



С Днём открытия Московского метрополитена!

ЦИФРА НОМЕРА

1 500 000

Столько россиян ежегодно нуждаются в переливании крови. Это соизмеримо с численностью населения Екатеринбурга. Чтобы удовлетворить потребность больниц в донорской крови, нужно, чтобы на 1 000 человек приходилось 40 донаций в год. У каждого из нас есть шанс спасти чью-то жизнь. В метрополитене стартует акция «День донора».

стр. 5

ЦИТАТА НОМЕРА

«Если что-то где-то происходит, ты всегда слышишь и сразу подключаешься, чтобы владеть информацией ещё до того, как тебе её доложили».

Ольга Кузина,
дежурный по метрополитену

стр. 6

ВОПРОС НОМЕРА

Какая станция самая популярная? Где расположен самый длинный перегон?

Приводим рекорды московского метро к его 86-летию.

стр. 8

15 мая 1935 года московское метро распахнуло двери для пассажиров. Перенестись в атмосферу прошлого помогла наша коллега, педагог самодеятельного театра «Метро» Анна Бартини

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Уважаемые коллеги!

Виктор Козловский,
начальник
Московского
метрополитена



Хочу поздравить вас сразу с двумя замечательными праздниками, которые мы отмечаем в мае, – с Днём Победы в Великой Отечественной войне и 86-летием со дня открытия первой очереди Московского метрополитена!

На первый взгляд, у этих событий нет ничего общего, но оба этих праздника символизируют самоотверженность и волю наших соотечественников в стремлении к достижению поставленных целей. В начале 30-х годов прошлого века тысячи метростроителей «сражались под землёй» во время строительства нового для нашей столицы вида транспорта, а в 1940-е годы многие из них, не жалея жизни и сил, отстаивали нашу свободу на полях сражений.

В эти майские дни давайте вспомним всех, кто в трудное для нашей страны время показывал другим пример доблести, трудолюбия и отваги. Тех, кто мужественно преодолевал любые трудности и проявлял упорство в выполнении поставленных задач. На фронте и в тылу, в тяжёлое военное и в мирное время.

Сегодня их дело продолжаем мы – обеспечиваем чёткую и бесперебойную работу крупнейшего транспортного предприятия Москвы. И своим профессионализмом, мастерством и слаженной работой будем достойны памяти наших предшественников!

С наступающими праздниками вас, дорогие друзья! Крепкого здоровья, долголетия, благополучия и мирного неба над головой!

ФОТОЛЕТОПИСЬ

Сооружено в дни Отечественной войны

ТАКИЕ НАДПИСИ УКРАШАЮТ НАЗЕМНЫЕ ВЕСТИБЮЛИ СЕМИ СТАНЦИЙ ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ МЕТРО – ТОЙ, ЧТО БЫЛА ВВЕДЕНА В ГОДЫ ВОЙНЫ. ВСПОМНИМ ОБ ЭТОЙ СТРАНИЦЕ ИСТОРИИ В ПРЕДДВЕРИИ ДВУХ ВАЖНЫХ ДАТ.

ЗАМОСКВОРЕЦКИЙ РАДИУС

«НОВОКУЗНЕЦКАЯ»



Открыта 20 ноября 1943 года. Проект Ивана Таранова и Надежды Быковой. Тема станции – преемственность русских воинов и Красной армии. Эта линия заложена известной речью Сталина 7 ноября 1941 года, где он обратился к образам Александра Невского, Дмитрия Донского и других великих предков. Главное украшение свода – шесть мозаичных панно. Они выполнены Владимиром Фроловым в блокаде Ленинграда и вывезены моряками Ладожской флотилии.

«ПАВЕЛЕЦКАЯ»



Открыта 20 ноября 1943 года. Проект Виктора и Александра Весниных. Война повлияла на облик станции. Изготовленные для неё мозаичные панно, посвящённые Донбассу, оказались невостребованными, поскольку с началом войны металлоконструкции для «Павелецкой» остались в Днепропетровске на временно оккупированной территории. В 1948 году на станции началась реконструкция по проекту, сходному с первым, но без панно на своде – они заняли своё место на «Новокузнецкой».

«ЗАВОД ИМ. СТАЛИНА»
(СЕГОДНЯ «АВТОЗАВОДСКАЯ»)



Открыта 1 января 1943 года. Проект Алексея Душкина. Названа по находившемуся поблизости заводу ЗИС (затем ЗИЛ). Основная тема станции – труд советского народа в дни войны. Мозаичные панно на стенах рассказывают, как ковалось оружие Победы.

ПОКРОВСКИЙ РАДИУС

«БАУМАНСКАЯ»



Открыта 18 января 1944 года. Проект Бориса Иофана. Станцию планировали посвятить теме восстания Спартака. Война не изменила общий облик, но название «Спартакоская» поменяли на «Бауманская» и вместо скульптур древних римлян установили фигуры воинов, партизан и тружеников тыла.

«ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ»



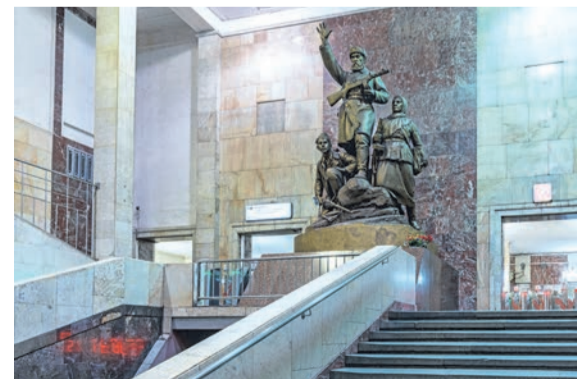
Открыта 15 мая 1944 года. Проект Владимира Шуко, Владимира Гельфрейха и Игоря Рожина. Соседствует с электроламповым заводом, что отразилось в названии и облике. Первое, что бросается в глаза, – это свод станции с огромным количеством электрических солнц.

«СТАЛИНСКАЯ» (СЕЙЧАС «СЕМЁНОВСКАЯ»)



Открыта 18 января 1944 года. Проект Самуила Кравца. Чеканные щиты на стенах с оружием разных видов войск Красной армии и флота в годы Великой Отечественной чередуются с лепными медальонами, изображающими воинов. Торцы станции украшает скульптурное изображение ордена «Победа» на фоне развевающихся знамён.

«ИЗМАЙЛОВСКИЙ ПАРК КУЛЬТУРЫ И ОТДЫХА
ИМ. СТАЛИНА» (СЕЙЧАС «ПАРТИЗАНСКАЯ»)



Открыта 18 января 1944 года. Проект Бориса Виленского. Оформление посвящено партизанскому движению. Изначально планировалась спортивная тема из-за строящегося рядом стадиона, но война изменила облик станции. **ММ**

ОТКРЫТИЕ

Новые станции: «Мнёвники» и «Народное ополчение»

ТЕПЕРЬ В СОСТАВ БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ ВХОДИТ 12 СТАНЦИЙ. ЧТОБЫ КОЛЬЦО ЗАМКНУЛОСЬ, НУЖНО ПОСТРОИТЬ ЕЩЁ 19.

1 апреля Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы сообщил об открытии станций западного участка БКЛ – «Мнёвники» и «Народное ополчение». Это первые станции метро в районе Хорошёво-Мнёвники, где проживает 174 000 человек. Станция «Мнёвники» расположена в северной части Мнёвниковской поймы. Здесь же идёт строительство 13-этажного многофункционального комплекса, который войдёт в состав транспортно-пересадочного узла.

Станция «Народное ополчение» находится на проспекте Маршала Жукова у пересечения его с улицей Демьяна Бедного. В перспективе со станции можно будет пересечь на Рублёво-Архангельскую линию метро, строительство которой начнётся в конце 2021 года. **ММ**

Платформу станции «Народное ополчение» украшают тематические панно с портретами защитников города. Рисунки нанесены на панели с помощью ультрафиолетовой печати



Над обликом станции «Мнёвники» работало архитектурное бюро Тимура Башкаева. Основными материалами стали бетон и цветной металл, а главным акцентом – красная футуристическая арка

«Сокол»: как меняется второе метродепо Москвы

ОНО СТАНЕТ ОСНОВНЫМ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ЗАМОСКВОРЕЦКОЙ ЛИНИИ.



Фото: пресс-служба Мэра и Правительства Москвы

Мэр Москвы Сергей Собянин открыл после реконструкции первый пусковой комплекс электродепо «Сокол». За два года на территории старого завода по ремонту электроподвижного состава были построены современный отстойно-ремонтный корпус с веером путей, газовой котельной, тягово-понижительной подстанцией, компрессорной, очистными сооружениями, насосной системой автоматического пожаротушения с резервуаром, а также новый административно-бытовой корпус.

После реконструкции мощности электродепо увеличены вдвое – коли-

чество канав для отстоя и обслуживания поездов выросло с 24 до 46. Теперь на ночёвку сюда смогут заезжать 30 поездов вместо 15. Кроме того, в электродепо установлена микропроцессорная система автоматизации и телемеханики управления движением поездов (АТДП). Об этом сообщил «Мосинжпроект» – оператор Программы развития Московского метрополитена. Система позволяет в автоматическом режиме диагностировать оборудование и своевременно предупреждать о предотказном состоянии того или иного устройства, а значит – сокращать временной

интервал при приёмке и выдаче на линию подвижного состава.

В новом административно-бытовом корпусе также созданы комфортные условия для персонала. Машинисты могут отдохнуть в номерах гостиничного типа со всеми удобствами. Предусмотрены столовая и спортивный зал. Благодаря расширению мощностей в электродепо появилось порядка 100 новых рабочих мест. Всего на объекте вскоре будет занято более 1 100 человек. В обновлённое депо также вернутся эксплуатационные службы метрополитена, временно переведённые в электродепо «Митино» и «Братеево». **ММ**

ЛУЧШИЕ В МИРЕ

«Москву-2020»
признали самой
красивой

НАШ ПОЕЗД ПОЛУЧИЛ ПРЕМИЮ ЗА ЛУЧШИЙ ДИЗАЙН – RED DOT AWARD: PRODUCT DESIGN 2021.



Международное жюри единогласно поставило составу 81-775/776/777 высшую оценку в категории «Поезда и самолёты», сообщает пресс-служба Московского метрополитена. В выборе облика «Москвы-2020» участвовали пассажиры. Они проголосовали за округлую маску поезда с вертикальными фарами. Позже финальный вариант дизайна был создан совместно с ItalDesign – компанией, которая сотрудничает с такими крупными брендами, как Audi, Airbus, Nissan, McLaren и Lamborghini.

«Москва-2020» хороша не только внешне. В каждом вагоне – автоматическая система обеззараживания воздуха. Широкие двери ускоряют посадку. Новый состав на 15% тише предшественников. Самый красивый поезд в мире сегодня ходит по Калужско-Рижской и Кольцевой линиям. **ММ**



Первый поезд «Москва-2020» вышел на Кольцевую линию из электродепо «Красная Пресня» 6 октября 2020 года

3

апрель
4 (120) 2021

П
а
н
о
р
а
м
а

АНОНС

Конкурсы профессий: Что у нас впереди?

В МЕТРОПОЛИТЕНЕ ЕЖЕГОДНО ПРОХОДЯТ КОНКУРСЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА. ЭТО ШАНС ПРОЯВИТЬ СЕБЯ, ПОВЫСИТЬ КЛАСС (В НЕКОТОРЫХ СПЕЦИАЛЬНОСТЯХ) И ПОЛУЧИТЬ ПРЕМИЮ. КТО БУДЕТ СОРЕВНОВАТЬСЯ ЗА ЗВАНИЕ ЛУЧШИХ В ЭТОМ ГОДУ? ПРЕДСТАВЛЯЕМ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ КАЛЕНДАРЬ.

