

МОЁ



МЕТРО

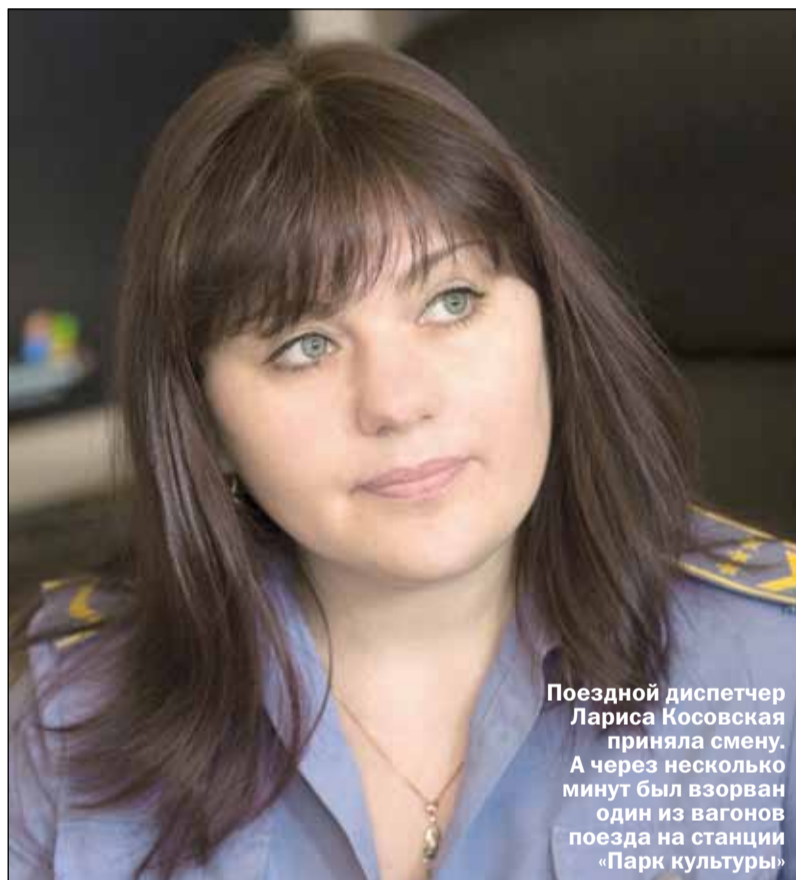
Газета Московского метрополитена

№ 5 (005) • апрель 2010 • gazeta@mosmetro.ru

Бояться было некогда



Ирина Семенова, поездной диспетчер Сокольнической линии, дежурила, когда прогремел взрыв на станции «Лубянка»



Поездной диспетчер Лариса Косовская приняла смену. А через несколько минут был взорван один из вагонов поезда на станции «Парк культуры»

«Взрыв на станции» – один из вопросов, который достался в начале марта в ходе ежемесячных тренировочных занятий поездному диспетчеру Сокольнической линии Ирине Семеновой. Она ответила на «отлично». А 29 марта во время ее дежурства прогремел взрыв на станции «Лубянка». Второй – через 40 минут на станции «Парк культуры», когда на посту Ирину уже сменила ее коллега Лариса Косовская.

Ночное дежурство подходит к концу. Без нескольких минут восемь утра. В 8.00 Ирина Семенова сдает смену другому поездному диспетчеру и можно ехать домой.
«Никаких предчувствий не было. И вот в 7.57 машинист

«Красной стрелы» сообщает, что произошел взрыв на станции «Лубянка». Я не скажу, что его голос был взволнован, он не пугал. Мои первые действия: нужно задержать все поезда с пассажирами, находящиеся на перегонах. Если не успеть, то

составы попадут в задымленный участок... Тут же дежурные по соседним с «Лубянкой» станциям стали докладывать о задымлениях. Я сразу проинформировала диспетчера электромеханической службы, диспетчеров других линий».

За спиной Ирины стояли коллеги, и те, которые сдали смену, и те, кто пришел ее принимать. Не уходил никто. Юлия Уткина, старший поездной диспетчер, говорит, что происходящее было перед глазами всех, но командовала Ирина:

«Все, что можно было сделать, она сделала. Когда мы прибежали, то самые первые команды Ирина уже отдала быстро и

точно. Молодец! Не зря руководство технического участка каждый месяц проводит занятия с диспетчерами. На них мы не просто обсуждаем, а в реальном времени прорабатываем любые возможные чрезвычайные ситуации, которые, к сожалению, случаются. А потом по итогам месяца мы все вместе анализируем проделанную работу, и если кто-то совершал ошибки, разбираемся. Это обязательно для всех, несмотря на стаж и опыт. Ирина, например, работает в метрополитене с 1995 года, на диспетчерский участок пришла в 2002 году.

