

# МОЁ МЕТРО

СЕНТЯБРЬ 2019

№ 9 (107)

Корпоративное издание Московского метрополитена

■ Студотряд как начало большого пути  
стр. 2

■ Как выиграть миллион?  
стр. 3

■ День семи медалей  
стр. 9



Поезд МЦК «Ласточка» стал одним из символов современной Москвы

## 3 ГОДА МЦК

10 сентября исполнилось 3 года со дня пуска пассажирского движения по Московскому центральному кольцу.

Подробный рассказ обо всех станциях МЦК –  
**на стр. 5–8**

## ЦИТАТА НОМЕРА

**«Это затягивающий вид спорта. Работа идет в очень большой команде — все должны быть как один. В экипаже драгонбота даже есть барабанщик, чтобы гребцы двигались в ритм».**

Владимир Виноградов, инженер 1-й категории производственно-технического отдела Дирекции инфраструктуры, чемпион Европы по гребле на лодках «Дракон»

## ЦИФРА НОМЕРА

# 360 000 000

Столько пассажиров совершили поездки на МЦК за три года со дня его открытия. Ежедневно «Ласточки» перевозят до полумиллиона горожан. А самый большой пассажиропоток в этом году был отмечен 3 апреля – в этот день МЦК воспользовались более 560 тысяч человек.

Дорогие читатели, если вам есть что рассказать или о чем спросить, пишите и звоните в редакцию!

✉ gazeta@mosmetro.ru или dialog@mosmetro.ru ☎ +7 (985) 528-80-71 📠 +7 (495) 688-09-81

## ТРАДИЦИИ

# Еще отряд или уже рота?

**21 августа в Центре профориентации вручили именные сертификаты участникам Студенческого отряда метрополитена.**

Практика принимать на временную работу в метро студентов профильных вузов и колледжей существует уже четыре года. Но именные сертификаты бойцы отряда получили впервые. Их вручил заместитель начальника метрополитена по управлению персоналом Павел Ковалев. На торжественную церемонию пригласили представителей учебных заведений — РУТ (МИИТ), МКЖТ РУТ (МИИТ) и Колледжа индустрии менеджмента и гостеприимства № 23. Им передали благодарственные письма начальника метрополитена за значительный вклад в развитие нашего Студенческого отряда. Как заметил в ответной речи один из гостей, с метро приятно строить партнерство: студентам здесь уделяют много внимания и зарплату платят одну из самых высоких, если сравнивать с подобными проектами совмещения работы и практики.

Для чего студентам именные сертификаты и какие еще бонусы в Студенческом отряде? Об этом мы спросили у его командира Екатерины Бакотиной.

— Эти сертификаты, — объясняет Екатерина, — будут полезны ребятам в их профессиональной судьбе, они вложат их в свои портфолио, смогут документально подтвердить принадлежность к Студотряду московского метро. Помимо этого,



На церемонии вручения именных сертификатов от Студотряда

мы, конечно, храним сведения обо всех бойцах Студотряда.

— **Что говорит статистика? Проект набирает популярность?**

— В первом отряде было 30 человек. В этом году мы временно трудоустроили около 200 студентов. При этом более 10% из них остались в метрополитене на постоянной основе.

— **Если студотрядовец становится работником, у него есть преференции?**

— Да. Как известно, в метрополитене есть надбавки за стаж. Так, после года работы вы получаете на 10% больше. Студентам открыли возможность получить такую преференцию раньше: проработав не менее трех месяцев в отряде, при трудоустройстве на постоянную должность

вы получаете надбавку сразу, не дожидаясь года.

— **Где сегодня востребованы студенты?**

— Наибольшее количество — 76 человек — в этом году работали в Службе пути и искусственных сооружений Дирекции инфраструктуры. Собственно, с этого подразделения все начиналось. Отряд, организованный в 2015 году, назывался «Первопутьцы». Но сегодня мы предлагаем студентам гораздо больший выбор. Их приняли более десяти электродепо, Вагоноремонтный комплекс, Дирекция информационно-технологических систем и систем связи, Служба пассажирских сервисов и такие подразделения Дирекции инфраструктуры, как Служба

электроснабжения, Электромеханическая служба, Служба пассажирских устройств и Эскалаторная служба.

— **Кроме работы что интересного в Студенческом отряде?**

— Мы приглашаем ребят посетить различные электродепо метрополитена, где совместно с представителями руководства электродепо знакомим их с ним не как с экскурсионным объектом, а как с будущим местом трудоустройства. Плюс встречи и корпоративные мероприятия в Центре профориентации, посещение закрытой станции метро. У нас интересно.

— **Что ж, 200 человек — это уже не отряд, а практически рота. Желаете вам дальнейших успехов и роста. И грамотных верных бойцов! ММ**

## ПРОКУРОР РАЗЪЯСНЯЕТ

## К нам едет прокурор



На встрече прокурора метрополитена с коллективом электродепо «Митино»

**Руководство прокуратуры метрополитена в рамках деятельности по правовому просвещению проводит выездные встречи с трудовыми коллективами подразделений предприятия.**

На этих мероприятиях прокурор Московского метрополитена прокуратуры города Москвы Андрей Кулагин разъясняет требования действующего законодательства Российской Федерации. Особое внимание уделяется вопросам соблюдения трудовых прав. Ведется личный прием граждан. Таким образом, работники предприятия могут и напрямую задать интересующие вопросы устно, и обратиться в специали-

зированную прокуратуру с письменным обращением, которое будет рассмотрено в установленном порядке.

В настоящее время такие встречи проведены с трудовыми коллективами электродепо «Северное», «Красная Пресня», «Митино», «Замоскворецкое», «Варшавское». Прокурор разъяснил действующее законодательство многотысячному коллективу, более 20 граждан приняты им лично.

Также прокуратура Московского метрополитена информирует, что прием граждан осуществляется по адресу: Москва, ул. Профсоюзная, 59, корп. 1, ежедневно в любой рабочий день с 9-00 до 18-00 (перерыв с 13-00 до 13-45), в пятницу с 9-00 до 16-45 (перерыв с 13-00 до 13-45). ММ

## ВЫБОР

## Какой будет новая «Москва»?

**Пассажиры московского метро проголосовали за дизайн нового поезда «Москва», который будет запущен в производство в ближайшее время, а в 2020 году выйдет на линии. Победителем стала маска округлой формы с удлиненными вертикальными фарами.**

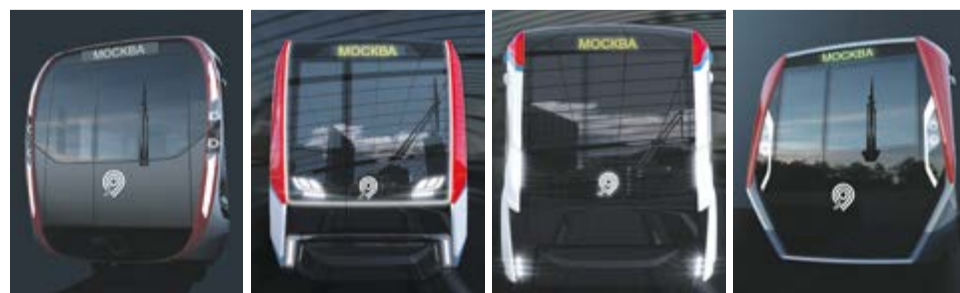
Голосование длилось 10 дней, в нем приняли участие более 24 тысяч человек. Официально опрос проходил в демонстрационном павильоне Московских центральных диаметров около Киевского вокзала — здесь за понравившийся вариант пришли проголосовать около 3 тысяч человек. Параллельно обсуждение предложенных дизайнов развернулось в интернет-СМИ и в социальных сетях. Победивший вариант стал фаво-

ритом как при голосовании в павильоне МЦД, так и в интернете.

Второе место занял поезд квадратной формы и с близкорасположенными фарами — 25% голосов, обогнав всего лишь на 3% похожий по виду вариант. Наименьшее количество голосов (17%) отдали за дизайн поезда в форме трапеции с крупными фарами.

Новая версия поезда «Москва» появится в метро в 2020 году. Изменится внешний и внутренний вид вагона, составы станут тише, комфортнее и вместительнее.

В настоящее время по семи линиям метро курсируют более 130 поездов «Москва» первой модификации. Их можно увидеть на Таганско-Краснопресненской, Филевской, Калужско-Рижской, Солнцевской, Большой кольцевой, Сокольнической и Некрасовской линиях. ММ



Дизайн новой «Москвы». Пассажиры расставили приоритеты

## ПАРТНЕРСТВО

## Кто выиграл миллион?

Назван победитель первого этапа акции, которую Сбербанк проводит среди работников метрополитена. Обладателем миллиона рублей стал Виктор Волошин из Службы безопасности.



Победитель первого этапа акции Сбербанка получил миллион. А вы участвуете?

Для Виктора это был сюрприз. В один из обычных дней его вызвали в управление под каким-то стандартным предлогом. На пороге здания по ул. Гиляровского Виктора встретили заместитель начальника метрополитена — начальник Службы безопасности Андрей Кичигин и руководитель кадрового блока метрополитена Павел Ковалев, а также неизвестные ему люди с фотоаппаратами. Лица у всех были радостными. И все ждали, какие чувства отразятся на лице Виктора, когда он войдет в холл здания и узнает приятную новость о выигрыше.

— Ущипните меня! — сказал победитель в тот момент, когда представители Сбербанка вручили ему сертификат на один миллион рублей.

А несколькими минутами позже победитель поделится впечатлениями:

— Это очень неожиданно — до конца еще не осознал. Я раньше участвовал в подобных акциях и даже получал призы, но такого крупного выигрыша еще не было. Куда потрачу деньги, пока не решил. Скорее всего, на ремонт. А коллегам советую: участвуйте в акции, ведь шанс выиграть есть у каждого.

Напомним, что акция Сбербанка проходит среди работников метро с 15 июля по 14 октября. Ежемесячно разыгрывается по миллиону рублей. Чтобы участвовать, нужно:

1. Оформить зарплатную банковскую карту Сбербанка «Мир Золотой» в кадровой службе метрополитена, если такая карта не была оформлена ранее.
2. Получить на карту не менее одной выплаты зарплаты.
3. Оплачивать этой картой покупки в торгово-сервисных предприятиях на общую сумму более 10 000 рублей.

Если вы выполняете эти условия, то автоматически становитесь участником акции. Специальной регистрации не требуется. Все очень просто: получаете зарплату, делаете покупки и уже имеете возможность победить.

В разгаре второй розыгрыш — с 15 августа по 14 сентября. И впереди еще третий — с 15 сентября по 14 октября. У вас тоже есть шанс выиграть миллион рублей.