ГОРОДСКОЙ КОНКУРС «МОСКОВСКИЕ МАСТЕРА»

**МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА
ИНСПЕКТОР ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ВОДИТЕЛЬ ТРАМВАЯ**

Июнь-июль

**ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ
МЕТРОПОЛИТЕНА**

Июль

КОНКУРСЫ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

**ЛУЧШИЙ ПО ПРОФЕССИИ –
ОТДЕЛ ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ**

I этап – март-ноябрь II этап – декабрь

**СОРЕВНОВАНИЯ БОЕВЫХ РАСЧЁТОВ
ДОБРОВОЛЬНЫХ ПОЖАРНЫХ ДРУЖИН**

СОРЕВНОВАНИЯ САНДРУЖИННИКОВ

СЛУЖБЫ СБОРА ДОХОДОВ

ЛУЧШИЙ ПО ПРОФЕССИИ –

ЦЕНТР ОБЕСПЕЧЕНИЯ

МОБИЛЬНОСТИ ПассаЖИРОВ

СЛУЖБЫ ПассаЖИРСКИХ СЕРВИСОВ

Сентябрь-октябрь

**ЛУЧШИЙ
МЕДИЦИНСКИЙ
РАБОТНИК**

IV квартал

**ЛУЧШИЙ СПЕЦИАЛИСТ
ПО ОХРАНЕ ТРУДА**

ЗНАТОКИ ПТЭ-2021

(вопрос о проведении на решении)

III квартал

**МАШИНИСТ-ИНСТРУКТОР
ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД
ЛУЧШАЯ БРИГАДА ПВС-СЦБ**

Ноябрь

**ЛУЧШИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИК СВЯЗИ
ЛУЧШИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИК РАДИО**

Октябрь-ноябрь

**ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР МЕТРОПОЛИТЕНА – 2021
ЛУЧШИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИК СЦБ**

Декабрь

КОНКУРС СРЕДИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

**ЛУЧШИЙ HR-СПЕЦИАЛИСТ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Декабрь

ММ СЛЕДИТ ЗА СОБЫТИЯМИ И РАССКАЖЕТ О ЛУЧШИХ ПРОФЕССИОНАЛАХ

ЗДОРОВЬЕ

Три довода: почему стоит сделать прививку

- 1** Почти у каждого пятого есть минимум одно заболевание, которое увеличивает риск тяжёлой формы COVID-19. Вакцина «Спутник V» полностью исключает эту опасность.
- 2** Для коллективного иммунитета нужна массовая вакцинация. Вирус представляет угрозу для пожилых и людей с сопутствующими заболеваниями. Среди них есть те, кому вакцинация противопоказана. Так что ваш выбор важен не только для вас.
- 3** У некоторых переболевших отмечается длинный «ковидный хвост» побочных последствий. В то время как после «Спутника V», по признанию мировых экспертов, риск нежелательных явлений минимальный.

ЗАПИСЬ НА ПРИВИВКУ

В ОТДЕЛАХ КАДРОВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
И ПО ГОРЯЧЕЙ ЛИНИИ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ

8 (903) 288-58-82

ЕЖЕДНЕВНО С 8:00 ДО 20:00

ХОББИ

Сделано вручную

В ДИРЕКЦИИ ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ И СИСТЕМ СВЯЗИ ПОДВЕЛИ ИТОГИ ТВОРЧЕСКОГО КОНКУРСА. ЕГО ЕЖЕГОДНО ПРОВОДИТ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ДИТС.

В конкурсе соревнуются как работники Дирекции, так и их дети. Участников распределяют по возрастным категориям, а работы – по номинациям. Чтобы определить призёров, члены жюри оценивают мастерство конкурсантов, самостоятельность исполнения и оригинальность. После подведения итогов все участники получают грамоты и ценные подарки. А лучшие работы попадают в витрину, установленную в фойе актового зала на проспекте Мира.

Постоянная участница творческого конкурса – Галина Зенина, электромеханик связи 1 дистанции связи. «У меня сменный график, свободного времени много. Сажусь за поделки, когда приходит вдохновение, – рассказывает мастерица. – Перед конкурсом как раз так и случилось, я сначала сделала несколько новогодних ёлок, а потом из бумажных трубочек, стилизованных под брёвна, вырос медвежий дом». Медведи – из орехов, кровля – из спагетти. Галина уточняет, что крышу в собственном доме тоже может перекрыть. **ММ**



Галина Зенина представила на суд жюри сразу семь работ

2021 Победители конкурса

ПОДЕЛКИ ИЗ РАЗЛИЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

До 6 лет
Арина и Всеволод Кашины, Софья Доволова,
Ксения Королёва
7–10 лет
Валерия Доволова, Диана Дахина, Даниил Шаров
11–15 лет
Дарья Кабатчикова, Ульяна Леонова
16 лет и старше
Галина Зенина,
электромеханик связи 1 дистанции связи
Сергей Гнеушев,
инженер-электроник 1 дистанции связи
Ольга Леонова,
специалист отдела управления персоналом

ЖИВОПИСЬ, ГРАФИКА

До 6 лет
Марьяна Гнеушева, Евгения Щитова
7–10 лет
Варвара Корнилова, Маргарита Каткова
11–15 лет
Ксения Копейкина, Илья Кабатчиков,
Диана Романовская

ВЫШИВКА

Ирина Новикова,
специалист планово-экономического отдела
Олеся Панина,
ведущий инженер отдела эксплуатации
Марина Кабатчикова,
техник 1 дистанции связи

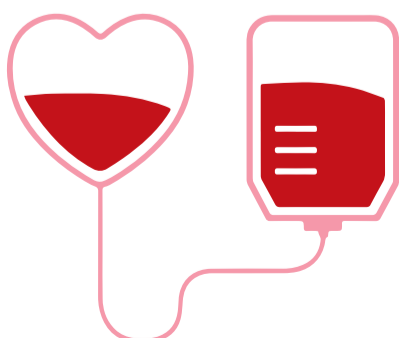
К
О
М
А
Н
Д
А

АКЦИЯ

Ваш шанс КОГО-ТО СПАСТИ

СКОРО В МЕТРОПОЛИТЕНЕ СТАРТУЕТ «ДЕНЬ ДОНОРА». ПРИВОДИМ КАЛЕНДАРЬ АКЦИИ НА СЕРЕДИНУ МАЯ – СЕРЕДИНУ ИЮНЯ.

| | | |
|--------|---|---|
| 18 мая | Служба профориентации, обучения и развития персонала, Варшавское шоссе, д. 93 Электродепо «Фили», Багратионовский пр-д, д. 16 | 8 (495) 622-28-31 8 (495) 622-73-18 8 (495) 622-23-02 |
| 3 июня | Электродепо «Варшавское», Варшавское шоссе, д. 95 | 8 (495) 622-13-64 |
| 4 июня | Электродепо «Замоскворецкое», Варшавское шоссе, д. 93 | 8 (495) 622-75-36 |
| 7 июня | Электродепо «Новогиреево», ул. Сталеваров, д. 5 | 8 (495) 622-12-36 |
| | Электродепо «Владыкино», Березовая аллея, д. 8, стр. 1 | 8 (495) 688-05-82 |
| | Электродепо «Печатники», Проектируемый пр-т № 3683, д. 4 | 8 (495) 684-97-46 |

**ЕСЛИ ВЫ ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ СТАТЬ ДОНОРОМ**

1. Выберите и согласуйте со своим руководителем дату.
2. Заранее позвоните в отдел кадров того подразделения, куда вы поедете сдавать кровь, чтобы они владели статистикой о своих потенциальных донорах и подготовились к их приёму (телефоны в справочниках или у кадровиков вашего подразделения).
3. Известите ваших кадровиков о своём решении — они помогут правильно оформить документы о дополнительных днях отдыха.
4. За пару дней до назначенного срока позвоните в выбранный вами донорский пункт, чтобы уточнить, не было ли переноса даты (телефоны в таблице).
Не упустите возможность сделать добро!

6

апрель
4 (120) 2021О
Д
И
Н
Д
Е
Н
Ь
С

«Дежурный по метрополитену Кузина слушает»

ЖУРНАЛИСТ ММ ПОСЕТИЛА ЕДИНЫЙ ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР, ЧТОБЫ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ЧЕЛОВЕКОМ, КОТОРЫЙ ВЛАДЕЕТ ВСЕЙ ИНФОРМАЦИЕЙ ОБ ОПЕРАТИВНОЙ РАБОТЕ МЕТРО. ЭТО ОЛЬГА КУЗИНА, ДЕЖУРНЫЙ ПО МЕТРОПОЛИТЕНУ.

Скоординировать действия служб, информировать руководство, помочь в принятии решения и выходе из сложной ситуации – основные задачи дежурного по метрополитену



Д

ежурный по метрополитену – профессия уникальная. На предприятии в этой должности работают всего 10 человек. Коллеги называют их гуру, ведь эти специалисты, помимо колоссального профессионального опыта, огромного багажа знаний, владеют ещё и необходимыми личностными качествами: выдержкой, эмоциональной устойчивостью, сообразительностью и коммуникабельностью. Именно эти люди принимают и анализируют информацию, поступающую от разных служб метрополитена и городских подразделений, обеспечивая тем самым их слаженную работу.

Для того чтобы передача информации осуществлялась максимально оперативно, в 2019 году в здании бывшего кинотеатра «Ереван» был создан Единый диспетчерский центр. Он объединил на одной площадке службы мосметро, которые раньше располагались в разных частях города: диспетчерские Службы движения, Электромеханические и Эскалаторные службы (проспект Мира), а также Службы электроснабжения (Большая Никитская) и Ситуационного центра (Гиляровского).

ЧЕЛОВЕК В КРАСНОМ КРЕСЛЕ

В фойе рассматриваю мозаичное панно «Дары Армении» – единственное напоминание о советском прошлом здания, – а после поднимаюсь на третий этаж, где расположен Центр организации перевозок. Вместо киноэкрана – огромная видеостена со схемой движения, информацией о количестве составов, пассажиропотоке на линиях и другими данными вплоть до погоды. Вместо зрительного зала – рабочие места оперативного персонала. Здесь трудятся старшие диспетчеры служб и специалисты Дирекции инфраструктуры, МЦК, отдела пожарной охраны, Службы подвижного состава, связи, пассажирских сервисов и пресс-службы. В центре – единственное красное кресло. Сегодня в нём Ольга Кузина, представительница того самого золотого состава дежурных по метрополитену.

Ольга устроилась в Московский метрополитен в 1992 году, сразу после окончания института, хотя по распределению должна была стать маневровым диспетчером на железной дороге. «Я не знаю, что меня сподвигло, – признаётся Кузина. – Почему-то захотелось работать именно здесь, с тех пор не мыслю себя вне метрополитена». Начинала Ольга с должности дежурной по станции, затем трудилась дежурной станционного поста централизации на станции «Владыкино», а в 2003 году перешла на монорельсовую дорогу поездным диспетчером, где проработала 15 лет. В 2018 году в трудовой книжке Кузиной появилась запись о переводе на должность дежурной по метрополитену.

**Ольга Кузина,
дежурный по метрополитену:**

Я начинала работать в Ситуационном центре на Гиляровского, но буквально через полгода-год нас перевели в Единый диспетчерский центр. Если раньше оперативно-диспетчерский персонал был рассредоточен по разным офисам, то теперь мы работаем в одном пространстве. Это позволяет получать информацию мгновенно. Сегодня, например, на «Петровско-Разумовской» «бесхоз» обнаружили. Информация поступила сюда, мы её уже дальше распространили по инстанциям. Сейчас ждём кинологическую группу с собаками. Объект обнаружен в вестибюле, поэтому движение не останавливаем. Просто оградили это место и закрыли лестницу для обеспечения безопасности пассажиров.



ЛИЦА МЕТРО

#Нетолькомама
Яна СелезнёваДЕЖУРНЫЙ СТАЦИОННОГО ПОСТА ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ
ЛЮБЛИНСКО-ДМИТРОВСКОЙ ЛИНИИ ПРЕДСТАВИЛА
МЕТРОПОЛИТЕН В ГОРОДСКОМ АРТ-ПРОЕКТЕ.

Современные цифровые технологии позволяют повысить скорость реагирования на нештатные ситуации и сделать Московский метрополитен ещё более надёжным и удобным для пассажиров. На видеостене диспетчеры видят двухпутную схему метро, информацию с основных камер видеонаблюдения, данные о действующих ограничениях скорости. Специалистам доступны входящие сообщения от внутренних и внешних информационных систем, мнемосхема станции с указанием места, где произошёл инцидент, а при необходимости — и карта города. С её помощью можно узнать, где находятся сотрудники мобильной бригады, которые выехали для устранения нештатной ситуации. Информацию о неисправностях на метрополитене руководителям и работникам причастных служб дежурные операторы отправляют смс-сообщением через специальный софт.