стр. 3

В НОМЕРЕ

Помощь транспортников

стр. 2



В первые часы после взрывов 29 марта Мосгортранс и МЖД предложили свою помощь Московскому метрополитену.

Лондонский пионер

стр. 2

Служба по доброй воле

стр. 3



Люди с красными повязками на рукавах, которых мы часто видим в Московском метрополитене – члены Добровольной народной дружины.

НОВОСТИ

Открылся восточный вестибюль станции «Площадь Революции»

29 марта 2010 года после реконструкции открылся восточный вестибюль станции «Площадь Революции».

Вестибюль был закрыт в декабре 2008 года. За время реконструкции произведен большой объем ремонтных и строительных работ. Заменены эскалаторы, технический срок эксплуатации которых подошел к концу, а также проведена полная реставрация вестибюля: полы застелили новым гранитом, стены облицевали мрамором «газган». Кроме того, установили современные турникеты, при этом их число существенно увеличили, построены новые кассы, оборудованные по последнему слову техники, а также сооружена комната милиции нового типа.



Обновленный вестибюль станции «Площадь Революции» – долгожданный подарок москвичам

Поезд «Красная стрела» будет восстановлен

Именной поезд «Красная стрела», в котором 29 марта 2010 года произошли трагические события, вернется на линию. Вагон, поврежденный взрывом, после завершения следственных действий будет списан и утилизирован, на его место поставят новый. Ходить состав будет по-прежнему по Сокольнической линии.

Поезд «Красная стрела», посвященный легендарному поезду, связывающему Москву и Санкт-Петербург, один из пяти именных поездов Московского метрополитена. Кроме него, на Сокольнической линии ходит поезд «Курская дуга», на Арбатско-Покровской линии – «Акварель», на Кольцевой – «Читающая Москва», а на Замоскворецкой линии – «Народный ополченец».

Когда эмоции уходят на второй план

В работе сотрудников Московского метрополитена очень важна способность оперативно принимать решения и самостоятельно действовать в чрезвычайных ситуациях. Иногда счет идет на секунды, а итог – спасенные человеческие жизни.

Ирина Сазонова, исполняющая обязанности начальника станции «Парк культуры», находилась на станции «Университет», когда узнала о взрыве на «Лубянке». За плечами 28 лет стажа в Московском метрополитене, поэтому что будет дальше, она понимала: движение в сторону центра остановят, поезда, следующие от «Юго-Западной», будут разворачиваться на «Парке культуры». Значит, надо ехать на свою станцию помогать высаживать пассажиров. Во время пути Ирина информировала пассажиров о произошедшем теракте на «Лубянке» и объясняла, что в центр они смогут попасть теперь только через Кольцевую линию.

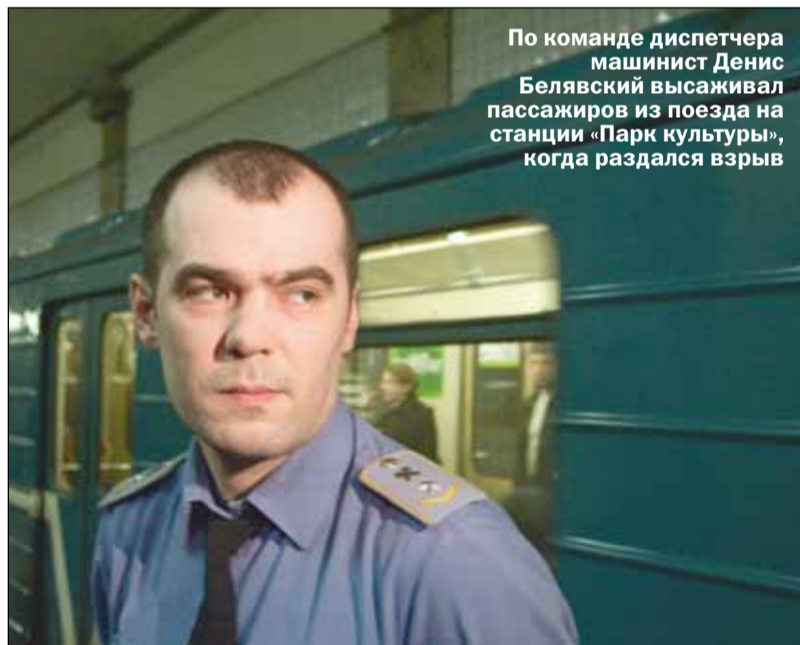
Ирина Сазонова приехала на «Парк культуры», а уже в следующем прибывшем составе прогремел взрыв. «Как только поезд приехал на станцию, я сразу стала эвакуировать пассажиров из первого вагона. Подошла ко второму, когда раздался хлопок в районе третьего вагона. Тут же образовалось большое дымовое облако, я услышала крики», – вспоминает Ирина. По ее словам, паники среди пассажиров не было, не испугалась и она: «От меня срочно требовалось принять меры по эвакуации пассажиров, вывести их всех на улицу. И мы это сделали быстро».