Подробнее об акции читайте на сайте [www.sberbank.ru/metropoliten](http://www.sberbank.ru/metropoliten). ММ

## СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

## 100 тысяч билетов по маршрутам добра

Социальный проект «Добрый автобус» принял своего 100-тысячного пассажира.

Юбилейному пассажиру вручили сертификат на еще одну поездку на «Добром автобусе» и посещение пяти музеев Москвы.

«Наша миссия в том, чтобы подарить дорогим бабушкам и дедушкам хорошее настроение, наполнить их жизнь новыми впечатлениями и знакомствами. Все это абсолютно искренне и бесплатно! «Добрый автобус», с нетерпением ждут в каждом районе столицы. Слова благодарности, которые мы слышим от москвичей уважаемого возраста, радость на их лицах — главные награды для нас. Большим подарком для всей дружной команды «Доброго автобуса», стала высокая оценка проекта Сергеем Семеновичем Собяниным и решение мэра Москвы о масштабном его развитии. Два года назад мы начинали с одного автобуса, а сейчас их уже десять», — рассказала автор проекта Сабина Цветкова.

«Добрый автобус» — уникальный проект для пенсионеров. Его девиз: «Движение — жизнь». Первым идею поддержал Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, затем подключились Департамент социальной защиты населения и Департамент культуры Москвы. Сегодня проект реализуется в рамках программы «Московское долголетие»



Валентина Холманова стала 100-тысячным пассажиром «Доброго автобуса»

«Центром Добрых Дел». Ежедневно пятьсот человек на десяти современных комфортабельных автобусах совершают экскурсионные поездки по Москве, посещают музеи, памятники истории и архитектуры, храмы и монастыри, а также другие достопримечательности любимого города. Представители «Центра Добрых Дел» сопровождают каждый автобус, окружая его пассажиров вниманием и заботой. ММ

## ФОТОФАКТ

## Награду вручили в МУРе

Инспектор Центра противодействия нарушениям на территории Московского метрополитена Службы безопасности Кирилл Селецкий награжден почетной грамотой руководства Московского уголовного розыска за проявленную бдительность, смелые и решительные действия при задержании в метро опасного преступника.

В мае Кирилл опознал по ориентировке и доставил в полицию находящегося в розыске «неизвестного, совершившего насильственные действия в отношении несовершеннолетней». Об этом рассказывала газета «Моё метро», № 6 (104).

На фото запечатлен момент награждения в МУРе на Петровке, 38.

Почетную грамоту вручал заместитель начальника Управления уголовного розыска ГУ МВД России по г. Москве Олег Колтунов (слева). От Службы безопасности метрополитена участие в награждении принимал представитель подразделения, в котором работает инспектор Селецкий, Сергей Агафонов (справа). Сам Кирилл — в центре. ММ



## ВОПРОС — ОТВЕТ

## День на здоровье

Читатель ММ спрашивает: «Правда ли, что нам полагается один оплачиваемый день для похода к врачам?».

Действительно, с 1 января 2019 года ТК РФ дополнили новой статьей 185.1 «Гарантии работникам при прохождении диспансеризации».

Теперь государство гарантирует гражданам сохранение за ними места работы и среднего заработка в день профилактических осмотров. Диспансеризация проходит в порядке, предусмотренном законодательством в сфере охраны здоровья.

По общему правилу освобождение предоставляется **на один день раз в три года**. Те, кому до пенсии не более 5 лет, и работники-пенсионеры

(и по возрасту, и за выслугу лет) имеют право **на два дня ежегодно**.

Чтобы воспользоваться такой возможностью, нужно написать заявление на имя работодателя с просьбой предоставить день (дни) для прохождения диспансеризации с указанием нужной даты. Выбирая дату, вы не только ориентируетесь на медучреждение, но и согласовываете ее со своим руководителем. Работодатель обязан

дать вам день, но по поводу даты стороны должны прийти к соглашению. Еще один момент: на диспансеризацию предоставляется полный рабочий день, делить его на части нельзя. Если все условия соблюдены, издается распорядительный акт, и в согласованный день работник идет на диспансеризацию.

Берегите себя и крепкого вам здоровья! ММ

## ЛИЦА МЕТРО

## Лучшие работники: III квартал 2019 года

**Александр Кухарев,** машинист электропоезда электродепо «Калужское». **Стаж работы:** более 24 лет. При маневрах на станции «Новоясеневская» предотвратил акт вандализма в вагоне.



## 5 вопросов лучшему работнику

— **Как вы пришли в метрополитен?**

— Выбирал профессию по душе, а не по зарплате. Тогда и работается легко, с интересом. Работа связана с движением, на месте не стоим. Случайных людей у нас не бывает, они просто не приживаются, не могут работать. Хороший машинист — тот, который не попадает в неприятные ситуации, опережая события. Конечно, в чем-то, как и всем, сопутствует удача.

— **В чем видите главную профессиональную задачу?**

— Довести пассажиров до пункта назначения. Быстро, без лишних торможений, с возможным комфортом.

— **Что вам нравится в работе?**

— Вид тоннеля из кабины машиниста совсем другой, нежели из са-

лона. Постоянные повороты, спуски и подъемы, которые пассажиры просто не замечают. Первое, что хочу отметить, — работа должна нравиться, в ней надо найти себя.

— **Какие сложности возникают в процессе?**

— Хочу обратиться к нашим уважаемым пассажирам. Пожалуйста, не держите двери, это очень мешает работе. Не суйте в закрывающиеся двери сумки, зонты и другие предметы. Не торопитесь! Входя в салон транспорта, снимайте рюкзаки с плеч — это культура и уважение к тем людям, которые рядом с вами. Надеюсь, что наши работники, когда едут в метро, эти правила соблюдают.

— **Чем увлекаетесь в свободное время?**

— Из увлечений: спортзал и книги.

**Иван Казанин,** электромеханик электродепо «Северное».

**Стаж работы:** более 9 лет. Выявил начальную стадию переброса напряжения между смежными проводами в автосцепке, возникшего из-за попадания воды. Предотвратил короткое замыкание.



## 5 вопросов лучшему работнику

— **Почему метрополитен?**

— Среднее образование у меня техническое, высшее экономическое. Но все-таки больше тянуло к технике. Работа на механосборочном заводе разочаровала отсутствием перспектив. И когда я начал искать что-то новое, то увидел приглашение в метрополитен. Здесь я нашел себя. Сегодня работаю на участке регистрации параметров движения поезда.

— **Вы расшифровываете «черные ящики» поездов?**

— Да. И меня очень мотивирует, что результаты моей деятельности полезны многим коллегам — и машинистам-инструкторам, и ремонтникам, и специалистам по централизации, сигнализации и блокировке.

— **А какие бывают трудности?**

— Я работаю то днем, то ночью. Это не просто для организма. И не столько слож-

но подняться в нужный срок, сколько заснуть после смены. Но зато такой график оставляет мне много свободного времени.

— **Есть сведения, что вы тратите свободное время с большой пользой, — вы почетный донор России?**

— Уже более десяти лет я сдаю кровь или ее компоненты. А значит, веду здоровый образ жизни, отказываюсь от вредных привычек и стараюсь бывать на природе. Так, я приобрел лодку, и мы всей семьей выезжаем на речку.

— **Есть ли примеры профессионализма, к чему стремиться?**

— Да. Владимир Ильич Сергеев. Сегодня он на заслуженном отдыхе. Но много лет проработал электромехаником системы автоматического регулирования скорости, и здесь, в депо, он стал наставником практически для всех специалистов нашего профиля. **ММ**

## ЮБИЛЕЙ

## Человек он обычный, но редкий

Недавно исполнилось 70 лет одному из самых опытных профи Дистанции освещения-1 Службы электроснабжения Роману Гермовичу Фортесору, ударнику коммунистического труда, ветерану труда, ветерану труда метрополитена.

Он не занимает руководящий пост, а трудится электромехаником, однако его юбилей стал заметным событием для коллег по дистанции. Они даже направили в редакцию письмо с просьбой рассказать об этом редком человеке.

Сам юбиляр оценивает себя скромно:

— Я обычный человек. Из рабочей семьи. Начинать токарем на ЗИЛе. Но хотелось стать электриком, была тяга к этому делу. И вот, 47 лет назад устроился электромонтером в метрополитен. На Сокольническую линию, — рассказывает Роман Фортесор о выборе профессии.

Представьте себе метро без искусственного света! Просто какой-то фантастический фильм ужасов! Чтобы эта фантазия даже не пришла в голову пассажирам, днем и ночью в метро работают электромонтеры. А их, в свою очередь, курируют и проверяют специалисты более высокого класса — электромеханики.

Поработав монтером, Роман Фортесор поступил в техникум. Потребовалась воля, чтобы совмещать учебу с работой, но он получил диплом и стал электромехаником. А потом, как свидетельствуют отметки в тру-

довой книжке, вновь ушел в монтеры. Почему?

Роман Гермович отвечает неохотно: так было надо, ничего особенного. Но подробности все же выясняются. Он отказался от должности, чтобы освободить место для старшего коллеги: тому было нужнее. В житейской философии Романа Фортесора это был обычный поступок обычного человека.

Есть у него еще один простой принцип:

— Я никогда не выбирал удобный мне участок работы. Шел туда, куда звали, где был нужен.

Важным моментом в его профессиональной судьбе стал пуск Бутовской линии. Туда требовался опытный электромеханик, и начальник дистанции позвал Романа Гермовича. Эта линия очень непростая: открыта непогоде, много ночной работы на перегонах. Но он, конечно, согласился. Зато здесь было новое оборудование, и он лично участвовал в его приемке.

— Электромеханик, — уверен наш собеседник, — должен досконально знать свое оборудование. По звуку понимать, где неполадка. Изучить все схемы. Все прощупать своими руками.



## О юбиляре

Главный инженер ДО-1 Николай Виноградов:

«Роман Гермович — высококлассный профессионал. У него множество наград, в том числе благодарность начальника метрополитена. На нем большой сложный участок, и в том, что там все в порядке, — я уверен. Но важно не только это. Таких людей, как он, очень мало. Настолько надежных, ответственных и отзывчивых. Работа для него не заканчивается по завершении смены. В любое время он на связи. Всегда оперативно реагирует, для чего освоил гаджеты (не все люди старшего поколения к этому готовы). И, конечно, нам дорог его опыт в профессии, которым он щедро делится с молодежью».

— Это не опасно?

— Нет, если соблюдать необходимые меры предосторожности. От электричества обычно страдают те, кто его не уважает. Или же слишком самонадеянные. Не верю, когда говорят: я все знаю, я специалист. Но, с другой стороны, электромонтер не должен говорить «не смогу». Если он не готов разобраться и исправить что-то в своем оборудовании, он еще не вырос до этой должности.

— Роман Гермович, в ваши 70 вы в отличной форме. Занимаетесь спортом?



