

МОЁ МЕТРО

Газета Московского метрополитена

№ 6 (31) • июль 2012 • gazeta@mosmetro.ru



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Год назад я пришла работать в метрополитен, в Службу эксплуатации парковок, которая была новой в структуре Московского метрополитена. За этот год я смогла познакомиться с коллективом и убедилась, что в нашем огромном предприятии работают замечательные, добрые и отзывчивые люди.

Сегодня я хочу собрать в метрополитене коллектив добровольцев, которые поддержат меня и моих друзей в нашем начинании – взять под патронаж школу-интернат в Брянской области, где живут 150 детей от 4 лет до 18 лет и каждый день ждут, что, возможно, сегодня у мамы появится время и она придет.

Дорогие коллеги-метрополитеновцы! Давайте все вместе поможем хотя бы одному детскому дому! Я обращаюсь к тем, кто может в один из своих выходных встать в 3 часа утра и проехать 400 километров, чтобы поиграть с ребятами в зарницу, пообщаться и даже просто обнять их – присоединяйтесь к нам!

Уверена, что среди вас есть талантливые и увлекающиеся люди, которые могут провести мастер-класс для детишек и научить их чему-то новому и интересному. Приглашаю всех, кто неравнодушен к бездомным детям, познакомиться и пообщаться с ними! Пишите на электронную почту gazeta@mosmetro.ru или звоните по телефону: 622-02-04.

ЛЮБОВЬ МАСЛОВА,
ИНЖЕНЕР СЛУЖБЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАРКОВОК.

СОБЫТИЯ

ИТОГИ РАБОТЫ В I ПОЛУГОДИИ 2012 ГОДА

В I полугодии 2012 года на линии вышло в среднем 9,99 тысяч поездов в сутки (в первом полугодии 2011 года – 9,64 тысяч поездов в сутки). С 38 до 40 пар в час вырос в I полугодии 2012 г. максимальный размер движения поездов, притом, что удалось сохранить минимальный интервал движения поездов – 90 секунд.

В первом полугодии 2012 года перевозка пассажиров Московским метрополитеном выросла на 3,47% по сравнению с аналогичным периодом 2011 года. Максимального значения пассажирооборот достигли 26 апреля 2012 года - в этот день метрополитеном воспользовались 8,95 млн. человек. Кроме того, в I полугодии 2012 года на 13,48% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло количество пассажиров полностью оплачивающих свой проезд на метрополитене, в то время как количество льготных поездок снизилось на 13,87%.

ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА МАСТЕРОВ

Ежегодно в профессиональных соревнованиях в рамках конкурса «Московские мастера», который проводит Правительство Москвы, принимают участие сотрудники метрополитена — машинисты электропоезда и дежурные по станциям.

О конкурсантах, занявших первые места в этом году, можно сказать так: пришли, увидели и победили. Александр Гаврилов, машинист электродепо «Калужское» работает в метрополитене меньше года, Ирина Токарева, дежурная по подменной группе, работает два года.

В результате напряженной борьбы определились лучшие из лучших:

машинисты электропоезда:



Победители машинисты получили денежное вознаграждение от Правительства Москвы: 100, 60 и 40 тысяч рублей за первое, второе и третье место соответственно.

дежурные по станциям:



Победительницы дежурные по станциям получили награды от Правительства Москвы: 50, 40 и 30 тысяч рублей за первое, второе и третье место соответственно.

Для Александра Гаврилина первое место больше, чем победа: это возможность досрочно получить класс квалификации, которого у молодого специалиста ещё не было.

— На первом этапе старался, но ожидания были скромными. Хотелось войти в тройку лидеров. Когда узнал, что взял первое место в депо, появился азарт и желание победить в финале. По окончании второго этапа стали называть фамилии, начали с конца. Когда назвали фамилию второго победителя, я пожал плечами и решил, что буду лучше готовиться к следующему конкурсу. И в этот момент услышал «Гаврилин Александр!» Я был и удивлен, и очень рад. Сомневался в себе, потому что моими соперниками были более опытные коллеги.