МАШИНИСТ ДЕНИС БЕЛЯВСКИЙ, ДО ТОГО, КАК ПРОЗВУЧАЛ ВЗРЫВ В ТРЕТЬЕМ ВАГОНЕ ПОЕЗДА, КОТОРЫМ ОН УПРАВЛЯЛ, О ТРАГЕДИИ НА «ЛУБЯНКЕ» НЕ ЗНАЛ.

ДЕНИС БЕЛЯВСКИЙ: «КОГДА Я ПРИЕХАЛ НА СТАНЦИЮ «ПАРК КУЛЬТУРЫ», КО МНЕ ПОДОШЛА ДЕЖУРНАЯ И СКАЗАЛА, ЧТОБЫ Я ВЫСАЖИВАЛ ПассажиРОВ. В МОМЕНТ ВЗРЫВА ДВЕРИ БЫЛИ ОТКРЫТЫ. Я СО-



Ирина Сазонова: «В такой ситуации думаешь только о людях»



По команде диспетчера машинист Денис Белявский высаживал пассажиров из поезда на станции «Парк культуры», когда раздался взрыв

ОБЩИЛ ПО «ГРОМКОЙ СВЯЗИ», ЧТО ПОЕЗД ДАЛЬШЕ НЕ ИДЕТ. ПАССАЖИРЫ НАЧАЛИ ВЫХОДИТЬ ИЗ ВАГОНОВ. К МОМЕНТУ ВЗРЫВА БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ИЗ НИХ УЖЕ ВЫШЛА. В ЭТОТ МОМЕНТ ДЕНИС ПОСМОТРЕЛ В ЗЕРКАЛО ЗАДНЕГО ВИДА, УСЛЫШАЛ СИЛЬНЫЙ ХЛОПОК И УВИДЕЛ НЕБОЛЬШОЕ ЗАРЕВО. ОН ТУТ ЖЕ СВЯЗАЛСЯ С ДИСПЕТЧЕРОМ.

Эвакуировав пассажиров со станции, работники метрополитена и милиции незамедлительно начали оказывать помощь раненым. Люди лежали на перроне, некоторые из них подавали признаки жизни. «Использовали все медицинские средства, которые у нас имелись. Вынимали ремни из брюк, перетягивали конечности, так как в основном у лежащих пассажиров

были поражены именно ноги», – говорит Ирина Сазонова. Затем подъехали службы спасения, «скорая помощь», которые оперативно эвакуировали всех раненых. Следом занялись своей работой следственные органы. На следующий день после трагедии Ирина снова была на работе. Говорит, что стресса никакого нет, и отпуск ей не нужен. «Сохранить хладнокровие мне помог мой же характер, – говорит и.о. начальника станции «Парк культуры». – А потом в данной ситуации думаешь только о людях, которые лежат на платформе и истекают кровью. Поэтому все эмоции уходят на второй план».

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

ПОМОЩЬ Транспортные компании поддержали метрополитен

В первые часы после взрывов, 29 марта, все станции на участке «Спортивная» – «Комсомольская» были закрыты для входа и выхода пассажиров. Тут же Мосгортранс и МЖД предложили свою помощь Московскому метрополитену.



