Макс Рублев Олег Игоревич Дивов
Не прислоняться

«Не прислоняться»: Эксмо; Москва; 2011
ISBN 978-5-699-46428-9

Аннотация

Никто не расскажет про московское метро больше и откровеннее, чем тот, кто водит поезда. Герой этой документальной книги перевез миллионы людей. Доставал «тела» из-под вагонов. Вышел из множества нештатных ситуаций. Его наказывали за то, что он желал пассажирам счастливого пути.

Он знает все проблемы, что ждут вас под землей, и объяснит, как их избежать. Он ярко и подробно опишет повседневную жизнь машиниста подземки. Вы узнаете о метро такие вещи, о которых и не подозревали.

Взамен он попросит об одной услуге. Спускаясь под землю, оставайтесь людьми. Можете сейчас не верить, но именно от вашей человечности зависит то, с какой скоростью идут поезда метро.

Прочтете – поверите.

Олег Дивов, Макс Рублев
Не прислоняться

Пролог

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут, первый путь, в районе первого вагона на лавочке лежит человек, то ли ему плохо, то ли спит.

– Понятно.

Это все, что можно сделать. Если спит – его сейчас разбудят, если плохо – вызовут «Скорую». Не секрет, что умирали в вагонах: сел, глаза закрыл, а сердце встало. Со стороны кажется, что спит. На конечной дежурная пытается разбудить, а он уже холодный…

Человек лежит на лавочке – кажется, в нескольких шагах. Но его отделяет невидимая стена, и нельзя подойти к нему, дотронуться, потрясти за плечо. Только вызвать диспетчера и сообщить об увиденном.

Это все, чем можно помочь человеку из зазеркалья.

…Герой садится в кресло, и мир вокруг него исчезает. Единственное, что реально, это кабина пластиково-желтого цвета, твой пульт и рельсы, убегающие во тьму, ровно до того

места, куда добивают фары поезда. Дальше нет ничего. Иногда из темноты появляются станции. Островки огня, картинки зазеркалья.

Наш герой и его друзья работают в особых мирах, доступных только по щелчку закрывшейся двери кабины.

Они – машинисты метрополитена.

Они видят жизнь не так, как мы. Они выезжают на станцию – и потоки искусственного света заливают кабину, разгоняя тьму по углам. О людях на платформе можно лишь догадываться, ловя боковым зрением размытые силуэты в окне, заляпанном каплями грунтовых вод. С тихим шипением открываются двери, и мы, пассажиры, выходим из вагонов в свой мир, который реален только для нас.

Сейчас, в короткие секунды, отмеренные расписанием, машинистам позволено разглядеть наше зазеркалье в упор.

Они с любопытством рассматривают нас, иногда удивляясь суетливости, которая им непонятна, злясь глупости и безрассудству, с которым некоторые стремятся сделать плохо окружающим и себе. Они смотрят на часы, неумолимо отсчитывающие время, на которое нашим мирам позволено соприкоснуться. Иногда бывает очень жаль уезжать, если там, у нас, происходит что-то занятное. Но время важнее иллюзий.

Время для них – все, они держат интервал между поездами. График и интервал, остальное несущественно. Время стоянки вышло – и рвется связь между мирами. До свидания. До новой станции.

«Осторожно, двери закрываются…» И тьма вновь забирает свое у отступившего света. Наш мир медленно исчезает в зеркале заднего вида.

Они работают среди отражений. Они ими окружены. Достаточно выключить фары, и тьма прекрасно заменит амальгаму, отражая нашу реальность в зеркалах стекол. Зеркалах, в которых живут пластик кабины, усталые глаза, смотрящие вперед, руки, лежащие на контроллере. То немногое, что есть в их реальности, сконцентрированной на паре квадратных метров…

А наши радость, грусть, любовь и ненависть, все, что машинисты успевают заметить – просто отражение в зеркале станции.

«Осторожно, двери закрываются…» Сквозняк из приоткрытой торцевой двери треплет отросшую челку. Состав плавно покачивается.