Александр с юношеских лет хотел стать машинистом, но по окончании школы устроиться в метрополитен не получилось. Он выучился на автослесаря, прошел службу в армии, а, вернувшись домой, поступил в ВУЗ и получил высшее образование. Начал работать. Когда у Александра родилась дочь, он понял, что ему нужна стабильная ра-

бота, которая позволит обеспечить семью.

— Я с детства любил московское метро. Была такая мечта в юности – стать машинистом. В один день я вспомнил о своей мечте и зашел на сайт метрополитена, нашёл контакты отдела кадров электродепо «Калужское» – я живу недалеко, узнал, какие нужны документы и, когда будет набор на обучение. Прошел сначала собеседование, потом обучение и стал работать машинистом. Очень благодарен моим учителям и инструкторам за знания, которые я получил за такой короткий период и, которые позволили мне выиграть в напряженной борьбе. Благодарен коллегам за поддержку и поздравления.

Первая работа Ирины — дежурная по посадке и высадке пассажиров на станции «Выхино».

— Это, наверное, самая перегруженная станция московского метро. Для меня этот опыт был хорошей закалкой. Полтора года назад я стала дежурной по станции подменной группы, то есть, у меня нет постоянной станции как места работы. Есть график и распорядок. Я работаю второй дежурной на любой станции Таганско-Краснопресненской линии. **СТР. 2**

ПЕРЕДОВИКИ

ХОРОШИЙ РАБОТНИК — СЫТЫЙ РАБОТНИК

Московский метрополитен для сотрудников как второй дом: здесь проходят будни и праздники, здесь работают и днем, и ночью. Круглосуточный режим работы требует большой человеческой отдачи. Не секрет, чтобы люди хорошо работали, им нужны комфортные условия труда. Невозможно представить эти условия без качественного питания.



Валентина Терехина работает в Московском метрополитене 16 лет. Директор столовых при депо «Красная Пресня», «Планерная» и «Калужское» приходит на работу вместе со всеми работниками ку-

линарного цеха в семь утра, но в отличие от своих подчиненных может задерживаться допоздна.

— Предприятие общественного питания — это большая ответственность. Здесь важно всё от чистоты и порядка, до планирования, закупок, процесса приготовления и обслуживания наших работников. И это та сфера, в которой угодить всем практически невозможно. Я всегда в «час пик» нахожусь в зале обслуживания столовой, помогаю и контролирую. Учитывая, что я руковожу фактически шестью столовыми в разных концах города, большую роль в ежедневной работе выполняют мои заместители. Это коллектив, на который я могу положиться и я горжусь тем, что от меня люди не уходят.

Валентину Терехину подчиненные уважают и ценят. Она никогда не повышает голос, разговаривая со своими работниками, и всегда находит общий язык с коллегами. Директор показывает новое, светлое помещение буфета, где заменили оборудование, поставили новые окна, сделали полноценный ремонт и установили кондиционеры.

— Это буфет при депо «Красная Пресня». Здесь у меня есть кабинет, куда я успеваю зайти, наверно, только под конец рабочего дня. В этом году помещение буфета было отремонтировано, дальше на очереди столовая, и в последнюю очередь административные помещения. В столовой при этом депо ежедневно обедает порядка 100 человек. А кухня столовой обеспечивает горячими обедами работников еще нескольких объектов метрополитена. «Фили», «Сокол» и «Войковская». Мы также готовим хлебобулочные изделия для магазина на станции «Митино». Заказ на день может быть до 1000 изделий.

Новое оборудование позволяет также обеспечивать продуктами собственного производства магазины-кафетерии Московского метрополитена. В светлом помещении кухни недавно установи-

ли современную духовую печь с конвекцией и профессиональный тестомес для замешивания теста.

С приходом нового руководителя ОРСа меняется не только форма, но и содержание предприятий общественного питания на метрополитене. Помимо закупок современного оборудования, новых холодильников и витрин для буфетов, установки систем кондиционирования и вентиляции, изменения произошли и в меню столовых.

— Каждый месяц мы проводим дни национальной кухни. У нас уже прошли дни украинских, белорусских и русских национальных блюд. Будем проводить ещё дни грузинской и узбекской кухни. Это вызывает интерес и оживление. Ведь, когда люди работают на предприятии в течение нескольких лет, а у нас в метрополитене работают даже поколениями, очень трудно работников чем-то удивить. Тем более, есть строгий регламент и нормативные справочники для продуктов и блюд, которые мы можем готовить.