Мосгортранс предоставил 130 автобусов для перевозки пассажиров от станции «Спортивная» до станции «Комсомольская» Кольцевой линии. В свою очередь Московская железная дорога выделила дополнительные электрички, которые перевозили пассажиров по маршруту «Белорусский вокзал» – «Каланчевская» – «Курская» – «Текстильщики» – «Царицыно» в обоих направлениях с интервалом движения 20 минут.



КАК У НИХ

Лондонский пионер

Одно из главных событий в истории мирового метрополитена произошло в 1863 году – в Лондоне открылась первая в мире линия внеуличной железной дороги для поездов с паровой тягой, построенная компанией The Metropolitan Railway.

Протяженность первого подземного участка с семью станциями составляла 3,6 км. Уже в первый день новым видом транспорта воспользовались около 30 000 человек. А за первый год работы было перевезено около 10 миллионов пассажиров. Несмотря на то, что поезда в заполненных паровозным дымом и копотью тоннелях были далеко не комфортабельными, популярность метро превзошла все ожидания, и уже в год пуска парламентская комиссия одобрила сооружение подземной окружной железной дороги общей протяженностью около 30 км.

Сегодня Лондонское метро – одно из самых крупных в мире: 270 станций на 11 линиях общей протяженностью более 400 км, а по объемам пассажироперевозок эта система в Европе уступает лишь метрополитенам Москвы и Парижа.

Лондонский метрополитен активно поддерживает различные проекты. Один из самых интересных – поэзия в метро. В вагонах три раза в год вывешивают стихи, причем не только уже хорошо известных, но и начинающих поэтов. Это вызывает у пассажиров большой интерес к поэзии и побуждает их читать больше различных книг.

Есть и определенные трудности: одна из наиболее серьезных проблем Лондонского метрополитена – плохая вентиляция в тоннелях. В 2006 году здесь была зафиксирована температура +47°C. Сейчас проводятся работы по охлаждению тоннелей и станций, а новый подвижной состав оборудован кондиционерами.

Метрополитен Лондона отличается высоким уровнем безопасности. Вероятность того, что кто-то из 3,5 миллиона пассажиров, ежедневно пользующихся этим видом транспорта, станет жертвой преступления, чрезвычайно мала.

После терактов 7 июля 2005 года Министерство безопасности Лондона провело проверку, в результате которой были приняты меры по защите мест общественного пользования, в том числе метро. В результате этого уже несколько лет подряд Лондонский метрополитен получает приз как лучший оператор общественного транспорта: он предоставляет рекордный объем услуг и перевозит больше пассажиров, чем когда-либо, одновременно с этим осуществляя масштабную программу по модернизации и реконструкции сети.

ОКСАНА УСТИНОВА



Первый поезд пошел по знаменитой «трубе» – так зовут лондонцы свой метрополитен – 10 января 1863 года

Служба по доброй воле

Люди с красными повязками на рукавах, которых мы часто видим в Московском метрополитене – члены Добровольной народной дружины. Начальник центрального штаба народной дружины Московского метрополитена Виктор Бадюк считает, что присутствие дружинника в местах массового скопления людей – это психологическая пропаганда. «Мы показываем, что чего-то делать «нельзя».



Виктор Бадюк и заместители начальников штабов народной дружины Московского метрополитена

– Когда появилась дружина Московского метрополитена?

– 2 марта 1959 года, когда создавались многие другие. Однако дружина Московского метрополитена эксклюзив, исключение из правил. После распада Советского Союза многие документы исчезли, и только мы смогли доказать, что наша дружина существует. Так что в этом году мы отметили 51 год со дня своего существо-

вания. Скажу также, что в Москве только две организации имеют на производстве свои дружины: это Московский метрополитен и завод «ЗИЛ». У нас даже есть свой небольшой музей на станции «Библиотека им. Ленина», где представлены интересные документы из истории дружины, копии постановлений, удостоверения, уникальные значки, нагрудные знаки, повязки, форма дружинников разных лет.

– НЕКОТОРЫЕ ПАССАЖИРЫ РЕАГИРУЮТ ТАК, – ГОВОРИТ ВИКТОР БАДЮК, – «ЭТО ЧТО, СОВЕТСКИЕ ВРЕМЕНА ВЕРНУЛИСЬ, ЧТО НА СТАНЦИЯХ НАРОДНЫЕ ДРУЖИННИКИ В ПОВЯЗКАХ ХОДЯТ?» А МЫ ПОХОДИМ И ПОСТОИМ, ТОГДА МОЖЕТ И БЕДА НЕ СЛУЧИТЬСЯ.