Сегодня нам повезло, звонков практически нет, но первая смена Ольги в должности дежурного по метрополитену вышла более напряжённой. Это была ночь с пятницы на субботу. Около шести утра машинист доложил о том, что в тоннеле находится посторонний. «Человека долго не удавалось задержать, у него наблюдались явные проблемы с психикой. В таких ситуациях не до волнения, нужно быстро передавать информацию руководящему составу, МЧС, ЦОДД, мэрии», — рассказывает Ольга.

— А какие ситуации для вас самые сложные?

— Извлечение из-под поезда. Вчера на «Красносельской» девушка упала, её подняли — это не страшно. А вот когда вызывают специальную службу ПВС, надолго останавливают движение, это уже совсем другое. Информации очень много, надо всё успеть отследить.

— О чём вам сообщают чаще всего?

— В основном случаи связаны с падением пассажиров или лёгкой технической неисправностью подвижного состава. Серьёзных аварий, конечно, у нас давно, слава Богу, нет. Единый диспетчерский центр как раз и создан для того, чтобы их предотвращать.



Единый диспетчерский центр — инновационное структурное подразделение метро.

На его базе, например, реализована Система поддержки принятия решений. При возникновении инцидента она предлагает диспетчерам оптимальный порядок действий

ПРИСОЕДИНЕНИЕ ТРАМВАЯ

Совсем недавно в структуру Московского метрополитена вошли оперативные службы управления движением наземного рельсового пассажирского транспорта, поэтому к основной видеостене ЕДЦ добавили ещё два экрана со схемами трамвайных линий. В ближайшем будущем диспетчеры трамваев также должны начать работу в Едином диспетчерском центре.

«Информация от диспетчеров трамваев приходит постоянно. ДТП, техническая неисправность, забыт рюкзак, не выходит пассажир. Мы передаём эту информацию, а дальше специалисты принимают необходимые меры для организации и восстановления движения», — рассказывает Ольга. — Или вот как раз пришло новое сообщение: на трамвайных путях оставлен автомобиль, задерживается движение трамваев. В том же сообщении пишут, что движение восстановлено. Значит удалось быстро решить проблему».

По моим ощущениям, звук уведомлений, сигнализирующих о новых сообщениях от диспетчеров трамваев, не затихает ни на минуту. Спрашиваю, почему от Служб метрополитена нет такого потока информации. «Это же хорошо! Когда телефоны молчат, значит метро едет в штатном режиме», — улыбается в ответ Ольга.

Звонит телефон:

— Дежурный по метрополитену Кузина слушает.

Обращается к оператору:

— Забытые вещи осмотрели, всё нормально. Отправьте сообщение: «Петровско-Разумовская» Люблинско-Дмитровской, вестибюль № 1. Забытый чемодан проверен, опасности нет. Лестница Л-4 открыта». **ММ**



Яна и Лиза.
Фото проекта
«Не только мама»

Фотовыставку посвятили женщинам, которые гармонично совмещают карьеру и заботу о семье. Они инженеры, врачи, научные сотрудники, работники сферы услуг и не только. Пример — наша Яна. «Работа, — рассказала она, — помогает мне отвлечься от домашних дел и почувствовать себя развивающимся профессионалом, а дома я снова любящая мама — работа остаётся на работе».

В метро Яна уже восемь лет — пришла по стопам своей мамы. В школе мечтала стать стюардессой, но не жалеет о тех планах: «Под землёй не менее интересно, чем в небе». График у молодой мамы непростой — с ночными сменами. Зато удобный — больше времени на дочь. Лизе сейчас три. Кто знает, может быть, она не зря примерила форменный головной убор мамы, и через годы в метрополитене будет династия Селезнёвых.

Проект «Не только мама» организовали АНО Центр психологической и информационной поддержки материнства «Душа мамы» и столичный центр занятости «Моя карьера». Выставка прошла в марте в городских парках, а сейчас переместилась на медиаплатформу #Москвастобой.

«Женщина может всё! Самореализоваться в разных сферах, заниматься бизнесом или волонтерством, гармонично балансировать между материнством и работой», — отметила Екатерина Фрышкина, директор центра «Душа мамы».

«Женщинам бывает непросто выйти на работу после длительного декрет-

ного отпуска. Для них в Москве реализуются программы, которые помогают повысить свои знания и навыки, вернуть уверенность в себе, — подчеркнул Евгений Стружак, руководитель Департамента труда и соцзащиты города. — Совместным проектом мы хотим ещё раз напомнить всем, что сегодня роль мамы и работающей женщины можно прекрасно совместить». **ММ**

В центре занятости «Моя карьера» женщины с детьми получают консультации специалистов по трудоустройству, помощь в поиске подходящих вакансий, направление на обучение современным, востребованным на рынке труда навыкам и профессиям.

Центр «Душа мамы» — некоммерческая организация, которая предоставляет женщинам с детьми бесплатные индивидуальные психологические консультации, а также поддержку других матерей-консультантов.



Смотрите
фото проекта
#НетолькоМама

Рекорды МОСКОВСКОГО МЕТРО

КАКАЯ СТАНЦИЯ ПОЛЬЗУЕТСЯ ОСОБОЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ СРЕДИ ПАССАЖИРОВ, ГДЕ БЫЛ УСТАНОВЛЕН ПЕРВЫЙ ТУРНИКЕТ И КАКОВА ПРОТЯЖЁННОСТЬ САМОГО ДЛИННОГО ПЕРЕГОНА. В ПРЕДДВЕРИИ 86-ЛЕТИЯ СО ДНЯ ОТКРЫТИЯ ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА СОБРАЛИ САМЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ РЕКОРДЫ ПОДЗЕМКИ.

ПЕРВЫЙ ТУРНИКЕТ

В 1952 году на станции «Красные ворота» был установлен первый в истории метро турникет, не считая экспериментального образца 1935 года, установленного на станции «Библиотека имени Ленина». А 28 июля 1959 года здесь же был впервые опробован турникет, основанный на принципе свободного прохода.

ПЕРВАЯ ПОДЗЕМНАЯ СТАНЦИЯ С БОКОВЫМИ ПЛАТФОРМАМИ

Это «Александровский сад». Уникальность станции обусловлена её расположением – при строительстве было крайне сложно развести пути в узком пространстве между Кутафьей башней Кремля и зданием Манежа.



Станция «Александровский сад»

САМАЯ КОРОТКАЯ ЛИНИЯ

Такой в истории метро была Каховская линия – 3,3 километра и всего три станции: «Каховская», «Варшавская» и «Каширская». После реконструкции она войдёт в состав Большой кольцевой линии, которая станет самой протяжённой в Московском метрополитене.

САМЫЙ ДЛИННЫЙ ПЕРЕГОН

6 625 метров составляет протяжённость перегона между станциями «Крылатское» и «Строгино» Арбатско-Покровской линии, причём часть перегонных тоннелей совмещена с автомобильным Серебряноборским тоннелем. Самый же короткий перегон расположен между станциями «Международная» и «Выставочная» Филёвской линии, его длина – 497 метров.

САМАЯ ДЛИННАЯ СТАНЦИЯ

Длина станции «Воробьёвы горы» Сокольнической линии составляет 282 метра. Она является первой в мире станцией, построенной на мосту над водой. При этом «Воробьёвы горы» – ещё и самая высоко расположенная в московском метро, она находится в 10 метрах над землёй.



Станция «Воробьёвы горы»

САМАЯ ДОЛГОСТРОЯЩАЯСЯ СТАНЦИЯ

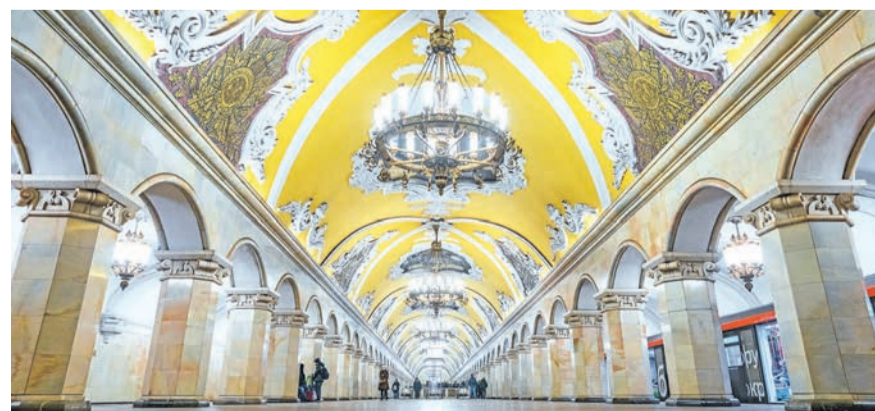
Станция «Спартак» Таганско-Краснопресненской линии была открыта в 2014 году, но её строительство началось аж в 1975-м. Власти Москвы планировали, что станция будет обслуживать жителей жилого микрорайона, который должен был расположиться на месте Тушинского аэрополя. Эти планы остались лишь на бумаге, поэтому недостроенную станцию законсервировали, засыпав каркас землёй. Первоначально в документах она носила названия «Аэрополе» и «Волоколамская». В 2012 году работы по строительству станции под новым названием «Спартак» были возобновлены.

СТАНЦИЯ, КОТОРАЯ БОЛЬШЕ ВСЕГО РАЗ ПЕРЕИМЕНОВЫВАЛАСЬ

Это станция «Охотный ряд» Сокольнической линии, которая была открыта 15 мая 1935 в составе первой очереди Московского метрополитена. С 25 ноября 1955 года станция стала носить название «Имени Кагановича», в 1957 году ей было возвращено историческое название, а в 1961 году станция была переименована в «Проспект Маркса». Первоначальное название во второй раз станции вернули 5 ноября 1990 года.

САМАЯ ЗАГРУЖЕННАЯ СТАНЦИЯ

В 2020 году станцией «Комсомольская» Кольцевой линии воспользовались 24 миллиона пассажиров, что сделало её самой популярной в московском метро. По данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, в 2019 году «Комсомольская» Кольцевой линии также была на первом месте по загруженности. **ММ**



Станция «Комсомольская»

История ЗВУКОВ В МЕТРО



Кирилл Дьяков,
ведущий специалист
Группы специальных
проектов Центра
профориентации
Транспортного
комплекса

В МЕТРОПОЛИТЕНЕ НАС ОКРУЖАЮТ ЗВУКИ. ОНИ ИМЕЮТ РАЗНУЮ ПРИРОДУ. ИХ ИСТОЧНИКИ – СОСТАВЫ, ЭСКАЛАТОРЫ, ОПОВЕЩАЮЩИЕ СИГНАЛЫ, ПАССАЖИРЫ И МНОГОЕ ДРУГОЕ. МЫ РЕШИЛИ ИССЛЕДОВАТЬ ИСТОРИЮ ЗВУКА В МОСКОВСКОМ МЕТРО.

Из альманаха «Исторические исследования Музея Московского метрополитена», 2020 год

Открытие Московского метрополитена пассажиропоток увеличивался с той же скоростью, с какой развивалось транспортное предприятие. Так что шум стали создавать не только составы, но и сами пассажиры. Сейчас сложно представить, как тихо было на станциях в промежутках между прибытием составов в 1935 году.

Самой тихой станцией Московского метрополитена является «Красносельская» Сокольнической линии. Даже в часы пик уровень шума достигает максимума в 74 дБ, хотя неглубокое заложение и допускает проникновение внешних шумов и вибраций улицы. В промежутках между прибытием поездов здесь можно насладиться примерно той же атмосферой, что и 86 лет назад на территории всего метрополитена.