«Мы не поезда. Мы маршрутки города», – говорят они о своей работе. Нет в метро романтики железных дорог. Нет стука колес на стыках рельсов, нет пейзажей за окном… Пейзажи для героя – серые стены тоннелей. У его часов нет стрелок. Цифры отсчитывают промежутки, но в мире подземелья это просто интервалы, имеющие ценность лишь для графика движения. Подземное время это «баранки», «подмены», а измеряются они перегонами. «До конца смены полторы баранки». И герой едет, глядя в пустоту тоннеля, ожидая, что там, за поворотом, его встретит свет станции. Тьма – свет, отрезок времени его смены.

«Осторожно, двери закрываются…»

P.S. Вы читаете художественное произведение. Все имена, фамилии, номера маршрутов и канав, названия станций и депо – вымышленные. Любые совпадения – случайны.

Про машинистов

Выходной день. Локомотивная бригада из двух человек, машинист и помощник. Станция Кузнецкий мост, первый путь. Поезд останавливается. У первого вагона на лавочке сидит девушка, книжку читает. Из кабины выходит помощник:

– Извините, мы так до Выхина доедем?

– Э-э-э… д-д-д… доедете…

– Спасибо! – И, поворачиваясь, машинисту: – Я тебе говорил, надо по прямой, а ты?..

«На Таганке направо… На Таганке направо…» Поехали, водитель, блин…

Двери закрываются, поезд уезжает.

Глава 1
Его зовут Метроэльф

Утро понедельника. Улыбнись миру! Правда, вряд ли кто-то заметит улыбку человека, сидящего в головной кабине поезда.

Когда пассажиры вспоминают о машинисте, значит, он допустил ошибку. «Эй, ты, не дрова везешь!» Если все хорошо – машиниста как бы нет.

Мы редко обращаем внимание на то, что поезд метро не сам по себе едет. Водитель автобуса или троллейбуса более-менее на виду, до водителя маршрутки рукой можно дотянуться, а машинист метрополитена – призрачен и недосягаем. Сама атмосфера подземки, этого гигантского механического организма, подталкивает к мысли, что тут все крутится автоматически. И как нарочно, жесты человека, едва различимого сквозь стекла кабины, скупы и четки. Легкий поворот головы, короткое движение рукой… Поехали. Робот в форменной фуражке. Что он там делает? Зачем он? Да и был ли он…

Обычно этого человека замечают в выходные, когда не торопятся. А уж если он улыбается… Опаньки, глядите, он не робот, он живой! И тогда один улыбнется машинисту в ответ, другой посмотрит недоуменно, третий от неожиданности рассмеется в голос.

Естественно, в час пик строить глазки некогда. Пассажиру надо сесть в вагон, машинисту – удержаться в графике.

Тем временем набитый под завязку поезд увозит две тысячи народу. Два полка офисной пехоты за один раз.

И пускай такие числа плохо укладываются в голове, но за год один-единственный машинист перевозит больше миллиона человек.

Оставаясь для них невидимкой.

Привидение с мотором, вот он кто.

Как относятся люди, которые водят поезда, к пассажирам? По большей части добродушно-снисходительно, как к детям. Мусорят, держат двери, ругаются, дерутся – ну чистые дети. Повзрослеют – пройдет. Может быть. Некоторые взрослеют всю жизнь.

В подземке остро не хватает положительных эмоций. Горожане нервны, они спешат и, спускаясь в метро, несут с собой груз накопившихся проблем. Толкни человека – и из него выплеснется такое… Машинисты видят это каждый день. Поэтому они радуются, когда замечают в нашем с вами «зазеркалье» не привычную злобу и идиотизм, а нечто светлое.

Утро. Девушка стоит на платформе и пускает мыльные пузыри. Ее обходят стороной: не дай бог останется след на пиджаке. То, что пиджак будет помят в забитом вагоне, пропитан десятком запахов разных парфюмов, окажется весь в пятнах кремов и лосьонов, это неважно. Серые люди серого города… А пузыри весело летят над платформой, кружась в потоках воздуха. Девушка смеется. Она счастлива. Полусонные дети широко открывают глаза и тянут руки к мыльному чуду. Город просыпается.

На станции двери не успевают до конца открыться, как из первого вагона стремглав выбегает парень, подбегает к девушке и, подняв, начинает ее кружить. Машинист видит это в зеркало – и улыбается. Пусть самую каплю, он тоже причастен к их счастью.