– Кто входит в состав Добровольной народной дружины?

– Сотрудники метрополитена, а также те, кто вышел на пенсию или уволился, но попросил оставить его в дружине. Вопрос о принятии в дружину решает аттестацион-

ная комиссия Московского метрополитена, не я единолично. Члены семьи сотрудника также могут стать дружинниками, если получат согласие города. Дело в том, что с улицы людей мы не принимаем. Метрополитен – транспорт повышенной опасности, и все наши люди проходили техминимум, сдавали экзамены. Например, все заместители начальников штабов в бывшем – начальники станций

– Что входит в круг обязанностей дружинника?

– По Конституции Российской Федерации государство не вправе вмешиваться в работу общественных организаций. Чтобы прийти к какому-то знаменателю, было решено аппарат городской дружины штаба сделать госслужащими. Поэтому мы выполняем работу,

которую нам дает в первую очередь, конечно, метрополитен, милиция, городской штаб поручения от мэрии. На объекты дружинники выходят каждый день. Главная наша обязанность – оказывать помощь работникам милиции в охране общественного порядка. Так уж случилось, что наши люди к милиции относятся недоверчиво, а дружинник он вроде как бы и свой, поэтому его замечаниям могут внять. Каждый доброволец должен отработать не менее 4 часов три раза в месяц. Мы не заставляем делать это срочно и по графику. Всегда можно подстроиться под удобное каждому время. Случается и внеплановое дежурство по заявке администрации. Например, на конечных станциях, на контроле, когда идут плановые проверки или когда сломался эскалатор. К тому же дружинники часто выступают в роли понятых и свидетелей при происшествиях в метро того или иного рода.

– Как работала Добровольная народная дружина 29 марта, в день, когда произошли взрывы на станциях «Лубянка» и «Парк культуры»?

– В основном наши дружинники вместе с руководителями штабов работали в тот день на станциях, связанных пересадками с «Лубянкой» и «Парком культуры». В последующие дни наши сотрудники дежурили на станциях, куда люди нескончаемым потоком несли цветы, ставили свечи. Так случилось, что два заместителя начальника штабов Добровольной народной дружины Московского метрополитена 29 марта были на станциях, где прогремели взрывы. Они сами об этом расскажут.

ЮЛИЯ СИДОРОВА



ВАЛЕНТИНА ЯРИШ, заместитель начальника штаба народной дружины Сокольнической линии: «Весь путь ехали с задержками. Объявляли, что от «Парка культуры» до «Комсомольской» движения нет. Прибыли на «Парк культуры» и я увидела знакомого милиционера, он делал объявление через мегафон. Думаю, подойду и спрошу, что случилось, мне-то сказать должен. Оказалось, что был взрыв на «Лубянке». Как ехать на работу? Пошла на Кольцевую линию, как и все. Только стала подниматься по ступенькам перехода, как сади раздался хлопок. Обернулась – все в дыму, крики. Меня вынесло на улицу вместе с толпой. Пока искала троллейбус, к станции подъехали машины «скорой помощи», милиции. Спасатели стали выносить первых раненых. Люди погибли, а кто-то первым делом телефон доставал и снимал все это».



АНГЕЛИНА ПРИВАЛОВА, заместитель начальника штаба народной дружины Таганско-Краснопресненской линии: «Меня вызвали на станцию «Лубянка» после всего случившегося в качестве понятой. Помогала составлять список погибших, собирала их вещи. Не пускала любопытствующих с «Кузнецкого моста». До пяти вечера я оставалась там, под конец давление поднялось, сердце разболелось. Тяжело и невозможно все это».



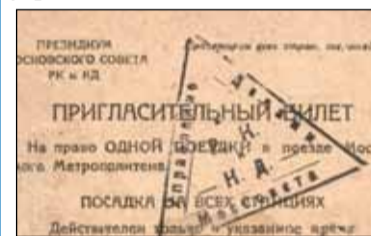
Виктор Бадюк дает инструкции дружинникам перед дежурством

ИСТОРИЧЕСКИЕ ДАТЫ

10 апреля 1935 года – все станции готовящегося к открытию Московского метрополитена были показаны жителям столицы. Для осмотра подземных дворцов были организованы группы рабочих и служащих – ударников социалистического труда.