Роман Фортесор, электромеханик ДО-1 Службы электроснабжения

— Да. Зимой — коньки и лыжи. Летом — бассейн и пинг-понг. И моя работа не дает расслабляться: пройдешь километров шесть по перегону — уже спорт.

— Здоровья вам и еще долгих лет безаварийной работы! **ММ**

## СОБЫТИЕ

## Три года Московскому центральному кольцу

**«Московская Окружная железная дорога, являясь одним из грандиозных и красивейших сооружений России, огибает Москву на протяжении 50 верст и проходит по окрестностям Москвы, богатым как историческими памятниками, так и торгово-промышленными сооружениями, причем со многих пунктов дороги открывается прекрасный вид на Москву».**

Н. П. Останкович  
«Путеводитель по Московской Окружной железной дороге»  
Москва, 1912 год

Движение по Московскому центральному кольцу было открыто 10 сентября 2016 года. За три года новая кольцевая магистраль уже прочно вписалась в транспортную систему столицы. Старое грузовое кольцо, переформатированное под пассажирские перевозки, пришлось по душе москвичам и гостям столицы. МЦК любят за современные «Ласточки», за потрясающие виды из окна и, конечно же, за экономию времени в пути.

В начале XX века появление Московского железнодорожного кольца привело к быстрому изменению окружающих пейзажей: на месте деревень и дачных поселков стали появляться промышленные предприятия с прилегающими небольшими рабочими поселками. Строительство железной дороги тогда смогло решить множество городских проблем. Сегодня, более ста лет спустя, Московское железнодорожное кольцо, превратившееся в МЦК, на наших глазах вновь преобразует город.

Пассажиропоток на кольце постоянно растет, в том числе за счет плотной интеграции с транспортной системой столицы: сегодня на МЦК действуют пересадки на 23 станции метро и 10 пересадок на 9 направлений пригородных электричек. В топ самых востребованных станций МЦК сегодня входят «Площадь Гагарина», «Ботанический сад» и «Кутузовская».

В этом номере мы хотим рассказать подробно обо всех станциях Московского центрального кольца, чтобы с помощью нашей газеты вы смогли совершить по МЦК путешествие в прошлое Москвы.

Итак: «Осторожно, двери закрываются! Следующая станция «Площадь Гагарина»». Поехали!

### Площадь Гагарина

Станция имеет подземный вестибюль с выходом к улице Вавилова и переходом, соединенным с центром платформы станции метро «Ленинский проспект». Пересадка между двумя станциями очень удобная, поскольку была запроектирована еще при сооружении станции «Ленинский проспект».

«Площадь Гагарина» — единственная подземная станция на МЦК. Она состоит из двух береговых платформ, находящихся в Гагаринском железнодорожном тоннеле.

Площадь, расположенная прямо над станцией, возникла в 1742 году при создании вокруг Москвы Камер-Коллежского вала. Главной составной частью вала стали заставы, через которые



в Москву попадали люди и товары. Здесь, на значительном удалении от городского жилья, находилась Калужская застава.

Перед началом Великой Отечественной войны началась застройка Ленинского проспекта, уходящего отсюда в центр. Здесь широкий проспект открывался двумя домами с башнями, образующими один из парадных въездов в Москву. В 1961 году на этой площади москвичи встречали первого космонавта Земли Юрия Гагарина. Его имя площадь получила в 1968 году, а в 1980 году в его честь здесь установили памятник, ставший одним из символов района.

### Лужники

Станция построена на месте бывшей грузовой станции Окружной железной дороги «Воробьевы горы». В непосредственной близости от нее находится вестибюль станции метро «Спортивная».

Строительство станции «Лужники» началось в конце 2013 года — первым среди всех станций МЦК (за исключением построенной ранее «Площади Гагарина»). Уже в 2015 году, за год до сдачи МЦК в эксплуатацию, все работы на ней были завершены.

В 1956 году в Москве состоялось открытие Центрального стадиона имени В. И. Ленина, который сегодня называется Спортивный комплекс «Лужники». В 1957 году для организации подвоза на стадион десятков тысяч участников и гостей Международного фестиваля молодежи и студентов была открыта станция метро «Спортивная». Продление Сокольнической (тогда — Кировско-Фрунзенской) линии метро значительно облегчило подвоз, а главное — развоз болельщиков и гостей различных физкультурных, культурных и развлекательных мероприятий. Но считать решенной транспортную проблему в Лужниках можно было лишь условно, ведь только Большая спортивная арена стадиона вмещает одновременно более 50 тысяч зрителей. Даже для такого высокопроходного вида транспорта, как метро, справиться с такими пассажиропотоками порой бывало очень непросто. С открытием Мос-

ковского центрального кольца острота этой проблемы была снята.

Неподалеку от станции, на Лужнецкой набережной, недавно открылась станция еще одного, совсем нового для Москвы вида транспорта — канатной дороги. В прозрачной кабинке можно совершить короткое, но увлекательное путешествие на противоположный берег Москва-реки и подняться к смотровой площадке на Воробьевых горах.

### Кутузовская

Станция находится в подэстакадном пространстве под путепроводом Кутузовского проспекта, параллельно одноименной наземной станции метро, которая в ноябре 1958 года стала конечной станцией первого участка Филевской линии.

После завершения реконструкции всех наземных станций Филевской линии они предстали перед пассажирами в новом облике. Сегодня мы видим не только обновленную, но и оригинально оформ-

ленную станцию метро «Кутузовская». Рисунки на путевой стене рассказывают о событиях Отечественной войны 1812 года. Так, убранство станции предваряет экспозицию диарамы «Бородинская битва»,

которая расположена поблизости.

Филевская линия — одна из самых необычных в московском метро. Построена она была в 50–60-х годах прошлого века, когда граница города стала проходить по МКАД. Одним из главных тогда стал вопрос обеспечения надежной транспортной связи новых районов на окраинах с центром Москвы. Как основные рассматривались два предложения: соединить спутники Москвы с центром при помощи наземных линий метро или пустить до них пригородные электропоезда с небольшими интервалами. В итоге победили электрички. А Филевская линия так и осталась уникальной транспортной артерией на западе Москвы.

### Деловой центр

Эта станция находится в самом центре Москвы. Только это не исторический или административный центр,

а деловой. Об этом нам и сообщает название станции.

О необходимости создания в Москве делового квартала, аналогичного имеющимся во многих мегаполисах мира, впервые заговорили в начале 90-х годов прошлого века, когда архитектор Борис Тхор предложил построить в Москве небоскребы Международного делового центра. Одновременно с разработкой концепции самого центра началось проектирование транспортной системы. Кстати, тогда придумывать пришлось буквально все, даже название будущего квартала небоскребов. Вариантов было несколько, даже такой архаичный, как «Московский посад».

Для обеспечения транспортной связи необходимо было не только проложить сюда автомагистрали, но и построить высокоскоростные и высокопроходные транспортные системы. Сегодня их целых три: метро, пригородные электропоезда и МЦК. Во многом благодаря хорошей транспортной доступности «Москва-Сити» стал сегодня одним из самых привлекательных районов города, куда ежедневно приезжают до нескольких сотен тысяч человек. Удачное градостроительное решение побудило к переезду в башни центра и несколько московских и даже федеральных ведомств.

### Шелепиха

Эта станция попала в проект МЦК в самый последний момент, заменив собой планировавшуюся по соседству станцию «Пресня». Станция сооружена возле путепровода над Шмитовским проездом, параллельно одноименной станции метро Большой кольцевой линии, в непосредственной близости от платформы пригородных электропоездов «Тестовская».

Когда-то здесь шелестели луга, а на пригорке стояло село Шелепиха, упоминающееся в летописях XV века. Почва здесь была не слишком плодородная, поэтому постепенно местные жители взамен сельского хозяйства стали активно осваивать различные ремесла. Развитие Шелепихи сделало крутой поворот в 30-е годы прошлого века. К сложившейся здесь еще в начале XX века сети железных дорог и подъездных путей добавляется еще одна транспортная артерия.

Движение по МЦК было открыто 10 сентября 2016 года



В 1937 году, после завершения канала Волга — Москва, Москва-река в городской черте превратилась в составную часть канала и полноценную транспортную артерию. На берегу реки построили причалы, обслуживающие строительную индустрию. Москва-река теперь позволила подходить к этим причалам даже большим сухогрузам, в том числе и класса «река — море». Главной достопримечательностью стал Мелькомбинат с большим элеватором. Сюда сухогрузами и баржами доставляли зерно, которое здесь перемалывали в муку. Из этой муки и выпекали московский хлеб. В 2016 году элеватор был разобран, теперь на его месте возвышаются современные жилые дома на Мукомольном проезде.

### Хорошево

Станция расположена на Хорошевском шоссе, в пешей доступности от станций метро «Полежаевская» и «Хорошевская», до которых можно добраться на наземном транспорте.

Неподалеку от станции расположен первый автокомбинат Главмосавтотранса, которому присвоено имя Героя Социалистического Труда, почетного гражданина Москвы Геннадия Краузе. В далекие 50-е годы он предложил создать в Москве единую систему грузовых перевозок, которая должна была прийти на смену громадному количеству неэффективных мелких ведомственных автобаз. Работу по созданию единой транспортной системы доверили инициатору. Так появился «Мосавтотранс» — одно из крупнейших производственных объединений советской эпохи. Эффективность грузового транспорта в Москве резко повысилась, ведь в «Мосавтотрансе» были собраны инженерно-технические группы, занимавшиеся созданием специализированных кузовов и прицепов для массовых перевозок различных групп грузов, от мелких партий продовольствия до громадных железобетонных панелей и целых блоков для скоростной сборки домов. Первый автокомбинат как раз и специализировался на перевозке таких панелей, ведь неподалеку отсюда расположен ДСК-1 — один из крупнейших домостроительных комбинатов.

### Зорге

Станция расположена на перегоне между грузовыми станциями «Пресня» и «Серебряный Бор». Названа именем знаменитого разведчика, Героя Советского Союза Рихарда Зорге, сообщившего в Москву из Токио о том, что нападение гитлеровской Германии начнется

через несколько часов. Именем героя названа и улица, проходящая параллельно трассе МЦК.

Когда-то давно здесь были луга. Именно тут заканчивалось Ходынское поле и по соседству с ним находилось Военное. Во время учений на нем располагались военные лагеря, строились огневые точки, устанавливались мишени. А сегодня станцию окружает тихий и уютный район Москвы.

Есть у станции «Зорге» одна замечательная особенность — это мост, связывающий районы, расположенные с двух сторон железной дороги, и одновременно выполняющий роль вестибюля станции. Это, казалось бы, чисто утилитарное сооружение можно использовать как прекрасную смотровую площадку.