Руководство поддерживает инициативу и нестандартные решения, которые повышают уровень обслуживания сотрудников, а значит, обеспечивают условия для качественной и безопасной работы метрополитена. Помимо этого, развитие розничной сети и кафе-териев повышает прибыльность предприятий общественного питания, позволяя увеличивать финансирование и вознаграждение работников.

Отдел рабочего снабжения Московского метрополитена сегодня это:

- 16 столовых,
- 10 буфетов,
- 6 столовых-раздаточных,
- 10 магазинов,
- 1 парикмахерская.

НЕКРОЛОГ

УШЁЛ ИЗ ЖИЗНИ Е.Г.ДУБЧЕНКО — БЫВШИЙ НАЧАЛЬНИК МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

16 июля 2012 года на 79-ом году ушёл из жизни бывший начальник Московского метрополитена Евгений Григорьевич Дубченко.

Евгений Григорьевич Дубченко руководил метрополитеном с 1986 по 1995 г.г. Свою трудовую деятельность Евгений Григорьевич начал после окончания Ростовского-на-Дону института инженеров железнодорожного транспорта, пройдя непростой путь от помощника машиниста тепловоза до талантливого руководителя одного из крупнейших транспортных предприятий. С 1995 по 2008 г.г. Евгений Григорьевич продолжал работу в Московском метрополитене на должности генерального директора Международной Ассоциации «МЕТРО», где приложил немало усилий для внедрения научно-технических разработок, реконструкции и модернизации технических средств метрополитенов стран СНГ.

За многолетний самоотверженный труд на благо России Евгению Григорьевичу Дубченко были присуждены звания «Почетный работник транспорта России» и «Заслуженный работник транспорта РСФСР». Также Евгений Григорьевич был награжден орденом «Дружбы народов», знаком «Почётному железнодорожнику» и медалью «За трудовую доблесть».

Евгений Григорьевич умел делать свою работу на высоком профессиональном уровне, обладал бесценным опытом талантливого организатора, руководителя и грамотного специалиста, вложившего много сил и энергии в совершенствование структуры и дальнейшее развитие метрополитена.

Евгений Григорьевич был чутким и необыкновенно внимательным к людям человеком. Его уважали и любили все, с кем он соприкасался по работе и в личной жизни.

Светлая память о Человеке и Руководителе Евгении Григорьевиче Дубченко навсегда останется в наших сердцах.

Коллектив Московского метрополитена



Окончание Начало на стр. 1

ПОБЕДИТЕЛИ КОНКУРСА МАСТЕРОВ

Ирина воспитывает дочь, которая уже окончила первый класс. Несмотря на сложный график и ночные смены, Ирина рада, что знакомые посоветовали ей прийти на службу в метрополитен.

— В течение дня, когда метро открыто для пассажиров, я всегда рада помочь, если ко мне обращаются с просьбами и вопросами. Но много работы у дежурных по станции и в ночную смену. Мы координируем работу разных служб, ведем большое количество документов. Каждую ночную смену после снятия напряжения я спускаюсь на пути, проверяю все оборудование по инструкции. Этот опыт, кстати, очень помог мне при сдаче практического задания в конкурсе. Когда с работой справляешься, получаешь удовольствие.

Доказывать профессионализм и высокий уровень знаний конкурсанткам пришлось не только, отвечая на вопросы теории, но и, демонстрируя практические навыки в заданиях, моделирующих реальные условия работы дежурных на станции метро.

— После первой победы я поверила в себя и ко второму этапу я скорее была не готова проиграть. Семья гордится моими успехами на работе. А я рада, что у меня есть такая работа, которая позволяет учиться, повышать уровень своей квалификации и быть уверенной в завтрашнем дне. Спасибо коллегам за поддержку и поздравления!

О СЛУЖБЕ

Со дня своего основания служба СЦБ и связи отвечала за телемеханику, пассажирскую автоматику, оборудование касс, видеонаблюдение и всю связь, которая есть в московском метро.

СТРУКТУРА

В июле 2012 года руководство метрополитена приняло решение разделить службу СЦБ и связи, выделив Службу связи в отдельное подразделение.