Утренний пик набирает обороты. Переход по Планерной. Стайка девушек в городском камуфляже с грозной надписью на спине «кинологическая служба» весело о чем-то щебечет. Проходящий мимо машинист бросает два пальца к козырьку фуражки: «С добрым утром!» Щебет замолкает. Удивленные взгляды… Где написано, что машинисту запрещено желать доброго утра пассажирам? Нигде. А тогда почему бы и нет?

У этого веселого парня в синей форме забавное прозвище: Макс Метроэльф.

* * *

Однажды он спустился под землю и задержался там на десять лет. Это может случиться с кем угодно. Наверное, такой соблазн переживал каждый, кто ехал-ехал себе в вагоне и от нечего делать читал объявление о приеме на работу.

Московское метро в будний день перевозит восемь миллионов пассажиров. Конечно, это посчитаны не люди, а их «заходы». Но даже если большинство проехало по разу туда и обратно, а какая-то часть заходила в подземку несколько раз, все равно получается минимум три миллиона людей. У каждого своя судьба, своя история, свои проблемы.

Люди едут и читают объявление. И думают: как бы ни сложилась дальше жизнь, но если ты относительно молод и здоров, у тебя будет шанс. Ты живешь в мегаполисе, а под ним прячется другой мегаполис, и если что, он тебя выручит. Он даст тебе работу, а вместе с ней еще и очень важное для человека ощущение того, что ты нужен, востребован. Ты включишься в огромное серьезное дело.

Как всегда будет следующий поезд, так всегда можно уйти в метро. Если, конечно, не слишком поздно: в полвторого ночи движение замирает.

Максу до ночи было далеко, он успел.

Да еще и повезло: он попал на Такую Какую Линию и стал Погонщиком Ежей.

А прозвище Метроэльф появится через много лет и невообразимое число «баранок» под землей…

Извините, нашему герою пора на смену, после расскажем, откуда он взялся и чем интересен.

Про мутантов

Было время, газеты пугали москвичей страшными крысами-мутантами, якобы расплодившимися в подземке. Чушь полная. Если бы даже такие крысы и могли существовать, их давно бы слопали настоящие мутанты, из числа работников метрополитена.

Не верите? А зря. То, что в тоннелях трудятся реальные монстры, подтверждено документально. Просто эти справки и информационные письма, где рассказана вся правда, обычно не выходят из-под земли.

Специально для вас – пара цитат.

«…Обходчик пути и искусственных сооружений Сароян, совершая обход в районе кривой малого радиуса, почувствовала себя плохо и присела на короб контактного рельса. Проходивший хозяйственный поезд (автодрезина депо «NN») совершил наезд на Сароян. При взаимодействии с автодрезиной Сароян получила травматический отрыв *верхней правой руки* ».

«…Монтер пути паркового околотка «NN» Зафаров в составе бригады выполнял работу по замене ходового рельса с заменой прокладок. При сверлении отверстий произошло заклинивание сверла, пытаясь освободить его, Зафаров, не отключая дрели, взялся левой рукой за сверло, в результате получил травму *первого пальца левой кисти* ».

А вы говорите – крысы…

Глава 2
Дневник Метроэльфа: Смена

Жизнь под землей монотонна. Мы поем песни, чтобы не уснуть, пьем крепкий кофе, чтобы проснуться. Ход – тормоз, тьма – свет. Капли воды, разбиваясь о лобовое стекло, оставляют белесые разводы. Несколько минут солнца на открытом участке. Подставляешь щеку, и солнце гладит тебя нежно, как

котенок лапой…

И снова погружение во тьму.

Смена начинается не с медосмотра, не с изучения инструктажей и приказов и даже не с подписи в журнале заступления. Смена начинается с тихого щелчка контроллера при переводе ручки в «Ход-1», с шипения воздуха, уходящего из тормозных цилиндров.

Надвигается тьма тоннеля, разрезаемая фарами, и – одиночество. Ты остаешься один на один с поездом, с табачным дымом, витающим под потолком кабины.

Сутки длиною в перегон. Тьма – свет, ночь – день. Встречи длиною в секунды. Город живет своей жизнью, мы своей. Ход, тормоз, информатор, двери открыл, информатор, двери закрыл, ход…

Все те же рельсы, те же станции… Лица пассажиров на платформе сливаются в серую полосу. Только как вспышки из толпы прорываются эмоции. Вот кто-то спорит, кто-то ругается, а кто-то настолько заразительно смеется, что самому хочется улыбнуться.