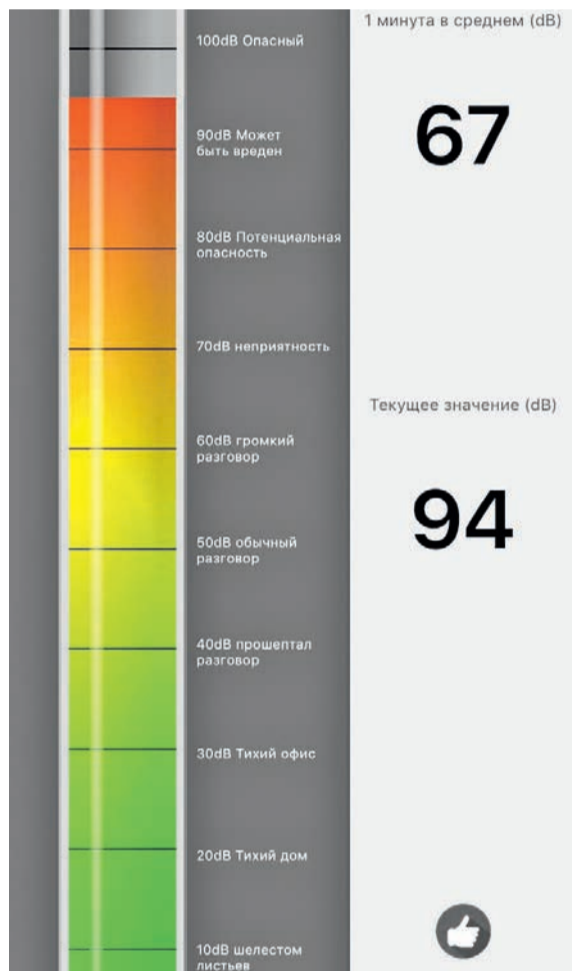
Самая громкая станция столичного метро – «Арбатская» Арбатско-Покровской линии. Уровень шума в дневное время достигает отметки в 92–95 дБ во время прибытия поездов к двум платформам. Хотя на станции создаётся обманчивое впечатление уюта, простора и тишины из-за приглушённого освещения и достаточно низких сводов, на самом деле небольшое и продолговатое пространство умножает силу акустики при появлении массивного звука (приближения состава). А вот на станции «Комсомольская» Кольцевой линии шум поезда воспринимается совершенно по-другому: за счёт большего пространства вестибюля звук рассеивается, и по прибытию поезд не создаёт сильных колебаний, влияющих на общее восприятие. Уровень шума здесь достигает 82 дБ во время прибытия одновременно двух составов.

Когда появилась необходимость оповещать пассажиров о режиме работы метрополитена, было решено установить специальные устройства. Благо с приходом радиофикации это стало возможным. При уровне шума в 60–70 дБ динамикам, расположенным с учётом особенностей геометрии и акустики станции, хватало максимальной выходной мощности в 3 Вт.

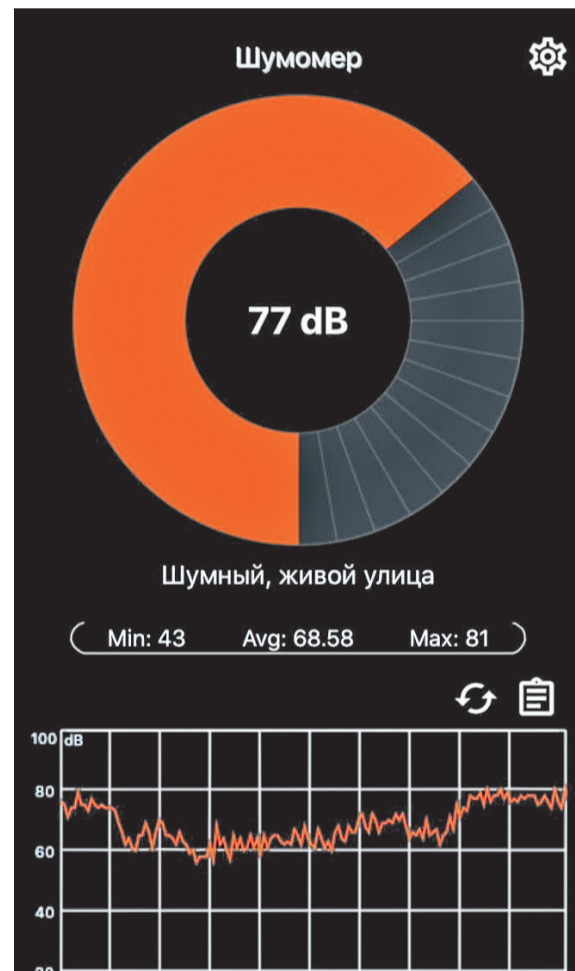
Источниками сигналов являются пульта оператора, пульта дежурного по станции и центр управления сигналами (ЦУС), которые территориально удалены от аппаратуры. Особое внимание уделяется озвучиванию платформ и центральных залов станций, где уровень шума может варьироваться в зависимости от акустики станции и количества пассажиров. Чтобы обеспечить качество и чёткость звучания, громкоговорители (динамики) в пассажирских зонах монтируют малой мощности (2–3 Вт) на расстоянии 10–15 м один от другого и на высоте от уровня пола 2–2,5 м. Благодаря такой системе пассажиры и сотрудники метрополитена будут вовремя проинформированы, в какой бы точке станции не находились.

На Московском метрополитене за качество передаваемого сигнала и бесперебойную работу оповещающих систем отвечает Служба связи, организованная 1 июля 2012 года. Она включает в себя три дистанции связи, дистанцию пожарной сигнализации, дистанцию капитального ремонта, дистанцию пассажирской автоматики, дистанцию видеонаблюдения, электротехнические мастерские, лаборатории связи, радио и телевидения.

Сотрудники подразделения вводят в эксплуатацию устройства поездной радиосвязи и громкоговорящее оповещение на станциях, а также обслуживают их в



Уровень измерения шума на станции «Арбатская»



Уровень измерения шума на станции «Комсомольская»

течение срока службы. При этом задачи Службы варьируются с учётом особенностей каждой станции. Ведь все станции Московского метрополитена уникальны по своим архитектурным формам, а звуку как физическому явлению очень тяжело угодить. В оформлении станций использованы звукоотражающие материалы, которые усиливают уровень шума из-за создающейся в замкнутом пространстве акустики. Исключением можно считать станцию «Правая»: в её облицовке присутствует плитка, содержащая многочисленные воздушные поры, поглощающие звук.

Ещё один фактор шума – это сами люди. Пассажиры как поглощают, так и производят звуки, а рассеивание звука на пустых станциях компенсируется пассажиропотоком. В зимний период за счёт верхней тёплой одежды поглощение усиливается, а летом звук, наоборот, становится объёмнее. Одно из ярких исключений – станция «Кропоткинская». На этой монументальной станции с обширной акустикой и реверберацией почти невозможно добиться шумопоглощения, поскольку звук постоянно рассеивается из-за колонного типа станции и высоких потолков при небольшом пассажиропотоке.

Не так давно в метро появился ещё один фактор усиления шума – мобильная связь. Причём фактор этот с каждым днём приобретает всё большее значение. Раньше в метро люди вообще мало общались – для диалога требовалось возвышать свой голос до 70 дБ. Теперь

же общаются все и везде – на платформе, в поезде, на эскалаторе. Все эти звуковые волны смешиваются и превращаются в шум, который в замкнутом пространстве постоянно меняется. Все это мешает донесению необходимой информации.

Добиться снижения уровня шума в метрополитене можно только внедрением новых технологий. Яркий пример – новый состав «Москва», при проектировании которого была изменена и улучшена система шумопоглощения в вагоне на 15–20 дБ, а шум при въезде на станцию уменьшен на 5 дБ.

Другой пример – внедрённая в 2017 году технология LVT (Low Vibration Track – путь пониженной вибрации), которая снижает уровень шума на станциях при прибытии поезда, а также по ходу движения в тоннеле. Так, уровень шума понизился на 8 дБ, и это очень хороший показатель.

И хотя пассажиры ставят всё новые задачи перед инженерами, проектировщиками и сотрудниками Службы связи, задачи эти решаются, делая ежедневное пользование нашим транспортом безопаснее и комфортнее. В метро становится тише. А вы, уважаемые читатели, путешествуя по разным станциям Московского метрополитена, прислушайтесь ко всем источникам сигналов и попробуйте отделить их от общего массива децибел. Это будет интересный и познавательный опыт. **ММ**

10

апрель
4 (120) 2021П
О
С
Л
Е

р
а
б
о
т
ы

ДОСТИЖЕНИЯ

Лучшие спортсмены МОСМЕТРО

ЛЫЖНИКИ, ВОЛЕЙБОЛИСТЫ И СТРЕЛКИ – ОБЪЯВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ И ПРИЗЁРОВ ПРОШЕДШЕГО МЕСЯЦА.



13 марта состоялась лыжная гонка в формате масс-старт. 73 работника метрополитена боролись за медали личного первенства. Соревнования проходили в четырёх возрастных категориях. Победителями абсолютных зачётов стали:

I место – Валерия Федюнина, Служба безопасности

II место – Надежда Артамонова, Служба пути

III место – Мария Мизгирёва, ДИТС

I место – Александр Кобызев, Аппарат Дирекции инфраструктуры

II место – Владимир Кенарский, Служба безопасности

III место – Андрей Пантюхин, СЦБ



13 апреля определились победители соревнований по стрельбе из пневматической винтовки, в которых приняли участие 35 команд. В личном зачёте призёрами среди женщин стали: Нина Линчевская, СБ; Галина Зенина, ДИТС; Вероника Яновская, ДИ. Среди мужчин: Иван Кучковский, «Варшавское»; Валерий Шавырин, Управление; Вадим Мустакимов, ДИТС. В финале стрелки боролись за очки в общекомандном зачёте. В тройку самых метких подразделений вошли:

I место – Управление

II место – ДИТС

III место – электродепо «Черкизово»



8 апреля завершился чемпионат по волейболу в рамках Спартакиады мосметро. Команды соревновались по круговой системе, а распределение по группам происходило согласно результатам прошлых лет. В итоге свой чемпионский титул подтвердила Служба пассажирских обустройств. Подразделение стабильно берёт золото с 2017 года.

I место – Служба пассажирских обустройств

II место – Служба безопасности

III место – электродепо «Сокол»



15 апреля состоялся финал соревнований по стрельбе из спортивного лука. Из 25 команд в финал вышли восемь подразделений, а первое место заняла Дирекция информационно-технологических систем и систем связи. За команду чемпионов выступали: Сергей Бондин, Илья Котельников и Мария Мизгирёва.

I место – ДИТС

II место – Управление

III место – электродепо «Замоскворецкое»

СПОРТ В ЛИЦАХ**«За 14 лет у меня не было ни одного больничного»**

ДМИТРИЙ КОЛЧКОВ, МАШИНИСТ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА ИЗ ЭЛЕКТРОДЕПО «ЗАМОСКВОРЕЦКОЕ» И МНОГОКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН РОССИИ ПО БЕГУ, РАССКАЗАЛ, КАК БЛАГОДАРЯ МЕТРОПОЛИТЕНУ ВЕРНУЛСЯ В СПОРТ.



13 марта в Челябинске прошёл 30-й чемпионат России по лёгкой атлетике в помещении среди ветеранов, в котором приняли участие 240 спортсменов. Один из них – наш коллега машинист Дмитрий Колчков. Он показал лучший результат в беге на 60 и 200 м в категории М-45 и стал 30-кратным чемпионом страны. Редакции ММ Дмитрий рассказал о возобновлении тренировок после долгой паузы, спортивных планах и воле к победе.

НАЧАЛО БЕГОВОЙ ИСТОРИИ

В детстве я попробовал себя во многих видах спорта: борьбе, настольном теннисе, футболе, баскетболе. Успешно занимался несколькими видами одновременно, но стала страдать успеваемость в школе. Родители попросили сконцентрироваться на чём-то одном, и я выбрал лёгкую атлетику. Так я смог проявить свои таланты в беге, прыжках и метании.

Несколько лет тренировок дали понять, что лучшие показатели у меня в прыжках в длину и в спринте – беге на короткие дистанции. В 14 лет я стал чемпионом Тульской области среди юношей. В 16 лет стал многократным победителем первенств России и матчевых встреч городов Советского Союза в беге на 60 и 200 м и прыжках в длину, вошёл в состав юношеской сборной России по лёгкой атлетике. Моя спортивная карьера складывалась отлично, но из-за травмы ноги со спортом пришлось завязать почти на 20 лет.