Сегодня служба проходит организационный этап. Хозяйство новой службы весьма обширно:

- дистанция пожарной автоматики
- дистанция видеонаблюдения
- дистанция пассажирской автоматики
- две дистанции проводные
- дистанция капитального ремонта
- лаборатория связи
- технические мастерские

В штате Службы связи около 1500 работников.

В планах развития:

- построение транспортной сети,
- модернизация внутренней технологической связи,
- модернизация громкоговорящего оповещения на станциях.



СЛУЖБА СВЯЗИ

Пожалуй, одна из самых крупных реформ 2012 года в метрополитене – создание Службы связи, которая с июля стала самостоятельным подразделением, выделенным из бывшей Службы СЦБ и связи. Реформа назревала давно – на сегодняшний день связевое хозяйство в метрополитене настолько велико, что и управлять им необходимо отдельно. О своей новой работе и новой службе нам рассказал начальник Службы связи Евгений Моисеев.

— Как прошла граница между двумя новыми службами?

— СЦБ – это ответственнейший сектор работы в метрополитене, непосредственно связанный с безопасностью пассажиров. А связь была лишь частью этой службы, и это сказывалось на финансировании, на показателях эффективности. Сейчас, при разделении функций, руководство Службы сигнализации будет сосредоточено на вопросах безопасности движения составов, а наша служба будет управлять и обслуживать системы связи и пассажирскую автоматику. Для Службы связи это разделение дает возможность самостоятельного развития в интересах метрополитена. Сразу после реформирования мы начали работать в необходимом направлении, чтобы показать положительные результаты этой реформы, а для этого нужно много работать. Аналогичная реформа произошла 7 лет назад в Российских железных дорогах. Опыт положительный и, поэтому сейчас применяется в метрополитене.

— Расскажите о вашем опыте.

— В 1991 году поступил в Самарский университет путей сообщения им. М.Т. Елизарова. В 96-м году получил диплом о высшем образовании по специальности инженер-электрик. Когда я работал главным инженером на Куйбышевской железной дороге, было многое сделано для перевода всех видов связи на цифровые системы, был открыт самый крупный в России диспетчерский центр управления. В Калининградской дирекции связи была реализована программа по замене аналогового оборудования на цифровое, организованы комплексные бригады по обслуживанию устройств связи. Работал монтажником, механиком, старшим механиком, заместителем начальника дистанции. В 2007 году был переведен с должности главного инженера дорожной дирекции связи Куйбышевской железной дороги в Калининград на должность начальника дорожной дирекции связи.

— Современные технологии меняются стремительно. Наверное, когда вы были студентом, многих возможностей связи, которые широко используются сегодня, ещё не существовало?

— Я начал работать как раз в тот период, когда технологии стали меняться. Когда я поступил на службу, использовались воздушные линии связи. Потом системы были переведены на кабельные линии, и вскоре началась

модернизация с переходом на оптико-волоконные линии связи. Когда я работал главным инженером на железной дороге, был введен самый крупный в России единый диспетчерский центр управления. Калининградская дирекция связи была полностью оцифрована.

— А чем отличаются системы связи в метрополитене?

— В метро работа проходит также стремительно и быстро, как и поезда в тоннелях. Коллектив метрополитена работает слаженно, с полной отдачей и готовностью в любую минуту оперативно решить проблему или устранить неполадки. Люди преданы своему делу, для хорошего результата это важно. Если говорить о технической стороне, то хозяйство связи в течение ближайших лет будет поэтапно модернизировано в соответствии с новыми технологиями. Мы уже подготовили техническое задание на создание корпоративной транспортной сети. Это изменит многое в нашей работе и облегчит труд персонала. Некоторые виды повреждений будет возможно устранять дистанционно, появится система мониторинга и не только. Развитие связи станет толчком для развития других подразделений метрополитена и будет полезно для общей оптимизации.

— Будет ли организовано обучение персонала в связи с переходом на новое оборудование?

— В нашей работе очень важно находить время для обучения. Новая структура позволит службе уделить внимание и этому вопросу. Внедрять новые технологии, не обладая специалистами с должным уровнем квалификации, бесполезно и не эффективно. Я сам, уже работая, нашел время, чтобы защитить диссертацию, стал кандидатом технических наук.