### Панфиловская

Станция расположена вдоль улицы Панфилова, названной в честь Героя Советского Союза Ивана Панфилова, командира дивизии, павшего смертью храбрых 16 ноября 1941 года во время памятного сражения у разъезда Дубосеково, что недалеко от Волоколамска. Это сражение стало символом стойкости защитников Москвы, а панфиловцы, как стали именовать бойцов, не пропустивших рвущиеся к Москве немецкие танки, — примером мужества воинов Красной Армии.

Первоначально эта улица называлась 2-й улицей Левитана. За монументальными сталинскими домами располагался дачный поселок художников «Сокол». Он и сейчас на своем месте, но от нас его скрывают многоэтажные жилые дома, построенные в первой половине 50-х годов прошлого века, — одни из последних домов сталинской эпохи монументального классицизма.

### Стрешнево

Станция расположена на пересечении МЦК с Рижским направлением Московской железной дороги.

Первые исторические данные о современной территории природно-исторического парка «Покровское-Стрешнево» известны с конца XVI века. До начала хозяйственного использования этих земель на территории парка преобладал еловый лес, по которому местность получила название Подъелки. В 1622 году на территории пустоши возникает постоянное селение, а в 1629 году здесь появляется каменная «ново-

прибылая церковь Покров Пресвятой Богородицы». С этого момента на месте пустоши Подъелки появляется село Покровское. В 1664 году в селе Покровское насчитывается 220 дворов. С этого времени усадьба в течение почти 250 лет принадлежит роду бояр Стрешневых. За селом и усадьбой закрепляется двойное название «Покровское-Стрешнево». Внутри старинной усадьбы сохранился главный дом постройки начала XIX века, оранжереи и храм, возведенный в 1750 году.

### Балтийская

Станция расположена рядом с тепловодом Ленинградского проспекта над путями Окружной железной дороги. «Балтийская» стала органичной частью транспортно-пересадочного узла, который начал формироваться еще в середине 60-х годов прошлого века вокруг новой станции метро «Войковская»

В 1908 году на месте нынешней станции МЦК был устроен телеграфный пост «Братцево». По некоторым данным, свое название он получил от расположенной рядом деревни. В начале 30-х годов прошлого века топоним заимствовала построенная неподалеку Братцевская птицефабрика.

«Телеграфный пост» — непривычное для сегодняшних дней выражение. А когда-то такие посты были одними из важнейших звеньев организации движения по железным дорогам. Главная задача дежурных по телеграфным постам была проста: сообщать на соседние станции о проследовании мимо поездов. Как правило, такие посты размещали на длинных перегонах. «Телеграфными» их называли потому, что связь осуществлялась по телеграфу. Сообщения дежурный отстукивал на аппарате азбукой Морзе. Поступавшее сообщение распечатывалось на специальной бумажной ленте. Более удобных средств связи, обеспечивающих требуемую надежность и оперативность, тогда еще не было. Система телеграфных постов на Московском железнодорожном кольце проработала до 50-х годов прошлого века, когда им на смену пришли системы электрической блокировки и централизации.

### Коптево

Станция расположена в районе Коптево напротив локомотивного депо «Лихоборы».

Пустошь Коптево впервые упоминается в летописях в конце XVI века, а в XVII веке здесь появляется село. Сначала оно называлось Сергиевское-Семеновское, потом, после смены владельца, стало Георгиевским. Но древнее название местности не кануло в лету и на карте 1818 года сельцо впервые обозначено как Коптево. Вновь возникающие по соседству поселения начинают именовать Коптевскими выселками и Новым Коптево. Древнее село, чтобы исключить путаницу, стали именовать Старым Коптево. По древнему топониму называли и Коптевский рынок, и трамвайную остановку, а теперь и станцию МЦК.

Рядом со станцией находится локомотивное депо «Лихоборы», обслуживающее тепловозы, которые водили грузовые поезда по неэлектрифицированной трассе. С противоположной стороны расположена центральная станция Окружной железной дороги «Лихоборы». Большинство ее сооружений, построенных в начале XX века, прекрасно сохранилось. Настоящей жемчужиной станции является вокзал 1908 года с пассажирской платформой. На ней в год столетия магистрали был установлен обелиск «Золотое кольцо Москвы».

### Лихоборы

В проекте эта станция назвалась «Николаевской», что должно было напомнить об истории самой главной магистрали России Москва — Санкт-Петербург, до 27 февраля 1923 года носившей название Николаевской дороги в честь императора Николая I.

Станция «Лихоборы» обеспечивает быструю и удобную пересадку на МЦК жителям Зеленограда, Сходни, Химок и Ховрина с платформы НАТИ, через которую идут электропоезда Октябрьской железной дороги.

Существует несколько версий происхождения топонима Лихоборы. Одна из них гласит, что места здесь были лихие, то есть путник мог легко столкнуться с разбойниками. Другая ведет название от древнеславянского имени, а третья — от имени протекающей неподалеку речки.

На путях рядом со станцией можно заметить километровый знак: на одной его стороне число «1», а на другой — «54». Именно здесь начинается и заканчивается отсчет километров Окружной железной дороги — нынешней МЦК. Именно отсюда с момента открытия магистрали и до 30-х годов прошлого века начиналось движение ведомых паровозами пассажирских поездов, отправлявшихся с Николаевского (сейчас — Ленинградского) вокзала.

### Окружная

Станция получила свое название от расположенной рядом одноименной платформы Савеловского направления Московской железной дороги. До 30-х годов прошлого века, когда пассажирское движение по кольцевой магистрали отменили, станция «Окружная» была удобной пересадкой из «савеловских» поездов на поезда, курсировавшие два раза в день по кольцу. Большое значение железная дорога имела для московских деревень Верхние и Нижние Лихоборы и села Дегунино, не имевших тогда собственного остановочного пункта.

После окончания Великой Отечественной войны рядом с «Окружной» был построен целый гостиничный квартал — сеть комфортабельных гостиниц из красного кирпича. Они и сегодня являются одной из главных достопримечательностей района. В значительной

На МЦК действуют пересадки на 23 станции метро

степени этот уникальный комплекс ориентировался на многочисленных гостей Выставки достижений народного хозяйства. Здесь даже открыли конечную станцию автобусов «Гостиницы ВДНХ» и проложили троллейбусные линии.

В 2018 году, через два года после открытия пассажирского движения по МЦК, открылась станция метро «Окружная». Сегодня здесь вместо архаичной железнодорожной платформы сформировался современный транспортно-пересадочный узел, объединивший метро, МЦК, наземный транспорт и аэроэкспрессы, следующие в аэропорт Шереметьево.

### Владыкино

Станция находится в границах существующей и сохраняемой для дальнейшей грузовой работы железнодорожной станции «Владыкино-Московское». Название станции, в котором звучит высокий статус, уходящий корнями в древность, происходит от названия старинного села. Историки предполагают, что село появилось здесь не позднее XIV века. Тогда оно называлось Вельяминово и было вотчиной знатных московских бояр.

В Смутные времена здесь обосновался князь Иван Шуйский, а после его смерти село отошло Богоявленскому монастырю. Позже владение приглянулось патриарху Никону, и в 1653 году владыка начал обустройство здесь своей загородной резиденции. Для начала Никон переименовал село во Владыкино. И на долгие годы оно стало домовым селом московских патриархов и местоблюстителей.

### Ботанический сад

Станция метро «Ботанический сад» имеет вестибюли по обе стороны Окружной железной дороги. Правда, сама станция находится целиком с внутренней стороны кольца, но пассажиры этого не замечают — они проходят в северный вестибюль под железнодорожными путями по длинному тоннелю. Неудивительно, что именно в этом месте появилась станция МЦК.

Свое название станция МЦК «Ботанический сад», как и ранее одноименная станция метро, получила от находящегося неподалеку Главного ботанического сада имени Н. В. Цицина Российской академии наук, который был основан 14 апреля 1945 года. Тогда из 360 гектаров бывшего Шереметевского лесопарка 160 были отведены непосредственно под Ботанический сад. Поначалу для пальм и других теплолюбивых культур арендовались теплицы располагавшегося рядом Марфинского колхоза, но уже в конце 50-х годов прошлого века у сада появилась собственная оранжерея площадью 3 тысячи квадратных метров. Сегодня в Ботаническом саду собрано свыше 16 тысяч видов и разновидностей растений со всех уголков мира.

### Ростокино

С 1908 года на Окружной железной дороге работала грузовая станция с таким же названием, полученным от села, находившегося на Ярославской дороге. Но станцию МЦК расположили за границами грузовой станции, максимально приблизив к Ярославскому пригородному направлению электропоездов. Кстати, самому загруженному: по будням в пиковое время с Ярославского вокзала уезжают на электричках около 25 тысяч пассажиров в час. Это в два раза больше, чем со второго по загруженности — Казанского. При этом у Ярославского направления, помимо

начальной точки, долгое время не было ни одной пересадки на метро. Но накануне третьей годовщины со дня запуска МЦК для удобства пассажиров открылся новый транспортно-пересадочный узел, объединивший станцию «Ростокино» и железнодорожную платформу «Северянин», которую для этого перенесли поближе к станции МЦК.

А название свое станция получила от располагавшегося по соседству села Ростокино, упоминающегося в летописях начала XV века. Тогда оно принадлежало сподвижнику великого князя Василия Темного боярину Михаилу Плещееву. Он и передал это село Троице-Сергиевой лавре. С этого момента началось процветание Ростокино. Его освободили от значительной части налогов и податей. А в Смутные времена в окрестных лесах завелись лихие люди, грабившие и путников, и крестьян. Это привело к запустению этих мест. Но постепенно село возрождалось. Близость путей сообщения — сначала гужевых, а потом и железнодорожных — способствовала развитию здесь промышленности. Со временем село превратилось в промышленный пригород, а в 60-х годах прошлого века окрестности Ростокино полностью вошли в состав Москвы.

### Белокаменная

Пролетев сквозь мегаполис, поезд «Ласточка» врывается в лес. Это «Лосиный остров» — один из первых национальных парков, находящийся в пределах мегаполиса. Прямо в нем и располагалась станция «Белокаменная». В целях сохранения окружающей среды и визуального пространства здесь специально не стали проектировать транспортно-пересадочный узел — связь с платформой осуществляется через подземный переход, по которому можно выйти прямо в лес.

Рядом с платформой расположен одноэтажный вокзал. Несмотря на то, что построили его в 1908 году, к открытию дороги, он сохранился почти в первозданном виде. Именно этот вокзал и станция на рубеже 60–70-х годов прошлого века стали героями одного из фрагментов знаменитого фильма «Офицеры»: от этого перрона санитарный поезд времен Великой Отечественной войны, принявший на борт тяжело раненых, отправляется в тыл.