НОВЫЙ ЭТАП В МЕТРОПОЛИТЕНЕ

В 2007 году я пришёл работать в Московский метрополитен машинистом. Узнал, что в метро приветствуются занятия спортом, и снова занялся бегом. Все мы знаем, что регулярные тренировки укрепляют здоровье, так вот за 14 лет работы в метрополитене у меня не было ни одного больничного. Я стараюсь участвовать во всех спортивных и культурно-массовых мероприятиях предприятия. В 2011 году стал чемпионом метрополитена по стрельбе из винтовки, а в 2019-м взял золото соревнований по стрельбе из лука. Ежегодно участвую в спортивных состязаниях «Корпоративные игры», которые проводит Всероссийское физкультурно-спортивное общество «Трудовые резервы». Неоднократно побеждал в спринте.

Тренируюсь три-четыре раза в неделю. Недалеко от дома находится лес, стараюсь чаще бегать именно там. Во время разминки можно позволить себе полюбоваться природой, подумать о жизни и послушать в наушниках латиноамериканскую музыку. Кстати, я очень люблю петь. В 2013 году вместе с сыном стал победителем конкурса художественной самодеятельности среди работников метро.

КУРС НА ЯПОНИЮ

Для меня соревнования – это всегда несравнимая радость побед, встречи со старыми друзьями и знакомство с новыми интересными людьми. Бегун должен обладать силой, скоростью и выносливостью, но, пожалуй, основное качество спортсмена-бегуна – это воля к победе.

С 2015 года я активно принимаю участие в масштабных соревнованиях по лёгкой атлетике среди спортсменов старше 35 лет. Шесть лет подряд выигрываю чемпионаты Москвы и России среди ветеранов лёгкой атлетики в беге на дистанции 60, 100 и 200 м, а также прыжках в длину. В этом году планировал поучаствовать во Всемирных играх, которые должны были проходить в Японии, но из-за пандемии их перенесли на 2022 год. Я надеюсь, что в ближайшее время мне всё-таки удастся выйти на международный уровень. **ММ**

КНИЖНАЯ ПОЛКА**11**апрель
4 (120) 2021П
о
с
л
е
р
а
б
о
т
ы

Лоран Дойч

МетрономИСТОРИЯ ФРАНЦИИ,
РАССКАЗАННАЯ ПОД СТУК КОЛЕС ПАРИЖСКОГО МЕТРО«Бомбора», 2018
ISBN 978-5-04-089491-8

Талантливый французский актёр и писатель Лоран Дойч обожает историю и страстно влюблён в Париж. Когда он переехал из маленького провинциального городка в столицу, первыми его ориентирами в городе стали станции метро. Своеобразным путеводителем для юного провинциала в городских джунглях, которые одновременно пугали и влекли его, стал Парижский метрополитен. Так Лоран Дойч узнал, что каждая станция, её имя и расположение, хранит тайны прошлого и историю не только Парижа, но и всей Франции.

Для своего повествования автор избрал необычный приём: каждому веку истории Парижа посвящена своя

станция метро. Лоран Дойч ведёт свой рассказ живо и увлекательно, уделяя место таким памятникам и свидетельствам, о которых не всегда знают даже сами парижане. В этой книге вы обнаружите множество открытий и неожиданных исторических фактов, о которых никогда не расскажут обычные путеводители.

Осторожно, двери закрываются... следующая станция – Париж! **ММ**



Книгу можно купить в бумажном виде в интернет-магазинах или в электронном виде на сайте издательства.

Контейнер тормозного оборудования КТО 01 075 DC

НА ВАГОНАХ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА СЕРИИ 81-760/761 И СЕРИИ 81-765/766/767 УСТАНОВЛИВАЮТ ДВА ТИПА ПРИБОРОВ, ОТВЕЧАЮЩИХ ЗА ТОРМОЖЕНИЕ СОСТАВА. ОДИН ИЗ НИХ – КОНТЕЙНЕР ТОРМОЗНОГО ОБОРУДОВАНИЯ КТО 01 075 DC.



Юрий Ренер,
преподаватель
Учебно-производственного
центра
Корпоративного
университета
Транспортного
комплекса Службы
профориентации,
обучения и развития
персонала

Контейнер тормозного оборудования предназначен для управления процессами наполнения и выпуска сжатого воздуха из тормозных цилиндров, в зависимости от комбинаций управляющих электрических сигналов и от загрузки вагона. Данный прибор

является аналогом блока тормозного оборудования БТО-072, который также установлен на названных типах вагонов. Их назначение и функции одинаковые, но так как КТО выпускает другой производитель, то элементы, входящие в состав, отличаются.

ОСОБЕННОСТИ КТО 01

Блочно-модульная конструкция, позволяющая комплектовать контейнер приборами в зависимости от типа подвижного состава.

Используются приборы поршневого принципа действия, что увеличивает срок службы контейнера.

Все элементы изготовлены из коррозионностойких материалов.

Удобство монтажа-демонтажа контейнера с применением безрезьбовых соединений.

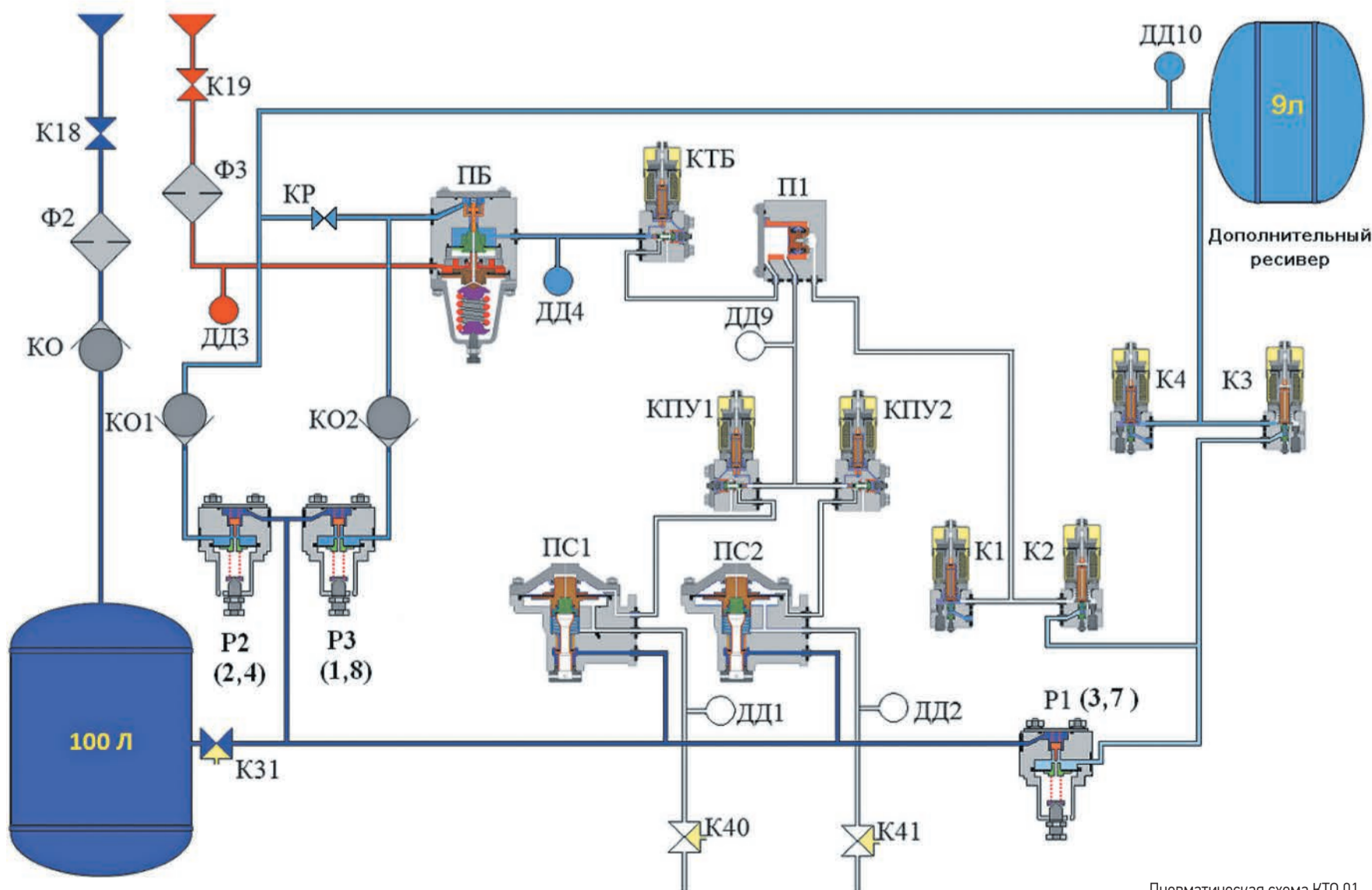
Уменьшенные массогабаритные характеристики по сравнению с аналогами.

ОСНОВНЫЕ ЧАСТИ

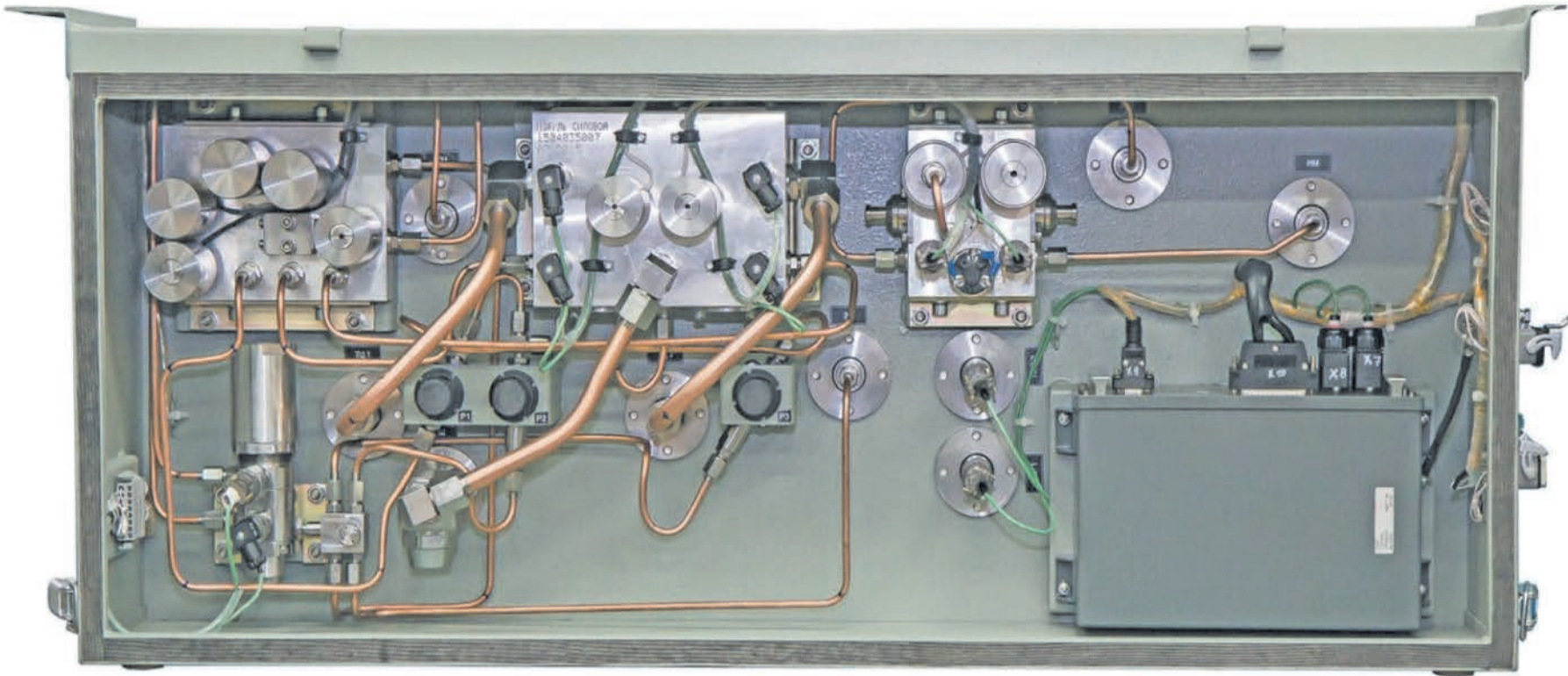
1. Модуль электропневматический ЭПМ, включающий в себя клапаны К1, К2 электропневматического управления торможением, клапаны К3 и К4 авторежима, клапан тормоза безопасности КТБ и переключательный клапан П1. ЭПМ предназначен для осуществления ступенчатого наполнения и ступенчатого выпуска сжатого воздуха из рабочих ТЦ в зависимости от команд электронного блока управления, а также для поддержания давления на входе пневматического блока в зависимости от загрузки вагона. На модуле установлен КТБ, который обеспечивает

аварийное включение экстренного тормоза при разрыве петли безопасности (отсутствие напряжения на КТБ). Переключательный клапан П1 выбирает наибольшее давление сжатого воздуха, поступающего от ЭПМ и ПМ. К3 и К4 авторежима предназначены для поддержания давления на входе ПБ, в зависимости от загрузки вагона по командам ЭБУ.