— У вас есть хобби и связано ли оно с работой связиста?

— В свободное время запускаю радиоуправляемые модели. Но более серьезным увлечением считаю фотографию. Фотография, как и связь, с технической точки зрения сделала большой шаг вперед. Раньше проявлял пленки, сейчас собираю цифровые фотоальбомы. Много фотографирую во время путешествий.

— У вас в кабинете на стене висит награда за пропаганду здорового образа жизни. Какими видами спорта увлекаетесь?

— Когда я принимаю новых сотрудников на службу, на собеседовании я задаю вопрос о работе и, обязательно, о спорте. Я большой сторонник самых разных спортивных соревнований: футбол, волейбол, теннис, шахматы, бег. Как руководитель службы буду подавать пример и уделять внимание возможностям для участия сотрудников в спортивных мероприятиях. В работе, как в спорте, нужно стремиться быть лучшим.



РЕПОРТАЖ

Многие помнят автоматы в московском метро, которые делали размен, а турникеты принимали монеты для прохода на станцию. Кажется, это было не так давно, но за последние 20 лет системы оплаты проезда изменились вместе с ритмом и образом жизни в столице.

Сегодня проездной билет – это бесконтактная карта, позволяющая пассажиру за секунды проходить через турникет. Современные турникеты стали безопасными и устанавливаются на всех новых станциях и в вестибюлях, где проходит капитальный ремонт. Но проблема очередей в билетные кассы остается актуальной, особенно в часы пик утром и вечером. При этом в первую очередь неудобства испытывают те пассажиры, которые не пользуются метро ежедневно и вынуждены стоять в очередях, чтобы приобрести билет на одну-две поездки. Решить эту проблему должны новые автоматы по продаже билетов, которые стали появляться ещё в прошлом году.

Для обслуживания нового оборудования специалисты Московского метрополитена проходят дополнительное обучение.

Среди молодых инженеров Службы связи, обслуживающих автоматы, турникеты и кассовые узлы, работает Александр Абурахманов. Выпускник технического ВУЗа, Александр хорошо разбирается в электронике, прошел обучение в Учебном центре. Он один из специалистов, который в течение своей рабочей смены выезжает по вызову на те станции, откуда поступает сигнал о неисправности автомата.

Современная система АРМ отображает все 1200 автоматов в одной программе, и специалисты дистанционно видят, какие автоматы в работе, какие остановлены и, по какой причине. Старший кассир на станции это скорая помощь для автомата. Он загружает в автомат билеты, следит за исправной работой и проводит инкассацию. Если происходит ошибка, старший кассир вызывает

механика Службы связи, который оперативно приезжает на станцию и устраняет неполадки. В дневное время на всех станциях дежурят механики. Если неисправность окажется серьезной, то устранять ее будет по гарантии сервисная служба фирмы-производителя. В среднем все неисправности устраняются в течение 15 – 30 минут.

- Один автомат вмещает до 2000 билетов.
- Срок эксплуатации современного автомата более 5 лет.

В планах руководства метрополитена обеспечение автоматами всех станций метро. «В ближайшей перспективе появятся автоматы, позволяющие оплачивать проезд больше, чем на 2 поездки, с возможностью оплатить проезд банковской картой и пополнить транспортную карту на длительный срок.»



МЕТРО РОССИИ И МИРА

В МЕТРО ЧИКАГО ПОЯВИЛСЯ
ПОЕЗД-МУЗЕЙ

Поезда, в том числе, и поезда метро, созданы, в первую очередь, для быстрого передвижения людей между точками «А» и «Б». Однако бывают такие случаи, когда эти транспортные средства выполняют совершенно несвойственные для себя функции. К примеру, в чикагском метро появился поезд-музей, где пассажиры смогут полюбоваться произведениями современного искусства.

Идея создать мобильную художественную галерею в поезде метрополитена появилась у группы студентов университета Art Institute of Chicago еще в 2008 году. Однако руководство подземки не сразу согласилось реализовать эту смелую идею.