Тоннель – станция, тьма – свет, ночь – день. Каждый перегон – сутки в миниатюре. Планерная – Выхино: 19 дней. И обратно столько же. Больше месяца в сумме за круг. Четыре круга за смену – пять месяцев. И ведь каждый крошечный метродень неповторим по-своему. Встречи, расставания, улыбки, слезы, ожидания. Все это видно.

Народу прибывает. Час пик. Ваш рабочий день окончен, мой в самом разгаре. Микрофон: «Уважаемые пассажиры, побыстрее производим высадку и посадку…»

Опять двери не закрываются: мешают люди. Неважно, что я скажу вслух в кабине, отпустив тангенту микрофона и посмотрев на интервал. Это я скажу для себя. Вам это знать необязательно.

Сигарета. Затянуться. Успокоиться.

Блин, вот и пошло опоздание, от графика отстаем. Диспетчер молчит, никто на линии не ломался, значит, на сто процентов виноваты пассажиры. Движение настолько точно просчитано, что малейшая задержка на станции вызывает цепную реакцию. Почему останавливаемся в тоннеле? Ждем, пока тронется поезд впереди. Там на станции пассажир пытается осуществить свою мечту: *сесть именно в этот поезд* , ведь кто знает, вдруг именно он окажется Экспрессом В Светлое Будущее?

А пассажиры моего поезда, застрявшего перед красным светофором у станции, клянут почем зря машиниста. Хотя что может быть проще, чем посмотреть на себя со стороны.

Плавно пик сходит на нет. Опоздание выправили, иду в графике.

– N-дцатый маршрут.

– Слушаю, диспетчер.

– N-дцатый, у впереди идущего пропадал контроль дверей, проследуйте перегон внимательнее, о проследовании – доложите.

– Понятно, диспетчер, о проследовании доложу.

И опять тьма – свет, день – ночь…

И опять неприятный запах в кабине. Кто-то немытый прислонился к салонной двери. И до чего же немытый!

Безумно хочется горячего шоколада с шариком мороженого, и нетерпеливое ожидание подмены скрашивает серость перегонов. Шоколад в фаст-фуде, мороженое в палатке. Этот суррогат трудно назвать шоколадом, но ощущение счастья – настоящее. Как мало надо для счастья.

Последний круг. Легкий сквозняк гуляет по кабине. На открытом участке – ливень. Тугие струи смывают со стекла пыль и грязь. Открываю окно. Жадно впитываю наполненный влагой воздух. Хочешь быть счастливым? Будь им! Станция…

Что? Уже все? Вот и смена пролетела незаметно. Погладить контроллер и шепнуть машине: «Спасибо». Мы с ней хорошо сегодня поработали.

Завтра увидимся.

Рассказ машиниста
Про даму

Беговая, первый путь. Второй дверной проем. Стоит дама лет под сорок. Стоит оригинально: одна нога на платформе, другая в вагоне, я в зеркало вижу, что с кем-то внутри разговаривает.

«Осторожно, двери закрываются…» Ноль эмоций. Дождался конца объявления. Закрыл двери и, соответственно, даму зажал. Поймал испепеляющий взгляд через зеркало. «Как ты, смерд, посмел закрыть двери, я еще не договорила?!»

Приоткрыл. Вы думаете, она попыталась выйти или зайти? Нет. Она продолжала разговаривать. Соответственно, зажал второй раз. Сижу, думаю, на сколько ее хватит. Ее, небось, и не такие зажимали – а у меня интервал растет!

По счастью, когда я в третий раз приоткрыл двери, у нее, кажется, мелькнула мысль, что вообще-то это неприятно, если тебя бьет дверьми, и она вошла-таки в вагон.

Ох, спасибо ей большое.

Облагодетельствовала.

Глава 3
Они – Погонщики Ежей

У машинистов Такой Какой Линии есть маленькая слабость, наверное простительная: очень уж они гордятся тем, что работают на ТКЛ и водят легендарные «Ежики». Это не в людях дело, это линия такая и поезда такие. Если вам по ходу чтения книги покажется, что герой тоже чересчур задирает нос – извините.