19 апреля 1935 года – на всей первой очереди Московского метрополитена введена в действие автоблокировка и устройства централизации.

19 апреля 1935 года – на станции Московского метрополитена спустились первые пассажиры. Широким массам трудящихся крупнейшей предприятий Москвы была предоставлена возможность совершать экскурсионные поездки по метро. Моссовет выпустил специальные пригласительные билеты. За эти дни было перевезено свыше 450 000 экскурсантов. Движение началось 19 апреля в 9 часов утра, в остальные дни с 8 часов утра и заканчивалось в 24 часа.



26 апреля 1935 года – ЦК ВКП(б) и СНК СССР утвердили заключение Государственной комиссии по приемке 1-й очереди Московского метрополитена.

26 апреля 1935 года – введено в эксплуатацию первое электродепо Московского метрополитена – «Северное».



5 апреля 1953 года – принят в эксплуатацию участок глубокого заложения Арбатско-Покровской линии со станциями «Арбатская», «Смоленская» и «Киевская». Одновременно прекращено пассажирское движение поездов по участку мелкого заложения от станции «Площадь Революции» до станции «Киевская».

Бояться было некогда

Окончание. Начало на стр. 1

Ее коллега Лариса Косовская в этой должности уже седьмой год. Раз в два года мы сдаем экзамен и отвечаем на вопросы самой серьезной комиссии. А еще ежегодно у нас проходит конкурс диспетчеров, на котором, кстати, Ирина в 2009 году заняла третье место.

В 8.20 Ирина сдала смену Ларисе Косовской. Сама домой не поехала, осталась на работе. Вышла в коридор, а когда вернулась, узнала, что еще один взрыв прогремел на станции «Парк культуры». Теперь оперативно руководить пришел черед Ларисы.

«Я приняла дежурство у Ирины в 8.20. В 8.37 машинист 45-го маршрута доложил о взрыве в третьем вагоне поезда. В этот момент на перегоне «Фрунзенская» – «Парк культуры» находились два состава с пассажирами. В первую очередь, нужно было эвакуировать людей: поезда с перегона мы возвращали на станцию «Фрунзенская». Дала команду высаживать пассажи-



1 апреля 1954 года – введено в эксплуатацию электродепо «Красная Пресня», обслуживающее поезда Кольцевой линии.

20 апреля 1961 года – согласно решению Мосгорисполкома движение всех видов общественного транспорта (в том числе и Московского метрополитена) стало заканчиваться в 0 часов 30 минут.

15 апреля 1964 года – Калужский радиус продлен на 1,5 км от станции «Новые Черемушки» до временной станции «Калужская», построенной на территории электродепо «Калужское».

22 апреля 1970 года – все станции Московского метрополитена оборудованы разменными автоматами.



19 апреля 1999 года – на главных станционных путях станции «Улица 1905 года» включены бесстыковые рельсовые цепи. С этого момента начинается поэтапное внедрение бесстыковых рельсовых цепей на линиях метрополитена.

23 апреля 2002 года – введены в постоянную эксплуатацию составы из вагонов 81-720/721 «Юза» на Люблинской линии. Ранее с лета 1998 года эти составы находились в опытно-промышленной эксплуатации с пассажирами.



ров, всех сотрудников станции направить в вагон оказывать помощь. Вызывала «скорую», МЧС через Ситуационный центр. В это время на «Лубянке» сняли напряжение с контактного рельса для проведения спасательных работ».

Когда Ларису спросили, что она видела на мониторе в этот момент, она ответила, что смотреть на монитор было некогда – надо было организовывать движение и эвакуировать пассажиров.

«Когда ушли поезда, все убрали и доложили, что «Лубянка» и «Парк культуры» готовы к движению, были расставлены пустые составы на станциях «Кропоткинская», «Библиотека им. Ленина», «Охотный Ряд», «Красные ворота». Следующий этап – предупредить машинистов о подготовке к работе на линии, дать информацию об открытии станций для входа пассажиров. Мы все работали слаженно, четко. Волно эмоциям никто не давали, страха не чувствовали: некогда было. Случай не рядовой, и самое страшное, что погибли люди. Да, устала за эту смену, но я диспетчер и моя работа делать все возможное, чтобы пассажиры были в безопасности».