Впрочем, настойчивость, которую проявила инициативная группа, проломила непонимание чиновников. И поезд-галерея Art on Track все-таки появился в тоннелях сабвея города Чикаго.

Поезд Art on Track работает как стандартная художественная галерея, специализирующаяся на современном искусстве. Он состоит из шести вагонов, каждый из которых является выставочным залом с собственной экспозицией. Каждый месяц (иногда чаще, иногда реже) в них происходит смена выставок.

В основном, в поезде-галерее Art on Track представлены работы чикагских художников, как знаменитых, так и молодых, начинающих.

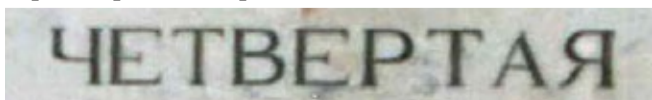
Никаких отдельных билетов для посещения этого необычного музея покупать не нужно – достаточно лишь заплатить за вход в метрополитен. Но можно оставить свои добровольные пожертвования, положив деньги в специальные ящики, которые есть в каждом вагоне Art on Track. В целом же, проект существует за счет спонсорских денег от крупных чикагских компаний и самого учебного заведения Art Institute of Chicago, которое радо было таким образом поддержать заслуживающую внимания инициативу своих студентов.

КОНКУРС «МЕТРО В ДЕТАЛЯХ»



Станцию «Свиблово», на которой была сфотографирована надпись «Мытищи», отгадали несколько десятков работников различных подразделений метрополитена, но первой стала Абрагимова Екатерина, инженер отдела АСУП ИВЦ. Мы поздравляем победительницу и весь Информационно-вычислительный центр, который в этом году удерживает первенство по количеству правильных ответов на конкурс.

Убедительно просим быть активнее другие подразделения метрополитена и как можно быстрее отправлять ответы в редакцию – ведь победителем становится только тот, кто первым присылает правильный ответ!



На фото – новое задание конкурса «Метро в деталях». На какой станции можно прочитать это слово и о чем вообще идет речь?

Присылайте ответы на электронный ящик gazeta@mosmetro.ru с указанием вашего имени, контактной информации и подразделения, в котором работаете. Желаем удачи!

НАША ИСТОРИЯ

«СХВАТКА»

В историю сражения на Курской дуге наше метро вписало особую страницу. На участке Беломестное – Сажное – Беленихино с 5 по 7 июля 1943 года вел ожесточенные оборонительные бои с фашистской артиллерией, пехотой и авиацией бронепоезд №746 «Московский метрополитен», который был построен на деньги, собранные работниками нашего предприятия в годы Великой Отечественной войны.

О том, как сражался экипаж, рассказывают бойцы бронепоезда.

Б.Л.Перлин (командир бронеплощадки, командир дивизиона): «...Трое суток наш бронепоезд не зная передышки, сдерживал «тигры» и фердинанды» и отражал зенитными средствами многочисленные налеты вражеской авиации. День 7 июля был самым напряженным для наших войск.

В.К.Паничкин (комиссар): «Наше положение было очень сложным: боеприпасы на исходе, кончились продукты. Решили пробиваться на станцию Беленихино, где находилась полевая база дивизиона. Но сделать этого не смогли: фашистские танки, как позже выяснилось, вплотную подошли к железной дороге, южнее станции Беленихино...».

Б.Л.Перлин (командир бронеплощадки, командир дивизиона): «...Путь оказался отрезан, и тогда было решено возвратиться на станцию Сажное и принять последний бой с фашистами...».

П.Н.Выгорский (старший связист): «...Я дежурил у радики и вдруг услышал тревожную микрофонную передачу на немецком языке. Открытым текстом фашистский радист передавал координаты нашего бронепоезда и просил открыть по нему огонь. Услышанное я срочно передал командиру. Решили немедленно сменить стоянку. Только отъехали на небольшое расстояние, как там, где мы стояли раньше, вздыбилась земля. Горели и взрывались вагоны, взлетел на воздух склад боеприпасов. Бронепоезд продолжал обстрел фашистских войск. О местах стоянки нашего состава не раз докладывали своему командованию немецкие наблюдатели и летчики...».

