимости от количества предоплаченных поездок).

1 сентября 2000 года – введена в действие единая транспортная карта для проезда на метрополитене и в пригородных поездах Московской железной дороги.

7 сентября 2005 года – открыт официальный интернет-сайт Московского метрополитена.

10 сентября 2005 года – открыт новый участок Филевской линии от станции «Киевская» до станции «Выставочная».

7 сентября 2008 года – на действующем участке Арбатско-Покровской линии открылась станция «Славянский бульвар».



В УПЦ обучение ведется по 31 профессии метрополитена



Конкурс «Мисс метро-2010» Елизавета Вострякова

Елизавету Вострякову в детстве называли «тургеневская барышня». Наша героиня работает секретарем в Оздоровительном комплексе Московского метрополитена в Лесном городке. Она окончила Государственный университет управления и говорит, что обязательно будет работать по своей специальности – управление персоналом. Елизавета любит классическую литературу. Раньше больше увлекалась зарубежной: Цвейг, Балзак, но недавно открыла для себя вновь русскую классику, среди которой заворожили произведения Льва Толстого «Крейцерова соната», «Иповедь» и пьесы Островского.

Девушка давно мечтала научиться танцевать медленный вальс, и с февраля этого года занимается в танцевальной школе. Будучи сама человеком открытым и скромным, в людях ценит доброту, отзывчивость. Не признает хвастовства и фанфаронства. Для участия в конкурсе «Мисс метро-2010» необходимо прислать информацию о себе с фотографией и контактами на электронный адрес gazeta@mosmetro.ru. Предварительный отбор участниц осуществляет редакция. Конкурс будет проходить до октября 2010 года, в ноябре наши читатели выберут победительницу, интервью с которой будет опубликовано на первой полосе газеты «Мое метро» в декабре.

ПАССАЖИРЫ О НАС

Станция метро «Печатники». Прошу обратить внимание на то, что каждое утро выстраивается огромная очередь вплоть до входа в метро. Посодействуйте в решении этой проблемы.

Ирина

Входила в вагон в сторону центра, и меня два раза придавило дверью, причем объявления о закрытии дверей не было. Прошу принять меры.

Симбирева Ирина Викторовна

На станции «Павелецкая» кольцевая контролер не открывала первый турникет для ребенка, в результате чего ребенок ударился о турникет. На просьбу дать телефон вышестоящей организации или начальника станции контролер ответила: «Звоните в Кремль». Очень грубо разговаривала и кричала.

Аноним

При покупке билета на станции «Славянский бульвар» кассир не

выдала чек, в ответ на просьбу выдать книгу жалоб сказала, что она сильно занята, приходится позже. Представилась как старшая смены.

Аноним

ОТВЕТЫ К СКАНВОРДУ, ОПУБЛИКОВАННОМУ В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

БЕЗРАЗЛИЧИЕ. ЦЕДРА.
БАНДЖО. СКИТ. ФИШКА.
БОТВА. ТОГА. РАДА.
КРК. УРАН. БИОПОЛЕ.
ТРАКТ. РЕНОМЕ. ТИРЕ.
«АЛИГОТЕ». АППАРАТ.
БОРОНА. ЖАБА.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

ИДИШ. БАБА. РОДЕО.
ЗЛОБА. ИНСТРУКТАЖ.
«ИЛИАДА». КВАРТИРА.
КАРП. ТРЕНЕР. ГЕТМАН.
АНКЕТА. КОТИК. КОРОБ.
ЛЕТО. РЕПА. РАБ.

КУХНЯ

Соленые огурцы без уксуса

В русской кухне соленые огурцы – песня особая. Летом, закрывая банки с соленьями, представляешь, как зимой будешь их есть с картошечкой. Повар столовой Главного управления Московского метрополитена Елена Бубликова предлагает рецепт соленых огурцов, хрустящих, ароматных и долго хранящихся.



Для приготовления вам потребуются: для трехлитровой банки – 1-1,5 кг огурцов, 5 крупных зубчиков чеснока, листья смородины и хрена, зонтики укропа по вкусу, на 1 л воды 70 г соли, 25 мл водки.

Огурцы, листья и зонтики укропа помыть и обсушить. Зубчики чеснока очистить и нарезать. Огурцы выложить в банки, чередуя с листьями, укропом и чесноком. Соль растворить в воде, довести до кипения, залить банки кипящим рассолом. Накрывать марлей и оставить бродить на двое суток. Когда на поверхности появится пена, осторожно снять ее. Рассол слить, довести до кипения и кипятить 5 ми-

нут. В банки налить водку, залить кипящим рассолом и закатать.

СОВЕТ

Если огурцы только собраны с грядки, их можно сразу начинать консервировать. Если же куплены на рынке или урожай был собран более 5-6 часов назад, огурцы нужно поместить в холодную воду на несколько часов и только потом консервировать.

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

Сканворд

Составил Александр Сорокин. Ответы в следующем номере.

Большая сила, власть	Счетчик в машине с шашечками	Радио-деталь с емкостью																	
				Система пения с подсказкой	Факультетский «главарь»	«Скачок» вглубь	Дует в высях тропиков	Стрелок, несущий любовь	Стиль Людовика XV в искусстве										
Душегрея или кацавейка	Здравница вблизи Гурзуфа					Импортный фотоаппарат	Прущая боевая «крепость»												
«Пернатая» статейка в газете				Скряга, жмот	Некто Доброжелатель													Студент на заводе	
Шила в нем не утаить	Посудина для подливки									Старт процесса									
				Курс судна к ветру	Дар гусю	Кайфовая удача	Белый пудель у Куприна												
Заучи как «... наш»	Город с миллионным населением												Гуляш татарский					Полугай с крепким клювом	
				13-метровый круг посреди цирка									«Румяная» трубочиста						
Тискающий вымя	Предок доллара																		
				Пышная выпечка															
													Шахматная ладья (разг.)						

КОНКУРС

Метро в деталях

И снова победителем конкурса «Метро в деталях» стал работник электротродепо «Варшавское»! Елена Колтова смогла быстрее всех дать правильный ответ: на фотографии был представлен элемент оформления станции «Театральная». Поздравляем победительницу!
Конкурс продолжается. Вы видите деталь инте-

рьера одной из станций метро. Задача участников – назвать станцию, где сделана эта фотография. Ответы необходимо присылать на электронную почту gazeta@mosmetro.ru с указанием имени, фамилии, контактного телефона и подразделения метрополитена, в котором вы работаете. Первого участника, давшего правильный ответ, ждет приз.



Елена Колтова