### Бульвар Рокоссовского

Станция расположена возле путепровода, связывающего район Метрогородок со станцией метро. Сегодня местность спально-промышленного района вокруг, казалось бы, ничем не примечательна, но места эти имеют богатую историю. Когда-то рядом процветало село Богородское — свидетель многих исторических событий. В конце XIX — начале XX века оно превратилось в дачную местность, а затем стало одним из районов Москвы. С противоположной стороны раскинулся район Метрогородок.

Свое имя он получил по поселку метростроителей, бараки которого были возведены в начале 30-х годов прошлого века для первых строителей Московского метрополитена. По тем временам это было вполне комфортное жилье. Сейчас на месте тех небольших домиков построены современные дома.

### Локомотив

Станция расположена в едином транспортно-пересадочном узле со станцией метро «Черкизовская». В непосредственной близости от станции находится один из крупнейших московских стадионов — «РЖД Арена», построенный на месте своих предшественников. Первый из них — «Стадион Электриков», почти сразу переименованный в «Сталинец», был возведен в 1935 году по проекту архитекторов Васильева и Вегмана. Зодчие предусматривали здесь еще и создание парк-стадиона, но о будущем спортивном парке с теннисными кортами, легкоатлетическим центром, волейбольными площадками и спортивным корпусом почему-то быстро забыли. В хрущевские времена стадион передали спортклубу «Локомотив». Название клуба дало уже третье имя стадиону. В начале 2000-х годов старый стадион снесли, а на его месте построили новый. Сначала он назывался «Локомотив», а с августа 2017 года, после проведенной модернизации, стал называться «РЖД Арена». Кстати, за время существования трех стадионов футбольное поле ни разу не меняло своего положения.

### Измайлово

Станция расположена севернее путепровода Окружной железной дороги над Измайловским шоссе. Главная ее

задача — обеспечить пересадку с МЦК на Арбатско-Покровскую линию метрополитена.

Интересной особенностью этого узла является крытая пешеходная галерея, защищающая пассажиров от дождя, снега и слепящего солнца, которая протянулась от пешеходного моста прямо до входа на станцию метро «Партизанская».

Вблизи от транспортно-пересадочного узла расположен гостиничный комплекс «Измайлово», один из входов в Измайловский парк культуры и отдыха и уникальный Измайловский остров на Серебряно-Виноградном пруду, где расположен музей-заповедник Территория «Измайлово». В палатах дворца размещается развлекательный комплекс с небольшими музеями и выставочными залами, ремесленные мастерские и магазинчики, действующий православный храм, дворец бракосочетаний, кафе и трактир. А вокруг крепостных стен по выходным гудит Измайловский вернисаж. Но еще пару десятилетий назад никакого Измайловского кремля, радующего нас своей замечательной архитектурой, здесь не было. Это — современное сооружение, строительство которого продолжалось с 1998 по 2007 годы.

### Соколиная гора

Этой станцией в выходные дни активно пользуются семьи с детьми — рядом с ней расположен вход в Измайловский парк. Всего пара сотен метров отделяют вестибюль «Соколиной горы» от любимой москвичами лодочной станции на Круглом пруду.

Огромный парк тянется от станции «Измайлово» до «Шоссе Энтузиастов», а вглубь простирается до МКАД. Лесной массив стал превращаться в лесопарк по решению Моссовета в 1930 году, а в 1932-м стал называться в «Парк культуры и отдыха имени Сталина». Территория лесопарка интенсивно развивалась: здесь построили парашютную вышку, театр, кинотеатр, планировалось строительство детской железной дороги и грандиозного стадиона, опять же носившего имя вождя. Развитие парка остановила война, а затем смерть Сталина изменила планы. Но, несмотря на это, сегодня этот прекрасный парк — одно из любимых мест отдыха москвичей.

### Шоссе Энтузиастов

Станция расположена над одноименным шоссе. В пешей доступности

Протяженность МЦК — 54 км





расположена одноименная станция метро. Конструкции станции были заложены еще в 2011 году вместе со строительством подземного пешеходного перехода под реконструируемой грузовой станцией «Лефортово». Тогда же в конструкцию перехода был встроены и подземный вестибюль.

Нынешнее название — шоссе Энтузиастов — магистраль получила по инициативе первого советского наркома просвещения Анатолия Луначарского. По его замыслу название напоминает о революционерах и политических заключенных, которые к местам заключения и ссылки шли именно по этой дороге. До 1919 года она называлась Владимирским шоссе, а еще раньше — Владимирским трактом. Но уже к 1960-м годам смысл переименования многими москвичами забылся, название воспринималось как советский «гимн оптимизму».

### Андроновка

Вблизи станции «Андроновка» нет каких-либо важных точек формирования пассажиропотока, но тем не менее ее роль в решении существующих проблем городского транспорта высока — здесь пассажиры МЦК могут сделать пересадку на платформу «Фрезер» Казанского направления Московской железной дороги.

Кстати, станция «Андроновка» является официальным начальным и конечным пунктом в графике поездов «Ласточка» — именно здесь расположен один из парков отстоя электропоездов, обслуживающих МЦК.

### Нижегородская

В самом ближайшем будущем станция МЦК «Нижегородская» станет частью самого большого и важного на юго-востоке Москвы транспортно-пересадочного узла, в который помимо нее войдут: одноименная четырехпутная совмещенная станция метро Некрасовской и Большой кольцевой линий, платформа «Карачарово» Горьковского направления Московской железной дороги и остановки наземного пассажирского транспорта. Сегодня здесь заканчивается строительство распределительного вестибюля, где в едином теплом контуре пассажиры смогут перейти между любыми видами транспорта, не поднимаясь на поверхность. А платформа «Карачарово» в перспективе станет еще одним московским вокзалом с оборотом по ней части пригородных электропоездов.

### Новохоловская

Станция находится в едином транспортно-пересадочном узле с одноименной платформой пригородных поездов Курского направления Московской железной дороги, открытой всего год назад.

Название свое оба остановочных пункта получили по имени древней деревни Хохловки, некогда существовавшей в этих местах. Впервые в летописях она упоминается в 1686 году. Так же называются протекающая тут речка и две улицы — Нижняя Хохловка и Верхняя Хохловка, расположенные на месте бывшей деревни. В начале прошлого века здесь стояли лишь небольшие двух- и трехэтажные деревянные дома, в 60–70-е годы на смену им пришли панельные девяти- и двенадцатиэтажки. С открытием пассажирского движения по МЦК прилегающие районы стали быстро меняться — как грибы после дождя, тут выросли современные, благоустроенные районы.

### Угрешская

Название станции — производное от древнерусского слова «угреша», которое обозначало «согретое теплом солнца, души или теплом божьим место». Однако до начала XX века это были заболоченные места на окраине города. В XIX веке здесь расположились городские

бойни и поля орошения, где очищали канализационные стоки со всей Москвы. К началу XX века тут начала складываться крупная промышленная зона. В начале 30-х годов по соседству началось строительство Государственного автозавода имени Коммунистического интернационала молодежи. В первые годы завод изготавливал легковые и грузовые модели Ford. Победной весной 1945 года здесь был развернут выпуск автомобилей новой марки, получившей название «Москвич», а сам завод стал именоваться МЗМА (Московский завод малолитражных автомобилей). В 1968 году в честь 50-летия ВЛКСМ предприятие переименовали в Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК), и до начала 2000-х годов он продолжал выпускать легковые машины.

### Дубровка

Название этой станции указывает на то, что когда-то давно здесь шумели непроходимые леса, в оврагах журчали ручейки, а идиллическую картину дополняли лесные озера. Удобство этих мест

первым оценил древний человек. Следы его стоянок говорят о том, что охотники и рыбаки жили тут еще около четырех тысяч лет назад. Это были угро-финские племена. Славяне пришли сюда около V–VI веков нашей эры.

Еще долгие годы «был тут дубовый лес, да такой густой, что и в летнее время целые рати заблуждались и, идя друг против друга, расходились и не могли встретиться. Московскую сторону в те времена называли Лесною землею, глухим Лесом».

Начало новой индустриализации стремительно изменило облик этой местности. В начале XX века здесь вырастают новые промышленные гиганты, возникают комфортабельные рабочие поселки из четырех- и пятиэтажных домов с водой, канализацией и газом, построенные, как тогда было принято, в конструктивистском стиле. Некоторые из этих домов сохранились до сих пор.

### Автозаводская

Станция МЦК, как и ближайшая одноименная станция метро, получили свое название от располагавшегося неподалеку гиганта автомобильной промышленности СССР, первенца советского автомобилестроения — Завода имени Сталина. После смерти вождя его переименовали в Завод имени Лихачева — ЗИЛ. Тогда же и станцию метро «Завод имени Сталина» переименовали в «Автозаводскую».

Станция МЦК расположена вдоль 1-го и 2-го Кожуховских проездов. Название их происходит от древнего села, некогда располагавшегося здесь. Село Кожухово вошло в историю как место проведения Кожуховского похода Петра I осенью 1694 года. Кожуховские маневры стали фактически первыми крупными инженерными военными учениями в истории России, которые показали отдельные преимущества полков «нового строя» и вскрыли необходимость проведения военной реформы в русском государстве.

### ЗИЛ

Станция находится в самом сердце одной из бывших крупнейших промышленных зон Москвы — между двумя территориями Завода имени Лихачева. Когда-то это был один из гигантов отечественного машиностроения. Целый город — с внутризаводскими автобусными маршрутами, своей ТЭЦ и железнодорожной станцией. Здесь выпускали грузовики, микроавтобу-

сы, городские и междугородные автобусы, спортивные автомобили, лимузины, вездеходы, военную спецтехнику и даже холодильники. Счет почти каждого вида продукции шел на тысячи и даже десятки тысяч единиц ежегодно. Но размещение посреди современного мегаполиса крупного производства не терпит современной экономика. ЗИЛ, проработав на московской земле ровно 100 лет, окончательно прекратил производство в 2016 году. Сегодня прямо на наших глазах на месте бывшего промышленного гиганта рождаются современные городские кварталы.

### Верхние Котлы

Станция входит в состав транспортно-пересадочного узла, объединившего МЦК, пригородные электропоезда, аэроэкспрессы, следующие в аэропорт Домодедово, и маршруты наземного пассажирского транспорта. В пешей доступности расположена станция метро «Нагатинская».

Станция получила свое имя по названию древнего села. Но село Верхние Котлы находилось немного южнее, приблизительно у развилки Варшавского и Каширского шоссе, таким образом, сегодня Верхние Котлы оказались ниже Нижних, образовав географическую аномалию.