По образованию он связист и в армии служил «джедаем» (так заносчиво себя именуют бойцы космических войск). Время было голодное и непонятное, самое начало 90-х. Поразмыслив, он остался на контракт и оттрубил в джедаях лишних три года. Заскучал. Сняв погоны, устроился на телевидение. Сначала была чисто техническая работа, потом он оказался помощником продюсера. Одно из сильнейших его воспоминаний об этой деятельности – как вез в метро миллион долларов наличными в обычном полиэтиленовом пакете с ручками.

Ничего особенного: многие тогда переменили кучу профессий, многие держали в руках чужие большие деньги (пока свои гроши утекали сквозь пальцы), и мало кто представлял, куда его судьба забросит завтра. Жили как в тумане. Не тужили, но иногда очень хотелось встряхнуться и проснуться.

Он очнулся в должности пекаря при кафе на брендовой автозаправке – когда его с этой должности попросили. Понял, что хватит болтаться, как навоз в проруби: хочется делать нечто серьезное и нужное всем. В первую очередь простым людям. Хотелось мужской работы.

Он направился в автобусный парк (надеялся, там его подучат, не сядешь же за руль автобуса с правами категории В). Нет, эти переучиванием не занимались. Пошел в другой парк… И по дороге встретил армейского сослуживца.

– Давай к нам в метро! – сказали ему.

Нет, про метро он не забыл и тоже рассматривал его как вариант «работы ради простых людей». Как и все, он много раз читал объявление на стене вагона и думал: «Пока есть подземка, у меня будет шанс. Всегда можно уйти в метро…»

Он был влюблен в метрополитен с детства, только одно дело кататься в голубых вагонах, а совсем другое – нести под землей трудную, выматывающую все жилы службу. Чего-то он стеснялся или побаивался. Видимо, не хватало толчка, знака судьбы. И вдруг неожиданная встреча – из тех случайностей, которые просто так не случаются, простите за тавтологию.

Ну, а дальше просто должно было выйти все по максимуму: и тебе мужская нагрузка, и тебе суровые будни.

Во-первых, он попал на ТКЛ: Таганско-Краснопресненскую линию, самую загруженную в Московском метрополитене (признано официально, подтверждено статистикой). На этой линии есть еще и самая загруженная станция московской подземки – Выхино. В честь нее даже назван «эффект Выхино»: это такая репетиция Страшного Суда каждый день[1].

Хуже не бывает, но тем больше чести для машиниста.

Во-вторых, ТКЛ оказалась последней линией московского метро, где работают «Ежики» – вагоны серии Еж3. Очаровательные голубые вагоны нашего детства. Пожилые (первые из них были введены в строй в 1973 году), но все еще бодрые. Машинисты очень любят эти вагоны: «Ежики» не поражают разгонной динамикой, зато прекрасно тормозят, а это главное в работе на линии.

В-третьих, именно там наш герой обрел дело по себе – то, которым смог надолго и всей душой «заболеть». То, которым гордится.

* * *

Наше метро – великолепно продуманный и реально самый безопасный вид транспорта. Например, если машинист умрет за контроллером (увы, бывало), это не грозит пассажирам даже легким испугом. Люди просто удивятся: чего это мы вдруг так резко встали и стоим?..

Все самые важные системы безопасности в подземке, те, от которых зависит жизнь пассажиров – механические, а не электронные. Им не страшны ни компьютерные вирусы, ни отключение электричества. Зажегся красный светофор – поднялась железяка, а поезд (если вдруг он проскочил красный, что само по себе уже ЧП) зацепился за нее другой железякой и врубил тормоза. Обесточился светофор – все равно поднялась железяка. Обесточенный поезд зацепился за нее своей железякой и как ни в чем не бывало врубил тормоза (там пневмопривод). Все сделано, чтобы один поезд не «догнал» другой. И куда ни глянь, везде под землей все четко просчитано и умно устроено.

Поняв, насколько подземка рациональна, сколько тут изящных в своей простоте инженерных решений, насколько это выверенный организм, в метро влюбляешься по уши.

Как следует изучив работу этого организма, ты видишь, сколько в нем слабых мест. Точнее, сами по себе они не слабые – просто не застрахованы от неразумных действий пассажиров. Никогда не думали, как зависит от нас, любезные господа пассажиры, нормальная работа метро? Зависимость эта огромна. Случайное совпадение по времени десятка идиотов, по одному на станцию, может нанести линии такой ущерб, что обзавидуются все террористы.