Б.Л.Перлин (командир бронеплощадки, командир дивизиона): «...Из-за непрерывной стрельбы внутри бронеплощадки стало невыносимо жарко, вся команда сняла с себя гимнастерки и даже нательные рубашки. Пот заливал глаза, мешая вести прицельный огонь. Пороховые газы мешали дышать. Это был экзамен не на аттестат зрелости, а на жизнь или смерть...».

И.В.Соколов (командир орудия 3-й бронеплощадки старший сержант): «...Взрывом бомбы был поврежден паровоз. Из пробоя вырывались клубы горячего пара, вытекала вода из котла. Вышла из строя телефонная связь...».

И.В.Трошкин (ефрейтор, наводчик орудия 3-й бронеплощадки): «Когда командиру нашего ору-



Командный состав бронепоезда «Московский метрополитен» Слева направо сидят: В.К.Паничкин, Б.П.Есин, Ф.В.Баглаев, Э.В.Курочкин. Стоят: А.С.Трухин, Б.Л.Перлин, Городчуков, Д.Ф.Кириллов.

дия, старшему сержанту И.В.Соколову осколком снаряда отбило палец правой руки, мне пришлось заменить Ивана Васильевича и продолжать неравный бой с превосходящими силами противника...».

Д.Ф.Кириллов (командир 4-ой бронеплощадки): «Но вот вышел из строя ствол орудия бронеплощадки. Стрелять нельзя...».

В.К.Паничкин (комиссар): «Я был тяжело контужен – пропали речь и слух, не слушалась левая рука.

Наступил момент, когда пушки и пулеметы бронепоезда умолкли. Все вооружение было разбито. Так погиб бронепоезд «Московский метрополитен».

Б.Л.Перлин (командир бронеплощадки, командир дивизиона): «...Фашистские танки так и не прошли на нашем участке. Но и бронепоезд был полностью выведен из строя: разбиты все бронеплощадки, паровоз...».

P.S.

В.К.Паничкин (ветеран ВОВ, комиссар): «Конечно, я не желаю нашим внукам и правнукам того, что вынесли мы. Невозможно жить, не осознавая, что все, чем владеешь и пользуешься, завоевано твоими предшественниками...».

Вечная память героям!

МАТЕРИАЛ ПОДГОТОВЛЕН КОЛЛЕКТИВОМ
НАРОДНОГО МУЗЕЯ МЕТРОПОЛИТЕНА

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

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

Грудзенко Владимира Леонидовича, помощника машиниста электропоезда электродепо «Варшавское»,
Евменова Владимира Леонидовича, старшего электромеханика Службы сигнализации и связи,
Есакова Николая Георгиевича, инженера дистанции капитального и среднего ремонта Эскалаторной службы,
Котову Тамару Александровну, бухгалтера электродепо «Красная Пресня»,
Максимову Светлану Федоровну, инженера Службы движения,
Пелевину Татьяну Сергеевну, диспетчера Эскалаторной службы,
Сазонова Николая Григорьевича, бригадира электродепо «Северное»,
Соболева Валерия Юрьевича, машиниста эскалатора Эскалаторной службы,
Усачева Сергея Николаевича, бригадира электродепо «Калужское»,
Шеленкову Ирину Александровну, дежурную дома отдыха электродепо «Свиблово».

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

Кунакова Владимира Львовича, начальника Общего отдела,
Логонова Владимира Ивановича, слесаря по ремонту подвижного состава электродепо «Фили»,
Сизова Михаила Михайловича, инструктора производственного обучения рабочих массовых професий электродепо «Выхино»,
Хромова Виктора Владимировича, электромонтера по ремонту аппаратуры релейной защиты и автоматики электродепо «Калужское».

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

Чернышеву Валентину Михайловну, оператора электродепо «Черкизово».

МОЁ МЕТРО

Заказчик: Государственное унитарное предприятие
«Московский метрополитен»

Редколлегия: Иван Беседин, Владимир Егоров, Павел Сухарников, Петр Новиков, Екатерина Беляева
Главный редактор Викарина Багдасарян
Верстка Наталья Эдис
Электронный адрес редакции: gazeta@mosmetro.ru
Отпечатано в типографии ЗАО «Полиграф-защита», Адрес: Россия, 115088, Москва ул. Южнопортовая, 24