Еще одна географическая аномалия этих мест — Варшавское шоссе. Обычно шоссе и проспекты носят названия одного из городов, куда приводят продолжающие их автодороги. Варшава, как известно, расположена от Москвы на запад, а Варшавское шоссе идет практически строго на юг и за пределами Москвы справедливо называется Симферопольским. В старину Варшавское шоссе называлось Большой Серпуховской дорогой, потом его стали называть Польской дорогой. От Москвы она шла до Подольска, лишь там отклоняясь на запад от Большой Серпуховской дороги. В XIX веке Старую Польскую дорогу стали именовать Серпуховским шоссе, а при реконструкции в 50-х годах прошлого века нарекли Варшавским.

### Крымская

Станция находится рядом с путепроводом Севастопольского проспекта. Район этот, прежде всего, интересен своей топонимикой. Трамваи пересекают трассу МЦК по Загородному шоссе. Историческое название этой дороги, ведущей во владение московских купцов Якуничковых, — Якуничково шоссе. После революции из названия сначала попытались убрать принадлежность к купеческому роду и утвердили название — Якуничковское шоссе. Этого, по всей видимости, оказалось недостаточно — в 1929 году шоссе стало Загородным, так как уходило оно за тогдашнюю городскую черту. Город разросся, а шоссе так и осталось Загородным.

От станции «Крымская» в сторону «Площади Гагарина» с внутренней стороны МЦК проходит Канатчиковский проезд. Имя он получил от технической станции Окружной железной дороги, которая в свою очередь позаимствовала его у Канатчиковой дачи, ею в середине XIX века владел купец Канатчиков. В 1889 году на месте усадьбы по настоянию городского головы Николая Алексея началось строительство 2-й городской психиатрической больницы. Строилась она на частные пожертвования московских купцов и меценатов и открылась в 1894 году. За больницей, как и за местностью, закрепилось прозвище «Канатчиково дача». **MM**

Одна «Ласточка» вмещает 1500 пассажиров



## СПОРТ

# Взяли семь медалей

**10 августа в Москве отмечали юбилей Всероссийского дня физкультурника. В этом году главному спортивному празднику страны исполнилось 80 лет. Центральной площадкой для торжеств стал олимпийский комплекс «Лужники», где Московская федерация профсоюзов провела грандиозные спортивные соревнования.**

Дождливая прохладная погода не стала препятствием для любителей спорта: больше четырех тысяч человек в составе 46 команд боролись за места на пьедестале.

В команду метрополитена вошли 50 работников из разных подразделений: Управления метрополитена, Дирекции информационно-технологических систем и систем связи, Службы безопасности, Службы профориентации, обучения и развития персонала, Службы централизации, сигнализации и блокировки, Электромеханической службы, Службы пассажирских обустройств, Эскалаторной службы, Службы электроснабжения, Главных объединенных ремонтно-механических мастерских,

электродепо «Свиблово», «Планерное», «Сокол», «Варшавское», «Замоскворецкое», Вагоноремонтного комплекса. Это постоянные участники спортивной жизни предприятия, которые не раз занимали призовые места.

Наши спортсмены соревновались в девяти дисциплинах: мини-футбол, женский волейбол, мужской волейбол, гири, шахматы, дартс, перетягивание каната, легкоатлетическая эстафета. Также среди состязаний была организована интереснейшая семейная эстафета, в которой физкультурники участвовали вместе с детьми и супругами.

Сборная метрополитена заняла призовые места сразу в семи видах спорта: 1-е — в легкой атлетике и семейной



Наши победители: Дмитрий Колчков (электродепо «Замоскворецкое»), Андрей Пантохин (СЦБ), Светлана Тазетдинова (электродепо «Замоскворецкое»), Диана Потапова (ДИТС) с сыном Денисом и Вячеслав Никулин (Служба электроснабжения)

эстафете, 3-е — в мини-футболе, перетягивании каната, гиревом спорте, шахматах и женском волейболе.

Гордимся нашей командой, поздравляем с победами, желаем крепкого здоровья и покорения новых вершин! ММ

## ЛЮДИ МЕТРО

# Один из «Московских драконов»

**Работник метрополитена стал чемпионом Европы по гребле на лодках «Дракон».**

Этим летом гребной канал «Крылатское», привычный к каноэ и байдаркам, наполнили экзотические лодки с головами и хвостами мифических чудовищ. Здесь прошел клубный и национальный чемпионат Европы по гребле на драгонботах. В составе команды «Московские драконы» был наш коллега, инженер 1-й категории производственно-технического отдела Дирекции инфраструктуры Владимир Виноградов.

— Владимир, ваш экипаж стал победителем соревнований. На какой дистанции и в какой категории вы завоевали золото?

— Я участвовал в нескольких заплывах в разных категориях, на дистанциях 200, 500 и 2000 м, на лодках по 22 и 12 человек. В целом за четыре дня гонок мои команды взяли 6 золотых медалей. Были еще серебро и бронза.



Владимир Виноградов, работник метро и мастер спорта по гребле на лодках «Дракон»

— Это самая крупная ваша победа?

— Нет. Ежегодно наш клуб участвует в двух-трех чемпионатах, причем не только европейского масштаба, где мы всег-

да в призерах, но и мирового уровня. Конечно, далеко не на все соревнования удастся попасть лично мне. Ведь спорт для меня — не профессия. Но этот домашний чемпионат я никак не мог пропустить.

— Почему «Драконы»? Не байдарки, даже не каноэ?

— То и другое связано. «Дракон» — это и есть большое стилизованное каноэ. Я начинал заниматься на байдарке лет с пятнадцати. Эта подготовка позволила мне в дальнейшем освоить драгонбот. Дело было уже по окончании университета. Тогда я вернулся на гребной канал после серьезного перерыва в тренировках и узнал, что комплектуют команду на чемпионат России по гребле на «Драконах». Это затягивающий вид спорта. Работа идет в очень большой команде — все должны быть как один. В экипаже бота даже есть барабанщик, чтобы гребцы двигались в ритм.

— Какая ваша роль в команде «драконистов»?

— Я бываю гребцом и рулевым. Греб-

цом нравится больше — хорошая физическая нагрузка. Рулить интересно на длинной дистанции с поворотами, где от твоего умения и реакции зависит очень много. Исход решают доли секунды.

— Лето закончилось. Зимой канал замерзнет. Что делают в это время гребцы?

— Тренируются в зале и на лыжах.

— Желаем всегда быть в прекрасной форме и новых побед! ММ



История этого вида спорта началась более 2000 лет назад в Китае. Российские гребцы впервые приняли участие в соревнованиях «драконистов» в 1998 году по приглашению китайской стороны. Сегодня во Всероссийской федерации гребли на байдарках и каноэ есть комитет по гребле на драгонботах.



## ИТОГИ

# Наши победители

**В июльском номере мы объявили конкурс «Сделай селфи на МЦК», посвященный третьей годовщине пуска пассажирского движения по Московскому центральному кольцу. Мы благодарим всех, кто прислал нам свои фотографии, и поздравляем победителя — Оксану Кузнецову, диспетчера МРТ ЕДЦ (Служба подвижного состава).**

Тематический кроссворд, опубликованный в прошлом номере, оказался совсем несложным — нам пришло очень много писем с ответами и, что очень порадовало редакцию, — абсолютно все участники правильно ответили на все вопросы. Снова судьбу главного приза нам пришлось определять с помо-

щью жребия. В этот раз победителем стала Ирина Овсянникова, инженер Аппарата главного ревизора по безопасности движения.

Благодарим всех за участие, поздравляем победителей, а всем остальным желаем удачи в наших новых конкурсах и викторинах! ММ



Лучшее фото на МЦК. Не селфи, но какая модель!



Оксана Кузнецова, автор фото. На снимке, признанном лучшим, — ее внук Гриша



## Осушитель воздуха

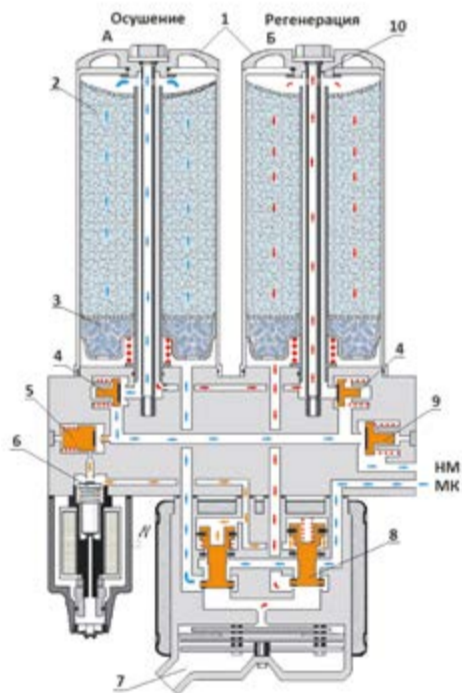
**Пневматическое оборудование вагонов использует сжатый воздух для обеспечения функционирования приборов и устройств вагонов метрополитена. Такие устройства появились благодаря развитию железнодорожной техники. Чем более продвинутое в техническом отношении приборы изобретаются, тем более качественные они должны использовать рабочие материалы — это продиктовано техническим прогрессом.**

Сжатый воздух является рабочим материалом для пневмосистемы вагона, и он должен соответствовать современным техническим требованиям. Но воздух, поступающий из окружающей среды, не подходит для качественной работы современных пневматических устройств.

Обеспечение сжатым воздухом пневмосистемы вагона осуществляется посредством мотора-компрессора, который нагнетает сжатый воздух из окружающей среды. Поскольку приборы и аппараты пневмосистемы вагона должны питаться сжатым воздухом, имеющим определенный класс чистоты и влажности, то воздух очищается при помощи так называемого осушителя воздуха, который устанавливается под вагоном рядом с мотор-компрессором и входит в состав комплекта поставки компрессорного агрегата.

В качестве осушителя воздуха в пневмосистеме вагона используется двухкамерная установка осушения воздуха.

### Двухкамерная установка осушения воздуха



1. Сосуд
2. Абсорбент
3. Маслоотделитель (кольца Рашига)
4. Обратный клапан
5. Вспомогательный клапан
6. Электромагнитный клапан
7. Водоспускной патрубок
8. Поршневой клапан двойного действия
9. Центральный перепускной клапан
10. Полюй стержень

Основными узлами осушителя являются:

- два сосуда (1) с абсорбентом (2) и маслоотделителями (3);
- два обратных клапана (4), которые исключают перетекание воздуха из напорной магистрали в сосуд регенерации;

- вспомогательный клапан (5), который служит для предотвращения промежуточного положения поршневого клапана (8). Вспомогательный клапан открывается только после достижения заданного давления переключения;

- электромагнитный клапан (6) — служит для управления циклами регенерации и осушки сосудов (открывает доступ воздуха к клапану двойного действия (8) или открывает атмосферный канал для выпуска воздуха из него);

- центральный перепускной клапан (9) в выходном канале, ведущем к напорной магистрали, выполняет функции обратного клапана.