И наконец, став опытнее, машинист начинает замечать, как сами работники метро суют ему палки в колеса – по лени, по недомыслию, по банальной усталости. А начальство, как правило, по неверно понятому служебному рвению.

С метро это все несовместимо. Если ты оказался винтиком в точно налаженном и аккуратно выверенном механизме, будь добр, иди по резьбе. Метро не прощает ошибок

---

[1] **Эффект Выхино** – на конечной станции (в данном случае именно Выхино) поезда заполняются настолько, что на следующей станции в состав невозможно войти. А в часы пик поезд на конечной забивается так, что войти в него нереально вплоть до пересадки на Кольцевую линию. Таким образом, одна станция блокирует работу части ветки, на других станциях тоже начинаются скопления пассажиров и давка. С этим эффектом борются, пуская каждые 10 минут в часы пик через Выхино пустые составы, с посадкой только на Кузьминках, а также распределением автобусных маршрутов, подвозящих пассажиров равномерно к соседним станциям. С 2003 года в Выхине ликвидирована возможность кросс-платформенной пересадки с поездов электрички на метро. «Эффект Выхино» наблюдается и на других станциях, просто «выхинская давиловка», как называли это раньше москвичи, оказалась первой. Например, не менее сильный «эффект Выхино» известен в Харьковском метро на станции Московский проспект.

своим работникам. Для начала оно тормозит. А потом встает колом. Что для линии подземки смерти подобно.

А те, кто водит поезда, зачастую оказываются в цепочке ошибок крайними, без вины виноватыми. Нет, машинисты не ангелы. Просто с них очень суровый спрос: ох, не забалуешь на этой работе, бац – и вылетел. Конечно, машинисты хотели бы видеть и остальные службы метрополитена такими же четкими, как они сами! И начальство – тем более. Их-то заставили. А себя?..

Еще бы пассажирам объяснить, как серьезна и ответственна их роль в движении подземки. Чтобы видели: именно они – в первую очередь они! – могут сделать метро быстрее и комфортнее. И узнали, как.

Машинисты не дрова возят. Пассажиры для них вовсе не груз, а живые люди. С дровами было бы легко. Но мы не дрова, а деловые партнеры метрополитена. Оплатив проезд, мы вступаем с метро в договорные отношения. И люди, которые водят поезда, были бы счастливы увидеть с нашей стороны понимание некоторых простых вещей.

Понимание, которое резко изменит ситуацию под землей к лучшему.

Собственно, об этом и книга. Для нас, пассажиров. Ради нас.

Но сначала был интернет-дневник.

* * *

Машинисты очень разные. Есть один парень, на работу ездит на «Мерседесе». Нет, платят им хорошо, но не до такой степени, конечно. А у этого парня состоятельная жена, и ей очень нравится, что ее супруг занят настоящим мужским делом – не штаны в офисе просиживает!

Первая супруга нашего героя считала работу машиниста чуть ли не позорной. Надеялась, он под землей не задержится. Прилагала к этому значительные усилия, пилила мужа, если по-простому. В итоге, отработав в метро два года, он оттуда ушел. А потом и от жены ушел. И вскоре снова оказался за контроллером «Ежика». Отъездил еще восемь лет. В перерывах между поездками встретил девушку, которая не считает работу машиниста стыдной.

Будем надеяться, он еще поездит, если после этой книги его не попросят уйти по-хорошему или не выгонят по-плохому.

То, что вы прочтете дальше, уже было частично рассказано в Интернете. Однажды Макс решил поделиться своими впечатлениями. Описать свою службу такой, какая она есть, и показать метро глазами машиниста – главного и одновременно самого зависимого, самого задерганного человека в подземке.

Гордость за свою работу двигала им и желание объяснить, как там все непросто. И временами грустно. И иногда просто идиотично. Ну, как везде, наверное. Как всегда.