2. Модуль пневматический МП, состоящий из пневмоблока ПБ с установленными на нём датчиками давления ДД3 и ДД4. ПБ предназначен для ступенчатого наполнения и ступенчатого выпуска сжатого воздуха из рабочих ТЦ в зависимости от давления сжатого воздуха в ТМ.



Пневматическая схема КТО 01



Контейнер тормозного оборудования

3. Модуль управления стояночным тормозом, состоящий из блока управления стояночным тормозом БУСТ, реле давления РД и двух датчиков давления ДД7 и ДД8. Модуль управления стояночным тормозом предназначен для включения и выключения стояночного тормоза. Модуль наполняет и выпускает сжатый воздух из цилиндров стояночного тормоза (ЦСТ). РД предназначено для управления электромагнитными клапанами БУСТ (наполнение или выпуск воздуха из ЦСТ), а также для формирования команды на АДУТ о наличии или отсутствии давления в ЦСТ.

4. Модуль силовой, включающий в себя два повторителя силовых ПС, два противоюзных клапана КПУ1 и КПУ2 и четыре датчика давления ДД1, ДД2, ДД9 и ДД10. МС предназначен для повторения заданных давлений сжатого воздуха из рабочих ТЦ. КПУ1 и КПУ2 предназначены для сброса давления сжатого воздуха из управляющей полости МС при потере сцепления колёсных пар с рельсами и последующего их наполнения при восстановлении сцепления. Формирование команд управления КПУ осуществляет АДУТ.

5. Электронный блок управления ЭБУ. Предназначен для приёма сигналов с аналоговых датчиков давления; для приёма команд управления по CAN-интерфейсу; для формирования команд управления фрикционным тормозом (две уставки торможения) при основном и резервном управлении; для передачи данных по CAN-интерфейсу; для формирования команд управления КПУ1, КПУ2 противоюзной защиты.

6. Адаптер диагностики и управления тормозным оборудованием (АДУТ).

7. Редуктор Р1. Установлен на входе К3 ЭПМ и настроен на давление 0,37 МПа.

8. Редуктор Р2. Установлен на входе ПБ и настроен на давление 0,24 МПа. При отказе ЭБУ или при пропадании напряжения, Р1 отсекается на вход, и на ПБ подаётся давление порожнего режима. Между Р2 и ПБ установлены КО1 (обратный клапан) и КР (разобщительный кран).

9. Редуктор Р3 установлен также на входе ПБ и настроен на давление транспортного режима 0,17 МПа. Сжатый воздух давлением транспортного режима поступает в ПБ только при закрытом КР. Между Р3 и ПБ установлен КО2.

10. Кран разобщительный КР.

11. Клапаны обратные КО1 и КО2 предназначены для отсекания выходных каналов Р2 и Р3 от каналов с большим давлением настройки.

12. Фильтр предназначен для очистки сжатого воздуха перед МС.

13. Электрический дроссель предназначен для защиты от помех в питающей сети.

14. ДД1 и ДД10 предназначены для получения данных о давлении в различных точках КТО электронным блоком и АДУТ, которые используются для проведения необходимых расчетов при формировании команд управления электромагнитными клапанами и передачи данных по CAN-интерфейсу.

АЛГОРИТМ РАБОТЫ

При получении сигнала на торможение первой или второй уставок с помощью клапанов К1 и К2 формируется необходимое давление (по датчику давления ДД9) в управляющих полостях повторителей ПС1, ПС2 силового модуля, в зависимости от давлений в пневморессорах ПНР1, ПНР2 с датчиков ДД5, ДД6 (для расчёта берётся максимальное давление из ДД5, ДД6). Диапазон погрешности установки давления $\pm 0,01$ МПа. Для расчёта загрузки вагона принимается минимально возможное давление в пневморессоре 0,29 МПа, максимальное – 0,43 МПа.

Таким образом, при давлении в пневморессорах в диапазоне от 0 до 0,29 МПа в управляющих полостях повторителей формируется давление порожнего режима. При давлении в диапазоне от 0,29 до 0,43 МПа формируется давление гружёного режима по линейному закону для каждой ступени торможения. При давлении выше 0,43 МПа формируется давление полного гружёного режима. Подсчёт загрузки вагона осуществляется при отсутствии сигналов на торможение или при давлении в тормозной магистрали выше 0,48 МПа по датчику давления ДД3 и запоминается при поступлении любого сигнала на торможение. При подсчёте значения загрузки вагона усредняются в течение времени три-пять секунд в буфере данных на электронном блоке БЭ с постоянным наполнением его новыми значениями и удалением старых, таким образом устраняются мгновенные значения (выбросы) при движении вагона.

При снятии напряжения с клапана тормоза безопасности КТБ (третья уставка торможения) с помо-

щью клапанов К3 и К4 формируется необходимое давление (по датчику давления ДД10) в дополнительном ресивере ДР, в зависимости от давлений в пневморессорах ПНР1, ПНР2 с датчиков ДД5, ДД6. Диапазон погрешности установки давления: $\pm 0,015$ МПа. Если давление в тормозной магистрали будет ниже 0,48 МПа, то через пять минут произойдёт переход в «спящий» режим работы с отключением клапанов К3, К4. «Спящий» режим работы необходим для уменьшения количества срабатываний К3, К4 в случае утечки воздуха из ДР. Давление в ДР постепенно упадет до 0,24 МПа (порожний режим, давление которого создает редуктор Р2), независимо от загрузки вагона. Выход из «спящего» режима работы происходит при подаче напряжения на КТБ или увеличении давления в тормозной магистрали свыше 0,48 МПа (т.е. при выходе из режима торможения).

При подаче напряжения на клапан тормоза безопасности КТБ с помощью клапанов К3 и К4 постоянно формируется необходимое давление в ДР в зависимости от давлений в пневморессорах (режим предварительной подготовки к торможению третьей уставкой). Диапазон погрешности установки давления: $\pm 0,03$ МПа. Он необходим для уменьшения количества срабатываний клапанов К3, К4. Значения давлений со всех датчиков давлений, кроме ДД9, ДД10, передаются через адаптер управления тормозным оборудованием АДУТ в блок бортового компьютера управления вагоном (БКВУ) по интерфейсу CAN. Также через АДУТ по интерфейсу CAN или по резервным проводным каналам принимаются сигналы на торможение первой или второй уставками и управление противоюзными клапанами КПУ1, КПУ2.

При работе противоюзных клапанов формирование необходимого давления не прекращается. Управление клапанами блока управления стояночным тормозом БУСТ осуществляется только по проводным каналам, минуя блок электронный БЭ и АДУТ. Данные о состоянии реле давления РД и значения давлений на входе и выходе БУСТ через АДУТ поступают в БКВУ по интерфейсу CAN.

На Московском метрополитене приборы тормозного оборудования постоянно модернизируются и с каждой моделью подвижного состава становятся всё надёжнее, чтобы обеспечить главную задачу – безопасность движения, простоту и надёжность в эксплуатации. **ММ**

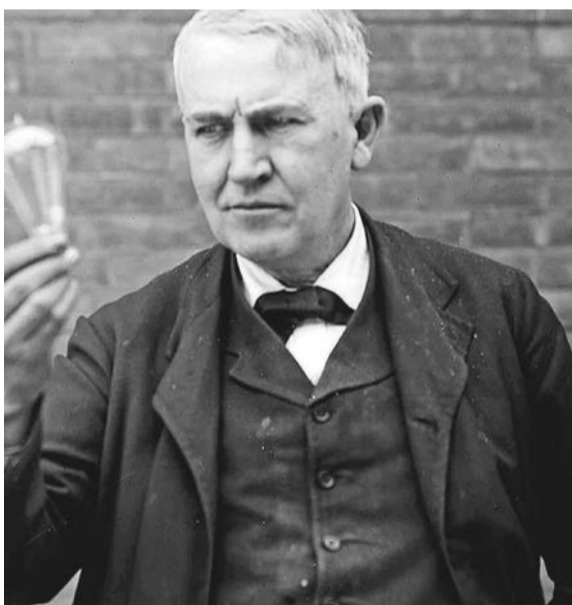
Война ТОКОВ



Александр Спарбер,
ведущий инженер
ОНТР Службы
профорientации,
обучения и развития
персонала

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА. ТОМАС ЭДИСОН

Томас Алва Эдисон вошел в историю как самый успешный изобретатель. На его имя зарегистрировано более тысячи патентов только в США, и что-то около трёх тысяч – в других странах мира.



Томас Эдисон

Правда, оригинальных изобретений в активе Эдисона не так уж много (сходу вспомним фонограф) – в основном он совершенствовал то, что уже было изобретено до него. Но благодаря сумасшедшему трудолюбию и упорству (ну, и таланту тоже) всегда доводил до конца всё, за что брался. Вспомним хотя бы обыкновенную лампочку накаливания. Начало её создания датируется 1840 годом. В этом же году разработку угольной нити начал российский учёный Александр Милашенко. Затем были француз Де Мюллен, американец Джон Старр, немец Генрих Гёбель, англичанин Джозеф Уилсон Суон, русские Александр Лодыгин, Василий Дидрихсон и Павел Яблочков, немец Вальтер Нерст... Все они предлагали свои варианты этого замечательного прибора. Но при всех различиях лампочка обладала весьма существенным недостатком – она была недолговечна. И вот Эдисон вознамерился вывести электрическое освещение «в люди», сделать его дешевым и доступным. «Скоро свечами будут пользоваться только богачи», – примерно так он говорил. Для того, чтобы найти подходящий материал для тела накаливания, Эдисон проводит около 1500 испытаний различных материалов, а затем ещё около 6000 опытов по карбонизации различных растений. Чудовищная работа – это как перебирать стог сена, чтобы найти иголку. Но своего добивается – в 1879 году создает и патентует лампу с угольным волокном и сроком жизни 40 часов. Мало, скажете? Не торопитесь. Это было только начало. Эдисон и не думал останавливаться. Лампа ведь не была самоцелью – и он практически с нуля создает систему электроосвещения – унифицированные цоколи для ламп, поворотные выключатели, клеммы, штепсельные розетки, счётчики. Не всё было изобретено им самим, но он собрал

КАК ИЗВЕСТНО, В МЕТРОПОЛИТЕНЕ МИРНО УЖИВАЮТСЯ КАК ПОСТОЯННЫЙ, ТАК И ПЕРЕМЕННЫЙ ТОКИ. НО БЫЛО ВРЕМЯ, КОГДА ОНИ ВЕЛИ НЕПРИМИРИМУЮ БИТВУ. НЕДАВНО НА ЭКРАНЫ ДАЖЕ ВЫШЕЛ ФИЛЬМ ОБ ЭТОМ, ГДЕ БЛИСТАТЕЛЬНЫЙ БЕНЕДИКТ КАМБЕРБЭТЧ ИГРАЕТ ТОМАСА ЭДИСОНА.