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА

Камелия не могла не помочь

Когда 29 марта в вагоне поезда на станции «Лубянка» прогремел взрыв, в том сам вагоне, в самом его начале, находилась наша коллега, инженер-технолог 1-й дистанции электромеханической службы Камелия Дербенева. Будучи сама раненой, помогла другим пострадавшим продержаться до прибытия спасателей.



Желаем Камелии скорейшего выздоровления

Дмитрий Перевозников, – Я работаю с ней с 2007 года и могу говорить о Камелии только как о прекрасном сотруднике, добрейшем человеке, веселой, общительной, по-настоящему русской женщине. Когда я узнал, что она была в том вагоне, реакция была одна – слезы. Позже я звонил ей в больницу, и мы немного погово-

«Камелия такой человек, что по-другому она поступить просто не смогла бы. Она должна была помочь, – говорит начальник 1-ой дистанции электромеханической службы

рили. Все что хотел, я сказал ей и пожелал. Главное сейчас, чтобы она поправилась».

Камелия Дербенева сейчас находится в городской клинической больнице им. С.П. Боткина. Ее состояние оценивается как средней тяжести: сотрясение мозга, осколочные ранения на руках и ногах. Ей сейчас очень нелегко: несмотря на слабость, она вынуждена помогать следователям, работать с психологами. Все коллеги Камелии, ее друзья говорят о ней как о сильном и очень жизненнолюбивом человеке, с которым обязательно все будет хорошо. Все мы, сотрудники Московского метрополитена, от всего сердца желаем Камелии побыстрее поправиться, счастья ей и ее близким, скорейшего воссоединения ее семье.

ЮЛИЯ АФАНАСЬЕВА



Несмотря на трагические события 29 марта, которые останутся в памяти каждого из нас, Московский метрополитен продолжал работать

Поддержка со всего мира

Коллективу Московского метрополитена

налу и пассажирам, в особенности пострадавшим и их семьям, наше сострадание и сочувствие.

Мы готовы предоставить Вам любую помощь и поддержку, если у Вас возникнет необходимость.

С уважением Майк Браун, управляющий директор Лондонского метрополитена

• Я был очень встревожен новостями об ужасной трагедии в Москве. Я надеюсь, что Вы и ваш привычный график вернется в нормальное русло, как только это станет возможным, и вам не придется пережить подобную трагедию снова. Сотрудники Венских линий поддерживают Вас. С уважением,

Микаэль Лихтенегер, президент компании Венские линии

• Я хотел бы выразить солидарность в столь сложный момент. Барселона и наш метрополитен – с Вами.

Альберт Бускет, генеральный директор компании общественного транспорта Барселоны

• 20 марта 2010 года в Московском метрополитене произошло два скоординированных теракта, которые унесли жизни почти 40 человек. По имеющейся информации, теракты произошли на двух станциях, были направлены на мирных жителей и посеяли панику и страх.

Сотрудники Транспортной компании Праги глубоко расстроены этим печальным известием и выражают соболезнования своим коллегам в Вашей компании и ни в чем неповинным пассажирам.

От лица сотрудников компании и от себя лично я хотел бы выразить соболезнования по поводу гибели невинных людей и той боли, которую переживают их родственники, оставшиеся в живых пассажиры и все жители Москвы.

Я твердо уверен, что организаторы этого ужасного преступления будут задержаны и наказаны.

С уважением Мартин Дворак, Компания общественного транспорта Праги

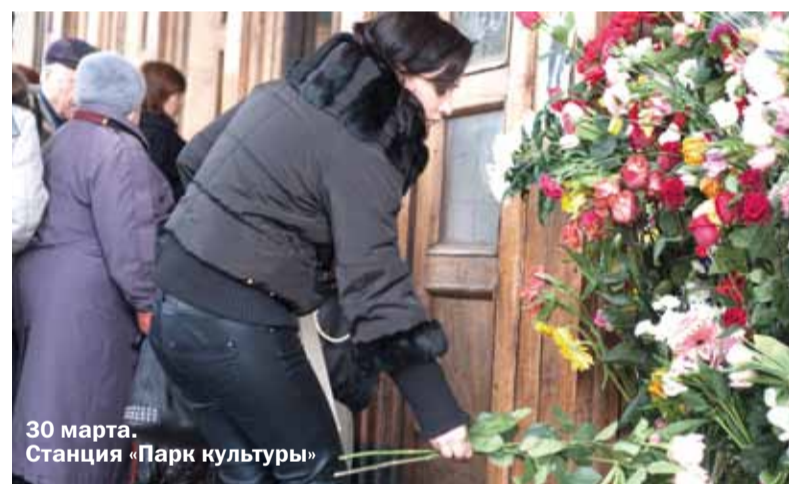
• В первую очередь, мы хотели бы выразить наши самые глубокие чувства в эти печальные и сложные времена в связи с трагическими новостями о террористических атаках на Московском метрополитене.