Поэтому в Интернете появился «Дневник Погонщика Ежей». Это заголовок такой, а нужен был еще «ник», короткий псевдоним латиницей, желательно с корнем «metro». И пока Макс ломал над ним голову, подруга жизни возьми да скажи: Metroelf…

На днях он спросил ее: почему именно Метроэльф? Она говорит: не помню. Потом сказала: потому что добрый. В смысле, не орк какой-нибудь, не тролль. И конституция скорее эльфийская: высокий, но худощавый. Ладно, хоть эльфом назовите, только не заставляйте на дерево лезть…

И он начал рассказывать о метрополитене от лица Метроэльфа, потом это стал коллективный псевдоним – голосом Метроэльфа заговорили его коллеги. А люди читали и задавали вопросы, иногда ставя ими машинистов в тупик.

Неожиданно трудно оказалось, когда спросили, сколько народу Метроэльф успел перевезти. Ему просто в голову не приходило подсчитывать свой километраж и вычислять, сколько людей он перемещает по городу за смену. Плотно набитый поезд, как мы уже говорили, где-то две тысячи. Помножить на «баранки» за смену, потом на рабочие дни,

потом на годы… А ведь целую Москву он перевез за десять лет! Подумать страшно. И таких, как он, много. И у каждого в трудовой биографии – миллионы пассажиров! А сколько перевезли ветераны? Население средней европейской страны? Уму непостижимо…

Вот такие они, Погонщики Ежей, если присмотреться.

А если не присматриваться – люди как люди.

Есть машинист по прозвищу Якудза. У него руки от плеч до кистей все забиты татуировками. Поэтому он в любую погоду работает в рубашке с длинным рукавом. Иначе, сказало начальство, близко к поезду не подходи.

Но поскольку Якудза мужик не только татуированный, а еще и здоровенный, ему позволили вместо форменных брюк носить джинсы. А то замучаешься обшивать такого громилу на заказ.

Что лишний раз подчеркивает: машинисты метро – просто люди, и очень разные.

Только работа у них необычная.

Особенно на перегруженной ТКЛ.

Рассказ машиниста
Про чистоту в вагонах

Ладно, поехал я развозить гуляющих… Кстати, с Днем города вас! Ненавижу всяческие народные гулянья. Остается от них в вагоне посуда, мусор, продукты жизнедеятельности… Вы просто не видите того количества мусора, что выгребается ежедневно.

Как сказала одна из наших уборщиц: «Чтобы горожане задумались о чистоте, надо неделю не убирать. Не выгребать вагоны, не чистить станции. И когда с утра люди поедут на работу по щиколотку в дерьме, когда будут поскальзываться на разлитом пиве, когда, придя в офис, обнаружат, что от ботинок пахнет вытошненным салатом… Вот тогда, может быть, что-нибудь и изменится».

Потом вздохнула и добавила: «Может быть…»

Господи, дай мне, пожалуйста, доработать эту смену без разбитых окон, без пустых огнетушителей, без крови на сиденьях… Пожалуйста!

Глава 4
Дневник Метроэльфа: С добрым утром!

> 3.50 утра. Или ночи. Кому как нравится. «Вам пора вставать!» – голос будильщицы вырывает из сладких объятий сна. Господи, как я ненавижу эту фразу! Вроде только закрыл глаза. Поспать бы еще. Минут шестьсот. На каждый глаз…

Тихо встаю. В дверную щель пробивается тонкий луч света – хватит, чтобы одеться. Сосед по комнате спит. Ему еще полчаса дрыхнуть, счастливец. Полусонный, иду по коридору. Взмах рукой будильщице, означающий: «Проснулся, спасибо, до свидания». Умывальник. Две ладони обжигающе-холодной воды на лицо.

Ой! Где я?! А-а-а… На работе.

По лестнице на первый этаж. ДДЭ[2]. Оператор спит. Тетрадь заступления в общей

---

[2] ДДЭ – эксплуатационное подразделение метрополитена. Неожиданная подробность: машинисты плохо представляют, что значит эта аббревиатура. Да и сами дэдээшники зачастую плавают в этом вопросе. Словари расшифровывают ДДЭ следующим образом: 1) дежурный деповского электрохозяйства; 2) дежурная деповская эксплуатация; 3) дежурный диспетчер электродепо; 4) дихлордифенилэтилен. В общем, нормальная ситуация: никому не интересно, как называется одна из важнейших служб метрополитена, лишь бы работала.