их в систему. Работала эта система на постоянном токе напряжением 100 В. Тогда же, в 1880 году, Эдисон представляет новую лампу накаливания – на этот раз со сроком службы в 1200 часов. Это уже был прорыв. В результате компания Эдисона стала продавать 75% всех лампочек в США, причём на первых порах по цене ниже себестоимости – чтобы завоевать рынок.

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА. ДЖОРДЖ ВЕСТИНГАУЗ

Работникам метро, наверное, стыдно не знать, кто такой Вестингауз. Потому что именно он изобрел первый воздушный железнодорожный тормоз. И произошло это еще в 1869 году. И вообще, Джордж Вестингауз прославился в первую очередь благодаря разработкам тормозных систем, в том числе для метрополитена. Но, кроме того, он ещё изобрел электродвигатель для трамвая, усовершенствовал электротрансформатор и, наконец, основал компанию «Вестингауз Электрик», которая занималась разработками в области переменного тока.

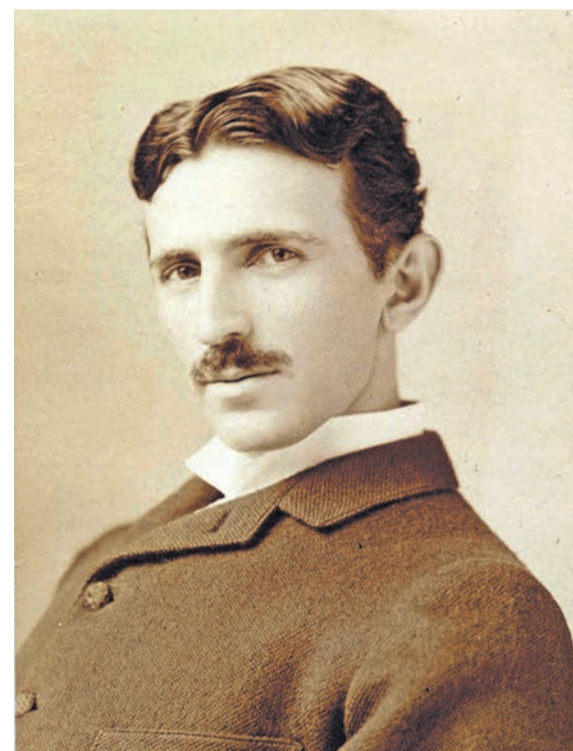


Джордж Вестингауз

ОТСТУПЛЕНИЕ. АМЕРИКА В КОНЦЕ XIX ВЕКА

Именно в это время Соединенные Штаты Америки испытывают небывалый подъем. Вторая промышленная революция – телеграф, телефон, бессемеровская технология производства стали, железные дороги, электричество... Америка становится первой экономикой мира. Уровень заработной платы в разы превышает европейский – и за американской мечтой устремляются сотни тысяч эмигрантов со всего света, помогая ещё более бурному развитию экономики. С 1865 по 1918 год в США приехало более 27 миллионов человек! Одним из таких людей был легендарный Никола Тесла.

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА. ТЕ ЖЕ И ТЕСЛА

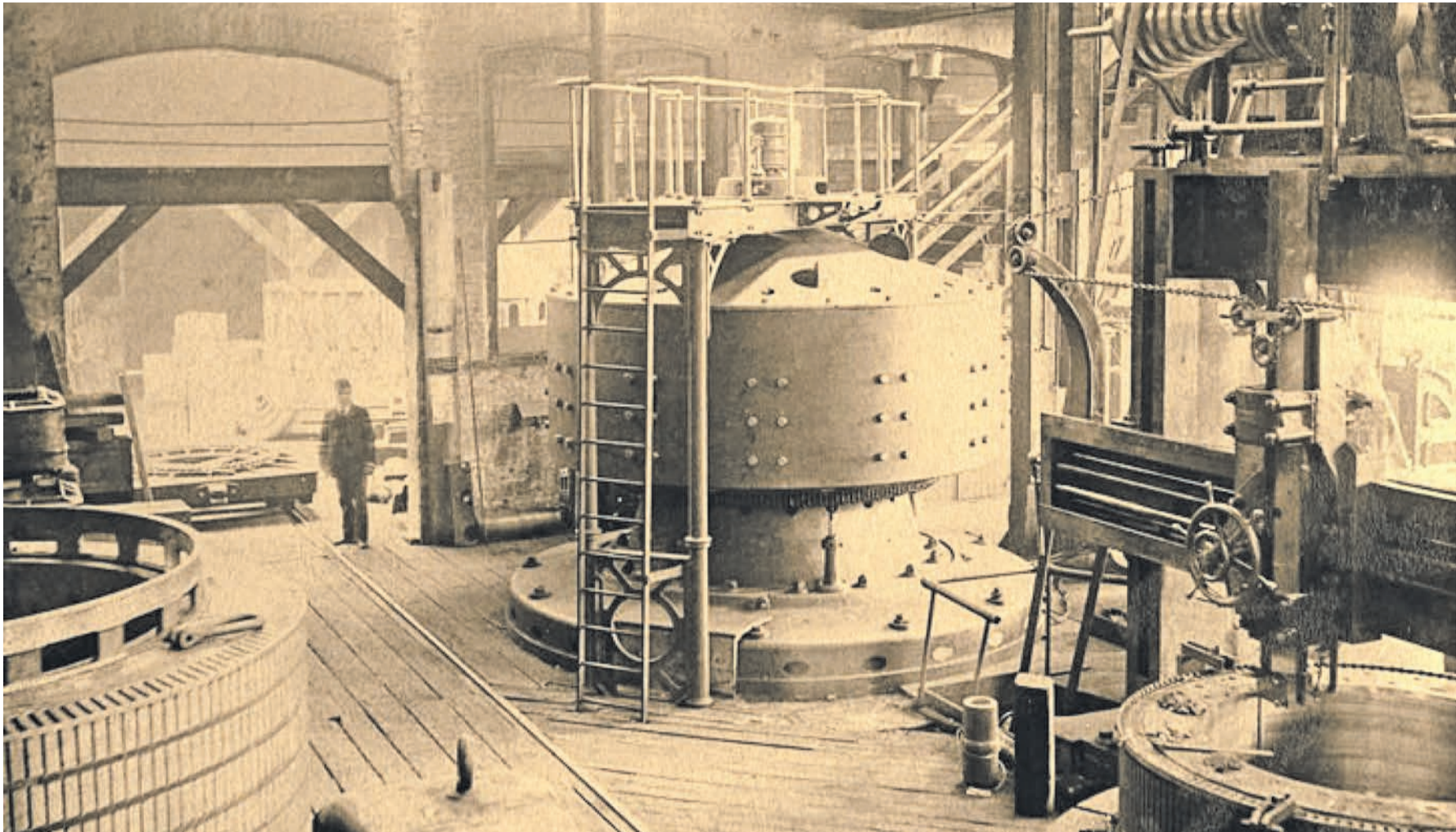


Никола Тесла

Серб по происхождению, Никола Тесла родился и вырос в Австро-Венгрии. В Америку он приехал в 1884 году, но ещё до этого успел пожить и поработать в Париже, причём в Континентальной компании Эдисона. Там (а точнее, в Страсбурге) он помогал наладить освещение железнодорожной станции. Разумеется, посредством постоянного тока. Но сам в это время работал над созданием модели асинхронного двигателя. Этой темой Тесла заинтересовался ещё во время учебы в Грацком техническом университете. Тогда, слушая лекции, он уверился в том, что машины постоянного тока несовершенны. Однако профессор Яков Пешль перед всем курсом его высмеял, прочитав лекцию о неосуществимости использования переменного тока в электродвигателях. Что, натурально, только укрепило намерение Николы доказать обратное.

ОСНОВНОЕ ДЕЙСТВИЕ

Итак, Эдисон вознамерился полностью электрифицировать мир с помощью постоянного тока. Начал он с Нью-Йорка и Лондона. Вторую (после лондонской) распределительную подстанцию Эдисон в торжественной обстановке запустил в 1882 году в Нью-Йорке. Она обслуживала Pearl Street и 59 клиентов в Манхэттене. Однако у постоянного тока, как известно, есть недостаток – при передаче энергии большая её часть уходит на нагревание проводов. По этой причине передача электричества на большие расстояния затруднена – требовались либо провода очень большого сечения, либо большое напряжение – но эффективных трансформа-



Ниагарская ГЭС. Генераторы переменного тока

торов постоянного тока тогда не существовало. Чтобы осветить весь Нью-Йорк, потребовалось бы строить подстанции в каждом квартале. А городская земля ох какая дорогая! Однако это обстоятельство упорного Эдисона не останавливало.

А надобно сказать, что Никола Тесла приехал в Америку как раз работать в компании Эдисона (по рекомендации). Он прибыл к своему новому патрону с целым ворохом предложений по использованию для электрификации переменного тока, но Эдисон их с негодованием отверг. Вместо этого он предложил Тесле усовершенствовать двигатель постоянного тока, пообещав тому в случае успеха 50 тысяч долларов. Тесла тут же принялся за работу и очень скоро предоставил 24 варианта новых машин Эдисона, а также новый коммутатор и регулятор. Эдисон работу одобрил, но деньги платить отказался, пошутив при этом, что эмигрант плохо понимает американский юмор. И действительно, Тесла юмор не оценил, сильно обиделся и компанию Эдисона покинул.

И тут на сцену вступает Джордж Вестингауз. Свою компанию Westinghouse Electric Corporation он открыл в 1886 году, на четыре года позже Эдисона. И в этом же году запустил первую 500-вольтную электростанцию

переменного тока в Грейт-Баррингтоне, штат Массачусетс. Заметим, что Эдисон использовал постоянный ток напряжением 100 вольт. Что же делает Вестингауз затем? Он покупает у Теслы 40 патентов на изобретения, которые Никола предлагал Эдисону и от которых тот гордо отказался. Заплатив за них в общей сложности миллион долларов. И Тесла начинает работать уже на Вестингауза. Вдвоем они стали активно внедрять системы переменного тока.

Томас Эдисон сразу понял, что переход на переменный ток сильно ударит его как по престижу, так и по карману. И начал подавать иски в суд с обвинением, что его патентные права нарушены, что Тесла и Вестингауз используют его идеи в своих разработках. Однако решения судей оказались не в его пользу. Тогда он перешёл на, как бы сейчас сказали, черный пиар. Основной его задачей было доказать, что переменный ток опасен. Эдисон стал устраивать публичные демонстрации, где убивал переменным током животных. В течение года он умертвил два десятка собак. А затем подвернулся удобный случай, чтобы на всю страну доказать убийственность переменного тока.

В 1887 году должны были казнить некоего Кеммлера, который топором убил свою жену (или любовницу). А к тому времени в штате был принят закон о совершении смертной казни с помощью электрического стула, как более гуманного (по сравнению с повешением) способа. Партнер Эдисона инженер Гарольд Браун предложил заняться техническим обеспечением этого процесса. Джордж Вестингауз был противником смертной казни и не только отказался поставлять тюрьмам генераторы переменного тока, но и нанял преступнику адвоката. Однако это не помогло, и в 1890 году Кеммлер был казнен. Причем, по некоторым утверждениям, генератор добыл именно Эдисон какими-то окольными путями. Кстати говоря, что-то во время казни пошло не так, и смерть преступника оказалась не вполне безболезненной. «Топором у них получилось бы лучше» – так прокомментировал это событие Вестингауз. Но в газете появилась статья (говорят, профинансированная Эдисоном) с заголовком «Вестингауз убил Кеммлера». В общем, алягер ком алягер.

И все равно победоносное наступление переменного тока остановить не удалось. Никола Тесла изобрел асинхронный двигатель еще в 1882 году, к 1888-му он его доработал и получил патент. Тогда же появился и счетчик переменного тока. Правда, двигатель Теслы был двухфазным – чуть позже Доливо-Добровольский разработал трехфазный двигатель, который практически без изменений используется до сих пор. Можно сказать, что именно изобретение русского ученого стало переломным в войне токов. Но первая победа произошла в 1893 году, когда Тесла с Вестингаузом получили

заказ на освещение ярмарки в Чикаго двумя сотнями тысяч электрических лампочек. В этом же году они выиграли тендер на постройку электростанции на Ниагарском водопаде. Тесла считал, что энергии этой ГЭС хватит на все Соединенные Штаты. Правда, чтобы хоть как-то примирить враждующие стороны, Ниагарская Энергетическая Компания строительство линии электропередачи от ГЭС до города Буффало поручила компании Эдисона.