Осушитель одновременно выполняет две функции — осушение и регенерацию. Полный цикл работы осушителя составляет 2 минуты, работая на двух фазах. В то время как в одном из сосудов происходит осушение воздуха, поступающего из компрессора, в другом сосуде регенерируется (восстанавливается) абсорбент. Каждый резервуар снабжен манометром (1) для индикации текущего рабочего давления резервуара. Если, например, левый резервуар находится под давлением, т. е. он находится в фазе осушки, то на левом манометре появляется красный стержень. В безнапорном состоянии, т. е. в фазе рекуперации, стержень автоматически пропадает. Регистрация рабочего состояния резервуаров возможна также с помощью пневматического выключателя, а индикация может осуществляться централизованно. Пневматические выключатели устанавливаются на месте манометров.

### Принцип работы

Сжатый воздух вначале попадает в маслоотделитель осушителя, где выпадает в осадок конденсат и масло, после чего поступает в сосуд с абсорбентом. Воздух проходит через абсорбент (алюмосиликаты), который поглощает из проходящего воздуха водяной пар. Аллюмосиликаты впитывают в себя содержащийся в воздухе водяной пар. Происходит это на молекулярном уровне. При наступлении точки росы влага, содержащаяся в воздухе, начинает конденсироваться в виде мельчайших капель. Поскольку при работе мотор-компрессора воздух нагревается, а затем при поступлении в напорную магистраль расширяется, резко охлаждаясь, выпадает влага, которая пагубно влияет на приборы и аппараты пневмосистемы вагона. Осушитель производит процесс дегидрации поступающего воздуха до 35% содержания влаги в рабочем объеме воздуха. Именно при содержании в воздухе 35% вла-



ги при охлаждении и наступлении так называемой точки росы влага не выпадает. Тем самым обеспечивается увеличенный срок эксплуатации приборов пневмосистемы вагона.

**Точка росы — это температура охлаждения окружающего воздуха, при которой водяной пар, который в нем содержится, начинает конденсироваться, образуя росу, то есть это температура выпадения конденсата.**

На рисунке установка осушения воздуха изображена в рабочем положении, в котором сосуд (А) находится в фазе осушения, а сосуд (Б) в фазе регенерации. Электромагнитный клапан (6), под воздействием входного электрического сигнала от системы управления циклом, открыл доступ воздуха к поршневым клапанам двойного действия. Поршни под воздействием давления сжатого воздуха, превышающего усилие пружин, переключаются в нижнее (левый) и верхнее (правый) положение, вследствие чего открываются клапанные седла, обеспечивающие осушение левого сосуда и регенерацию правого.

Из мотор-компрессора воздух подается в сосуд (А). Воздух проходит через сосуд (А) снизу вверх. В маслоотделителе (3) содержащиеся в воздухе капли масла и воды осаждаются на поверхности колец Рашига. Затем воздух подается в абсорбент (2), после чего проходит через полюй стержень (10), обратный клапан (4), перепускной клапан (9) и осушенный до 35% влажности подается в напорную магистраль.

Часть осушенного воздуха через полюй стержень подается в абсорбент сосуда (Б). Воздух проходит через абсорбент сосуда (Б) сверху вниз. Осушенный в сосуде (А) воздух извлекает из абсорбента сосуда (Б) влагу и через открытое седло правого поршневого клапана (8) попадает в водоспускной патрубок (7).

### Переключение сосудов

При включении или отключении электромагнитного клапана правый и левый поршневые клапаны меняют свое положение на противоположное, и, в момент, когда тарелки клапанов находятся в промежуточном положении, верхние и нижние

седла клапанов открыты, воздух из канала МК кратковременно попадает в полость под клапанами и выбрасывает влагу, скопившуюся в ней, а также в нижней части осушителя, в атмосферу.

Включение и выключение электромагнитного клапана, а следовательно, и переключение сосудов осушителя производится с интервалом в одну минуту, причем электронным блоком управления учитывается только чистое время работы компрессорного агрегата. Если компрессор отработал 40 секунд первой фазы и отключился, то электромагнитный клапан включится или выключится только через 20 секунд после следующего включения компрессора, дорабатывая соответствующую фазу до конца.

Верхнее седло электромагнитного клапана переключает доступ воздуха к поршневым клапанам двойного действия. Нижнее седло — открывает атмосферный канал, соединяющий камеру поршневого клапана двойного действия с атмосферой. Поршни под воздействием пружин переключаются в верхнее (левый) и нижнее (правый) положение.

При эксплуатации вагонов в холодное время года при отрицательных температурах в конструкции осушителя предусмотрена система подогрева сушильного агента, и влага, которая впитывается алюмосиликатами, не замерзает, поддерживая функциональное состояние осушителя в исправном состоянии.

Обслуживание осушителя производится при прохождении вагоном ПДР-2 (плановый деповской ремонт второго объема), а срок службы осушителя определен производителем в количестве восьми лет. В процессе эксплуатации осушитель периодически проверяется на функциональность путем его визуального осмотра и работы в условиях электродепо. **ММ**



**Максим Кузьмин,**  
преподаватель  
Учебно-производственного  
центра СОП

## ИСТОРИЯ КОЛЛЕКЦИЙ

## «Зажигательная» коллекция



Спичечные этикетки появились почти сразу же после выпуска первых химических спичек. В частных коллекциях есть этикетки, датированные еще началом XIX века. После того как были изобретены «чиркающие» спички, коллекционирование спичечных этикеток стало весьма популярным увлечением. К началу двадцатого века уже насчитывалось изрядное количество филуменистических обществ и клубов, но, к сожалению, Вторая мировая война значительно подорвала развитие филумении. В нашей стране коллекционирование спичечных этикеток началось еще до того, как началось производство коробков со спичками, в основном они завозились путешествующими персонами. Когда появилось отечественное спичечное производство, то филумения стала еще более популярной.

После Октябрьской революции филумению назвали «буржуазным пережитком» и запретили. Лишь в 30-х годах спичечные этикетки снова разрешили коллекционировать. К слову сказать, филумения относилась к одному из шести разрешенных в Советском Союзе видов коллекционирования.

Сегодня филумения не является распространенным хобби, однако многие продолжают развивать свою коллекцию, так как коллекционный материал исправно увеличивается в видах. Стоит отметить, что цена на спичечные этикетки девятнадцатого века ничуть не ниже, чем, к примеру, на банкноты или монеты этого периода, а начало двадцатого века вообще имеет огромное количество раритетов в советской филумении.



**В этом номере мы продолжим обзор советской филумении изучением сувенирного набора «Московский метрополитен им. В. И. Ленина» 1960 года Балабановской экспериментальной фабрики.**

Серия состоит из 16 спичечных коробков стандартного размера, одной кабинетки и гросса (термины филумении мы описывали подробно в прошлом номере).

Сами этикетки стандартных спичек изготовлены из плотного картона, что не характерно для спичечных этикеток. Оформление — наземные вестибюли станций московского метро: «Таганская», «Кировская» (сейчас — «Чистые пруды»), «Красные ворота», «Кропоткинская», «Сталинская» (сейчас — «Семеновская»), «Новослободская», «ЦПКиО им. А. М. Горького» (сейчас — «Парк культуры»), «Измайловская» (сейчас — «Партизанская»), «Белорусская», «Серпуховская» (сей-



час — «Добрынинская»), «Динамо», «Смоленская», «Калужская» (сейчас — «Октябрьская»), «Курская», «Арбатская» и «Новокузнецкая».

Оригинальное оформление части этикеток в виде пазла буквы «М» (логотипа Московского метрополитена) придает этой серии особенную ценность среди филуменистов. Конечно же, было бы намного интереснее увидеть пазл из шестнадцати этикеток вместо восьми. Но художник-дизайнер посчитал иначе.

На «кабинетке» изображен совмещенный наземный вестибюль станции «Комсомольская», на заднем фоне — также красуется логотип метро. Материал — глянцевая бумага.

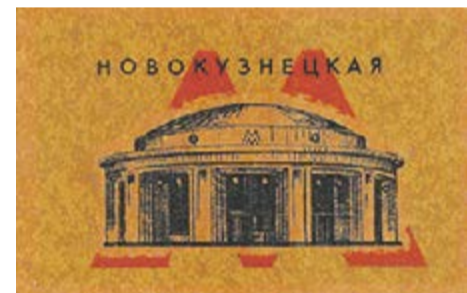
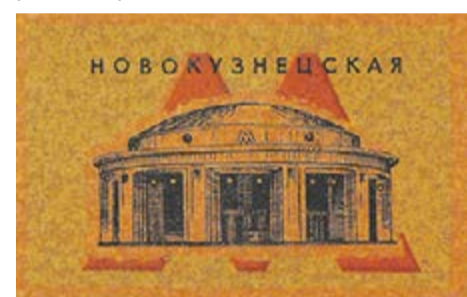


На «гроссе» изображен Лужнецкий метромост с расположенной на нем станцией «Ленинские горы» (сейчас — «Воробьевы горы»), открытой годом ранее. В повторном выпуске на «гроссе» Лужнецкий метромост был выполнен уже более детально и в глянцевом исполнении, что оценивается филуменистами как ценный коллекционный разновидность.

Но главной особенностью и ценностью этой серии филуменисты считают не пазл,



необычный золотистый картон или красочное оформление, а... ошибку. Невероятно, но в продажу сувенирный набор поступил с опечаткой в названии станции «Новокузнецкая». Лишняя буква «с» стала поводом для повторного выпуска серии с исправленным названием станции.



Напоминаем, что более подробную информацию о различных предметах коллекционирования по теме «метро» можно узнать на сайте: [www.n-metro.ru](http://www.n-metro.ru). **MM** *Продолжение в следующем номере.*



**Арам Григорян,**  
член Общества коллекционеров «Наше метро»

## НАШЕ МЕТРО

## Главная встреча сезона

**В последнюю пятницу лета, 30 августа, в Центре профориентации Московского метрополитена прошла очень важная встреча. На ней были подведены итоги года и решены несколько важных вопросов, касающихся будущей деятельности Общества коллекционеров «Наше метро».**

Собравшиеся в этот вечер на станции «Выставочная» коллекционеры были настроены на конструктивное обсуждение и диалог. Встреча началась с доклада о деятельности Общества в сезоне 2018—2019 годов. Сегодня в составе Общества коллекционеров более 250 активно действующих членов и 136 кандидатов в члены. За этот год уже 30 кандидатов стали полноправными членами Общества.

В прошедшем сезоне было проведено 13 встреч, которые посетили более 1700 человек.

В прошлом году коллекционеры побывали на теплоходной экскурсии, съездили в Нижний Новгород, побывали в депо «Подмосковная», дружно и весело встретили Новый год в Центре профориентации.