Так как мы имеем отношение к общественному транспорту, мы осознаем, что есть риск быть вовлеченным в потенциальные террористические действия, которые могут произойти. Мы постоянно прилагаем все силы, направленные на предупреждение и избежание этого типа террористической деятельности, тем не менее это подчас очень сложная задача.

Мы хотели бы предложить Вам помощь и поддержку всех членов Ассоциации АЛАМИС из Испании, Португалии и Латинской Америки.

В заключение, от лица г-на Хосе Хорхи Фагали, президента ассоциации АЛАМИС, передайте наши соболезнования всем на Московском метрополитене и если Вам потребуется помощь, пожалуйста, сообщите нам. Искренне Ваш

Аурелио Рохо Гарридо, генеральный секретарь АЛАМИС, заместитель директора метрополитена Мадрида



30 марта. Станция «Парк культуры»

С САЙТА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

• **Здыся, 29/03/2010 21:03**

Я хочу найти машиниста, управлявшего составом, который начал отъезжать от станции Лубянка в 7.50-7.51, т.е. во время взрыва, в сторону Охотного Ряда. И это несмотря на то, что последние вагоны (как минимум) трясануло ударной волной так, что люди как деревья в грозу пригнулись (я ехала в предпоследнем вагоне в сторону юго-запада на это самое время). Несмотря на это, он не остановился, а продолжил ход. Найти и расцеловать его, в ноги поклониться. И этой благодарности будет мало.

• **Сергей, 30/03/2010 01:44**

Тяжело осознавать, что люди погибли и их не вернуть. Вечная им память. Но поезд-то можно вернуть

и спасти, а не расцеплять и перекрашивать вагоны, вцепляя их в другие составы! Это же самый добрый и красивый поезд во всем метро! Лучше пафосной Акварели в миллион раз. Простенько и со вкусом. И могу от лица многих, кто ездит в метро, сказать, что его любят очень.

Обращаюсь к руководству с просьбой ответить, какова его дальнейшая судьба. Пожалуйста, верните его на линию после восстановления вагона.

• **Виталий, 30/03/2010 09:34**

Приношу глубочайшие соболезнования родственникам погибших и пострадавших при взрывах на станциях метро «Лубянка» и «Парк культуры». Помним, скорбим...

СОБОЛЕЗНОВАНИЯ ПассажиРОВ

• Очень расстроен тем, что погибли люди. Мы были в Москве два года назад, и нам очень понравилось метро. Неприятно, что эти преступники убивают ни в чем не повинных людей.

Очень сочувствую,

Т. Шмидт

• Мои соболезнования семьям погибших! Жаль не

могу помочь раненым (у меня низкий гемоглобин). А метрополитеновцам хочу сказать, что метро – наш добрый друг и очень жаль, когда в нем происходит неприятные истории разного масштаба. Но если мы все будем вместе, то сумеем одолеть их все, а может, и предотвратить.

Ольга Певца



Заказчик Государственное унитарное предприятие «Московский метрополитен»

Редколлегия: Дмитрий Гаев, Светлана Царева, Павел Сухарников, Ольга Желанова, Екатерина Беляева, Петр Новиков
Главный редактор Ольга Желанова
Верстка Георгий Кочегаров
Корректура Федор Баранков

Информационный лист № 5 (005) апрель 2010 г. Заказ № _____
Подписано в печать по графику: 07.04.2010, 18.00.

Подписано в печать фактически: 07.04.2010, 18.00.
Тираж: 999 экз. Распространяется бесплатно
Издатель-редакция:
ЗАО «Издательский дом «Медиа Инфо Групп»
Генеральный директор Е. П. Сульдина
Адрес: 129110, Москва, ул. Щепкина, д. 47, стр. 1
Телефон: +7 (495) 688-80-78
Электронный адрес редакции: gazeta@mosmetro.ru
Отпечатано в типографии: ООО «Тисо Принт»
Адрес: 127018, Москва, ул. Складочная, д. 3, стр. 6