К этому моменту и Эдисон понял, что проигрывает, и купил компанию «Томсон-Хьюстон», производящую машины переменного тока. В результате принадлежащая Эдисону компания General Electric сама начала их производство. При этом, что характерно, дискредитацию переменного тока он не прекратил – например, растиражировал по газетам снимки убийства переменным током слоники Топси, которая в нью-йоркском Луна-парке затоптала трех цирковых работников. Но впоследствии Эдисон вынужден был признать, что он недооценил возможности переменного тока.

В преимуществах этого тока, напряжение которого можно легко повышать и понижать с помощью трансформаторов, и который можно передавать без особых потерь на сотни километров, в США полностью убедились примерно к 1928 году. Именно тогда перестали развивать системы тока постоянного. Это в США, а скандинавские страны, например, продержались дольше. Но окончательная точка была поставлена только в 2007 году, когда главный инженер «Консолидейтед Эдисон» (символично, не правда ли?) перерезал кабель, питающий постоянным током последнего потребителя Нью-Йорка.

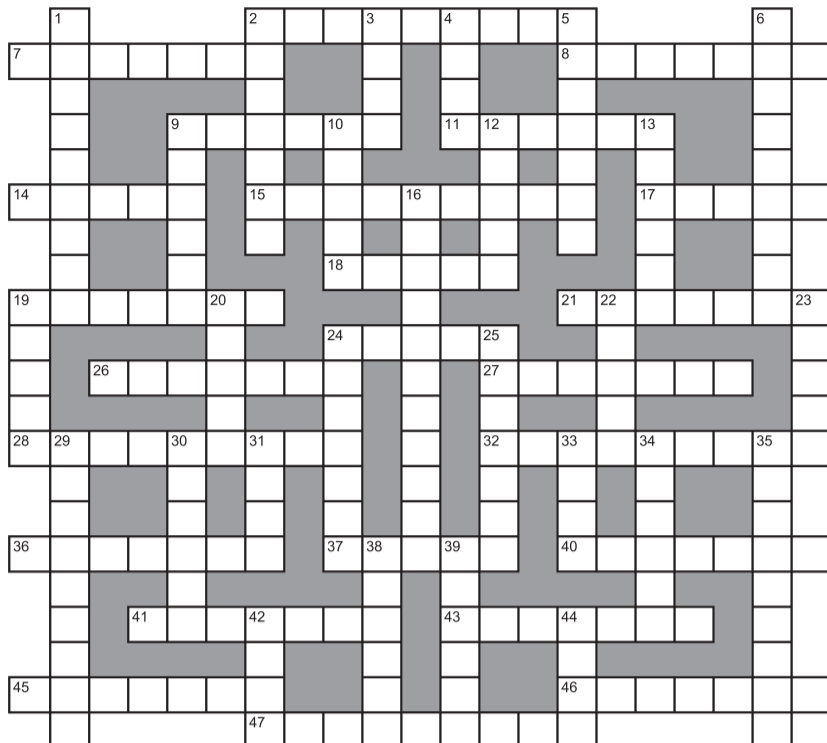
ЭПИЛОГ

Итак, в войне токов победил переменный. Значит ли это, что постоянный ток не нужен? Отнюдь. Он нашел широкое применение в первую очередь на транспорте, потому что двигатели постоянного тока развивают большой крутящий момент при небольшом числе оборотов в минуту, и это число оборотов можно легко регулировать, просто меняя постоянное напряжение, подаваемое на обмотку возбуждения двигателя, или посредством реостата. Кроме того, электродвигатели постоянного тока способны почти мгновенно менять направление своего вращения при смене полярности питания на обмотке возбуждения. Постоянный ток используется для питания медицинского оборудования, для электролиза и гальванопластики, для зарядки аккумуляторных батарей и т.д. И самое главное – теперь постоянный ток легко можно получить из переменного с помощью выпрямителей. **ММ**



Электрический стул

КРОССВОРД



ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД ИЗ ПРЕДЫДУЩЕГО НОМЕРА

По горизонтали: 1. Буклет. 3. Трамвай. 5. Выхино. 9. Станция. 10. Костыль. 11. Баку. 13. Адмирал. 14. Гаев. 15. Восток. 16. Витязь. 18. Новогиреево. 23. Динамо. 24. Власть. 25. Экзамен. 26. Митино. 27. Англия. 28. Реставратор. 32. Пантограф. 34. Эскалатор. 39. Алгебра. 40. Самокат. 41. Сажень. 42. Ярмарка. 43. Тюбинг.
По вертикали: 1. Бензобак. 2. Турникет. 4. Мякинино. 5. Вертолёт. 6. Ольховая. 7. Михалков. 8. Сословие. 12. Удачка. 14. Газета. 17. Визитка. 18. Носорог. 19. Откат. 20. Елена. 21. Овчарка. 22. Отлично. 29. Выставка. 30. Отгул. 31. Гайка. 32. Пандус. 33. Авария. 35. Самара. 36. Разбег. 37. День. 38. Болт.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

2. Объект инфраструктуры, предназначенный для посадки и высадки пассажиров
7. Станция Калужско-Рижской линии
8. Рельефные украшения на стенах и потолке
9. Деревянный молоток
11. Функция клавиши Esc на компьютерной клавиатуре
14. Город с самым маленьким метрополитеном в Украине
15. Трамвайный билетёр
17. Быстрое и решительное наступление
18. Стадо лошадей
19. Специалист по воспитанию собак
21. Высокклассный специалист в какой-либо области
24. Автономная часть метрополитена со станциями, перегонами и тупиками
26. Граница между днём и ночью
27. Станция метро с подземным фонтаном
28. Сказочная местность с дубом, котом и цепью
32. Станция Филёвской линии
36. Разновидность автоматического оружия
37. Город-курорт в Краснодарском крае
40. Столица Грузии
41. Украшение на запястье
43. Дом медведя
45. День недели
46. Город, где открылся первый метрополитен Центральной Азии
47. Лестница-чудесница

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. ТЧ-15
2. Станция Серпуховско-Тимирязевской линии
3. Совокупность локомотивов, обеспечивающих эксплуатацию подвижного состава
4. Время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону
5. Раздел математики
6. Лицо, осуществляющее контроль
9. Воинское подразделение, несущее охрану
10. Длинный толстый трос
12. Водонагреватель в железнодорожном вагоне
13. Земляной орех
16. Комплекс научных и практических знаний о развитии городов
19. Выпуклое перекрытие над большими залами, зданиями и сооружениями
20. Природный водоём
22. Место продажи билетов
23. Пограничная линия тела
24. Многоместный открытый экипаж с боковыми продольными сиденьями
25. Сезонная распродажа товаров
29. Свойство твёрдых материалов возвращаться в первоначальную форму после деформации
30. Облицовочный камень в метро
31. Братья-авиаторы
33. 8 бит
34. Элемент сборной крепи подземного сооружения
35. Первый человек на Луне
38. Изнанка привычки
39. Станция Самарского метрополитена
42. Японский алкогольный напиток
44. Мера объёма

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Станция «Красносельская»

Мы продолжаем знакомить наших читателей с фотографиями из разных эпох существования московского метро и историями, связанными с тем, что изображено на этих фото.

Открыта 15 мая 1935 года. Своё название станция получила по бывшей местности Красное Село – одному из древнейших подмосковных поселений, которое вошло в состав Москвы в 1806 году. Впервые Красное Село упоминается в 1423 году в завещании великого князя Василия I, который передал его своему сыну Василию II. Однако, по мнению историка Ивана Забелина, поселение здесь существовало уже в XII–XIII веках. Село Красное, находившееся в начале Стромынской дороги, вблизи большого пруда, там, где из него вытекала речка Чечёра, своё название получило по живописности места, в котором находится (красное, то есть красивое).

В отличие от других станций мелкого заложения, свод перронного зала на «Красносельской» поддерживает только один ряд колонн. Однако архитектурное решение от этого не стало скучнее. Авторы станции «Гавриков переулок» – именно так в проекте называлась эта самая маленькая из станций первой очереди – бывшие члены ОСА (Объединение современных архитекторов) Борис Виленский и Владимир Ершов, а также входивший ранее в группу ОСТ (Общество станковистов) художник Яков Ромас – работали во 2-й мастерской Нар-

Наземный вестибюль станции «Красносельская», 1935 год



Так выглядит вход на станцию «Красносельская» сегодня



комтяжпрома. Народный комиссариат тяжёлой промышленности, осуществлявший обширную программу промышленного строительства, надолго стал прибежищем для конструктивистов, не желавших менять своё творческое кредо, принципиально близкое промышленной архитектуре.

На «Красносельской» архитекторы решительно отказались от «прямого угла». Колонны, к сожалению, круглыми сделать не удалось – они получились десятигранными, но стремление к «округлости» подчёркивается огромными «шайбами», выточеными из камня и установленными вместо капителей. Круглыми были сделаны не только кессоны перекрытия, но и линии узоров на полу, которые, к сожалению, не сохранились. Над лестницей был подвешен специальный подковообразный потолок, за которым прятались лампы, отбрасывающие мягкий рассеянный свет. Вместо обычной облицовочной плитки была применена особая, майоликовая: в сочетании с желтоватым биюк-янской мрамором колонн она дала, как выразился Борис Виленский, «бодрый золотисто-жёлтый тон».

В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ МЫ СПРАШИВАЛИ

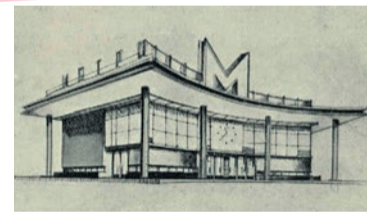
про станцию московского метро, которая была дважды официально переименована в течение нескольких дней.

ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ

Конечно же, мы имели в виду станцию, которая при открытии называлась «Улица Коминтерна», а с 24 декабря 1946 года превратилась в «Калининскую». В эпоху массовых переименований она сначала была поименована «Воздвиженкой» и называлась так несколько дней (даже успели напечатать новые вагонные схемы с таким названием), но 5 ноября 1990 года станция получила своё нынешнее имя – «Александровский сад».

Все читатели, приславшие нам письма, абсолютно правильно ответили на этот вопрос, поэтому судьбу приза решил жребий. Уникальная книга, посвящённая истории Московского метрополитена, в этот раз достаётся Елизавете Узловой, бухгалтеру Единого центра расчётов с персоналом. Поздравляем победителя, а всем остальным желаем удачи в нашем новом конкурсе!

Проект наземного вестибюля станции «Гавриков переулок» («Красносельская»)



Впрочем, самая маленькая станция первой очереди пользовалась столь же пристальным вниманием вождей, как и любая другая. Вот как это описывал сам Борис Виленский в феврале 1935 года в статье в «Архитектурной газете»: «Вызвав нас в 12 часов ночи, товарищ Каганович два часа обсуждал эскизы проекта, оценивая и критикуя каждую деталь наших решений». Лазарь Каганович лично отверг первоначальный вариант наземного вестибюля – композицию в форме огромной буквы «М», окантованную неоновой трубкой, – и одобрил осуществлённый позднее вариант.

Сегодня единственный наземный вестибюль станции расположен на пересечении Краснопрудной и Верхней Красносельской улиц. Кстати, «Красносельская» – одна из немногих станций, на наземном вестибюле которой до сих пор сохранилась надпись «МЕТРО». **ММ**

ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

Дорогие читатели, если вы бывали на станции «Красносельская», то наверняка обратили внимание на мемориальную доску, размещённую на стене наземного вестибюля. Если вы знаете, кому она посвящена и почему установлена именно на этой станции, то до **15 мая** пришлите вашу версию на почту gazeta@mosmetro.ru. Не забудьте указать свои контактные данные (имя, фамилию и номер телефона), а также вашу должность и название подразделения, в котором вы работаете. Среди всех, кто пришлёт нам правильный ответ, мы разыграем приз – уникальную книгу, посвящённую Московскому метрополитену.