В этом году члены Общества и кандидаты отметили двухлетие Общества, побывали с экскурсиями на Коломенском заводе и в Учебно-производственном центре Московского метрополитена, провели первый в истории Общества летний слет в Оздоровительном комплексе метрополитена «Лесной городок».

Ко второй годовщине деятельности Общества был выпущен памятный фототальбом «Наше метро». В самое ближайшее время заработает новая версия интернет-сайта Общества с уникальным функционалом.

Одним из главных событий вечера стала презентация нового каталога транспортных карт «Тройка», который содержит не только изображения карт,



но и подробное описание практически всех разновидностей, включая дату выхода, тираж и способ распространения.

Также в рамках встречи ценными призами были награждены победители конкурсов и активисты, набравшие максимальное количество баллов.

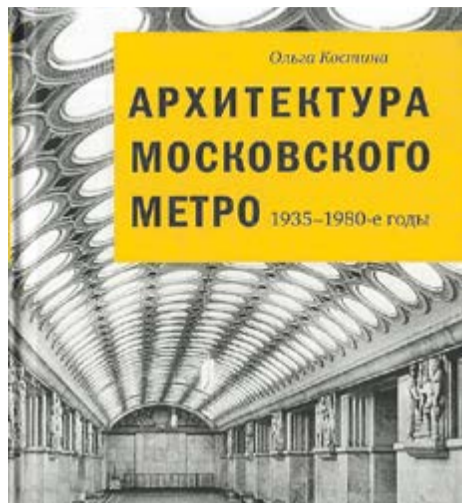
В целом прошедшая встреча получилась очень насыщенной — коллекционеры получили массу новой информации и позитивных впечатлений. Завершился вечер традиционным общением и обменом предметами коллекционирования с товарищами по увлечению. **MM**



Общество коллекционеров «Наше метро» объединяет собирателей билетов и транспортных карт, жетонов, значков, открыток, книг, журналов, схем и многих других предметов, посвященных московскому метро. Узнать больше о деятельности Общества можно на официальном сайте: [www.n-metro.ru](http://www.n-metro.ru).



## КНИЖНАЯ ПОЛКА



ISBN 978-5-907043-32-9  
О. В. Костина. М.: Издательство «БуксМАрт», 2019 г.

## Архитектура Московского метро. 1935–1980-е годы

Книга посвящена художественному облику Московского метрополитена и является искусствоведческим исследованием, рассматривающим архитектуру и монументальное искусство станций метро в контексте социально-исторического развития страны.

Московскому метрополитену в мифологической картине искусства СССР отводилось одно из значимых мест. Слова Лазаря Кагановича, прозвучавшие в 1935 году с правительственной трибуны на торжественном заседании в честь пуска метрополитена: «Что ни станция — то дворец, что ни дворец — то по-особому оформленный», — стали определяющими и для идеологического руководства строительством метрополитена, и для творческой мысли зодчих. Тем

не менее эстетические образы станций формировались в контексте самостоятельных пространственно-стилистических исканий архитекторов.

Центральной темой книги является историческая эволюция объемно-пространственных и образно-пластических концепций отечественного метрополитена, сложение его уникальных традиций.

Проходившая в 2016 году в Музее архитектуры им. А. В. Щусева выставка «Московское метро — подземный па-

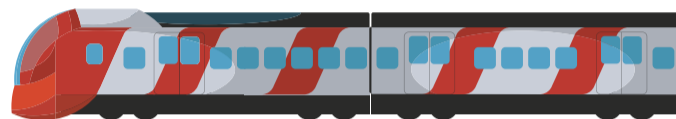


мятник архитектуры» предоставила возможность по-новому взглянуть на эстетическую проблематику метрополитена.

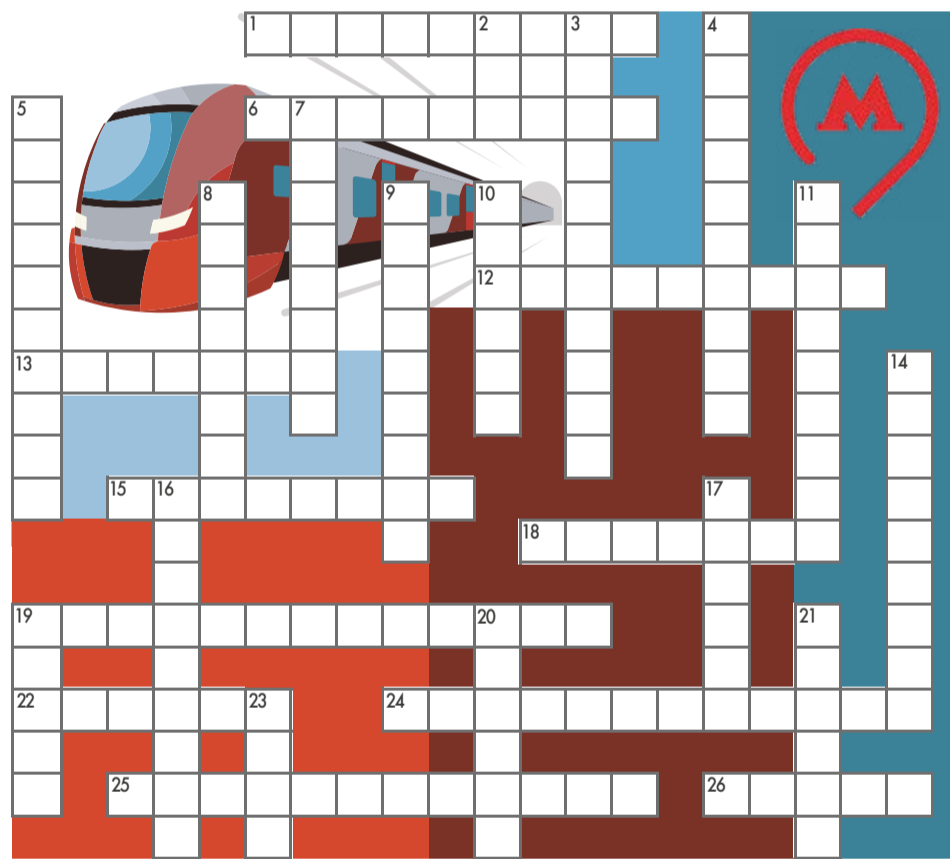
Издание включает документы и воспоминания создателей первых очередей метро, часть из которых записана автором книги еще в 80-е годы прошлого века, иллюстрировано цветными фотографиями и архивными материалами. **ММ**

## КРОССВОРД

## От Московской Окружной железной дороги до МЦК



Дорогие читатели! Если вы внимательно читали рассказ о станциях Московского центрального кольца, опубликованный в этом номере, то ответить на большинство вопросов нашего кроссворда вам не составит большого труда. До 20 сентября отправьте фото или скан полностью разгаданного кроссворда на адрес электронной почты: [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru), укажите свои контактные данные (ФИО и номер телефона), а также название подразделения, в котором вы работаете, и, вполне возможно, наш традиционный приз в этот раз достанется именно вам.



## ПО ГОРИЗОНТАЛИ

1. Устройство, преобразующее какой-либо вид энергии в механическую работу
6. Название станции МЦК и электродепо Монорельсовой дороги
12. Станция МЦК, расположенная на пересечении с Рижским направлением МЖД
13. День недели, в который состоялось открытие МЦК
15. Телеграфный пост на Московской Окружной железной дороге
18. Его имя носит подземная станция МЦК
19. Станция МЦК, которая станет частью самого большого ТПУ в Москве
22. Алюминиевая руда, сырье для получения глинозема и глиноземосодержащих огнеупоров
24. Станция МЦК с самым маленьким пассажиропотоком
25. Проектное название станции МЦК «Лихоборы»
26. Топливо для паровоза

## ПО ВЕРТИКАЛИ

2. Направленное движение электрически заряженных частиц под воздействием электрического поля
3. Именно он предложил название «Шоссе Энтузиастов»
4. Архитектор комплекса сооружений МОЖД
5. Станция МЦК, у которой переходом в метро служит торговый центр
7. С одноименной платформы пригородного сообщения быстрее всего добраться на аэроэкспрессе до аэропорта Шереметьево
8. Название этой станции МЦК говорит о том, что здесь когда-то шумели непроходимые леса
9. Станция МЦК, расположенная рядом с Кремлем
10. Сооружение из уплотненного грунта, используемое для строительства железнодорожных путей
11. Ближайшая к станции МЦК «Ростокино» платформа пригородного сообщения
14. Вторая станция МОЖД — диаметрально противоположная станции «Лихоборы»
16. Начальник работ по сооружению МОЖД
17. «Отец» единой системы грузовых перевозок в Москве
19. Колокольный звон особого строя, означающий тревогу
20. Система рычагов в механизме, служащем для преобразования вращательного движения в поступательное
21. Город, где открылся первый метрополитен в мире
23. Архитектор, предложивший построить в Москве квартал небоскребов

## Ответы на кроссворд из предыдущего номера

По горизонтали: 1. Саларьево. 3. Нижегородская. 7. Авиамоторная. 9. Курская. 12. Красногвардейская. 15. Молодежная. 16. Варшавская. 20. Краснопресненская. 23. Новоясеневская. 24. Ольховая. 25. ВДНХ. 26. Тропарево. 27. Аэропорт. По вертикали: 1. Спартак. 2. Окружная. 4. Римская. 5. Динамо. 6. Андел. 8. Митино. 9. Комсомольская. 10. Беговая. 11. Каховская. 13. Менделеевская. 14. Маяковская. 17. Некрасовка. 18. Анино. 19. Перово. 21. Солнцево. 22. Ясенево.

## КОМИКС

## Признак хорошего тона

На рабочем месте не стоит часто, громко и долго разговаривать по телефону — это мешает сосредоточиться вашим коллегам! Если вам кто-то позвонил, лучше выйти в коридор или попросить перезвонить после окончания рабочего дня.



Газета «Моё метро», сентябрь 2019, № 9 (107). Редакционная коллегия: Виктор Козловский (председатель редакционной коллегии), Пётр Новиков (главный редактор), Павел Ковалёв, Евгений Тетерин, Елена Юношева, Ольга Посадская, Ксения Беляева.

Фотографии: Алексей Леонов, Дмитрий Иванов, Андрей Свитаило, Максим Рублёв. Email: [gazeta@mosmetro.ru](mailto:gazeta@mosmetro.ru), [dialog@mosmetro.ru](mailto:dialog@mosmetro.ru). Телефоны: +7 (495) 688-09-81, +7 (985) 528-80-71. Координаторы проекта: Алексей Литвинов, Елена Кирилова. Дизайн и верстка: Дарья Кричевская. Иллюстрации: Андрей и Наталия Снегирёвы, Михаил Заславский, Алексей Межевич. Корректурa: Елена Горюнова. Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корпус 2, литер А, помещение 44. Тираж 20 000 экз. Заказ № ТД-5384.