комнате. Ставлю в ней автограф. Так, принять два состава. Сначала тридцать девятый, ну-ка, где он? Блин! Двадцать девятая канава, у черта на куличках. Рюкзак на пол: пускай тут побудет.

Инструментальная комната. Автограф за инструмент. Реверсивную ручку в карман, фонари в одну руку, молоток в другую.

Свет на канавах погашен, горит только по переднему вееру. Двадцать девятая. Фонари в кабину. И обратно вдоль канав. Где тут свет включается? Вот! Две кнопки. Вроде зажегся.

Спать тянет жутко.

Обратно в кабину. Поменять трафарет на «39». Начнем-с. Радиосвязь.

– Стационар. 29-я канава, четная голова, как слышно?

И тишина…

– Стационар! 29-я канава, четная голова, как слышно?

Та-ак. Похоже, они спят.

– СТАЦИОНАР!!! МАТЬ ВАШУ ЗА НОГУ!!!

– 29-я, не ори, это 12-я, слышу тебя нормально.

– 12-я, спасибо, тебя так же.

Фонарь в руку – и по составу. Спать хочу – не могу!

– А-а не спеть ли мне пе-е-сню! О-о любви-и!!!

Испуганная стайка воробьев вылетает из вагона. Кажется, я слишком громко пою.

В порядке тридцать девятый, принял я его. Реверсивку возвращаю в ДДЭ. У аппарата с водой стоит Димка.

– О, Макс! Покурим?!

Взгляд на часы. Пять минут есть.

– Сейчас.

Оператор уже проснулся. Кладу ручку на стол.

– С тридцать девятого маршрута.

Оператор делает пометку в книге заступления. Достаю термос. Чай в кружку, буквально на два глотка. Сигарету в зубы. Иду к Димке курить.

– Слышал, Петровича вчера не допустили?

– С чего это?

– Пульс и давление.

– С бодуна, что ли?

– А фиг его знает. Вроде не мальчик. Знает «Метод трех А»: Анаприлин, Алка-Зельцер, Антиполицай.

– Вот и я о том же… – окурок в урну. – Ладно, побежал, мне еще свой принимать.

– Увидимся…

Приемка своего состава занимает меньше времени, то ли потому что чай меня разбудил, то ли потому что свой. Депо уже проснулось. Слышен шум от проверяемой пневматики, гудки тайфунов[3]. По громкой раздается: «Ремонт, подойдите на 20-ю канаву. Четная голова, не горят верхние фары…»

День начался. Мне-то во сколько выезжать? 5.38 у «Елены» (светофор Е), пора записать подачу напряжения. Ворота открыты. Помощник отвязал деповскую воздушную магистраль. Надел «удочку» на токоприемник второго вагона. Дэдээшник подал напряжение.

– Давление?

– Норма.

Выглянул еще раз, чтобы убедиться, что светофор Д – белый.

– Белый! – и один свисток.

– Белый! – Реверсивку по ходу вперед, открыть кран ЭПК[4] и тайфун один раз. Ручку в

---

[3] **Тайфун** – особо громкий «гудок», предупредительный сигнал, в поездах серии Еж3 включается педалью.

[4] ЭПК – электропневматический клапан автостопа.

«Ход-1».

– Счастливого пути.

– Спасибо.

Ну что? С добрым утром, город?..

P.S. Повторяем, вы читаете художественное произведение. Здесь и далее все имена, фамилии, номера маршрутов и канав, названия станций и депо – вымышленные. Любые совпадения – случайны.

Рассказ машиниста
Про зайца

Подъезжаю сегодня к моечной канаве, смотрю, по путям вроде кошка скачет. Я, конечно, видел кошек в депо, но до такой наглости, как скакать перед идущим поездом, они еще не дошли. Присмотрелся – заяц! Жирны-ы-ый! Посигналил пару раз, он и сиганул в траву.

Дэдээшники веселятся:

– Хрен ли зайца гоняешь?

– А что с ним делать? Развели, понимаешь, зоопарк в депо. Зайцы по путям скачут, нормальному поезду проехать нельзя…

Такие мелочи добавляют позитива, особенно когда смена закончена. А откуда заяц? Так лес же рядом. В депо травы полно, на мойку (особенно ночью) редко кто заходит, собак нет. Вот, видимо, косой и пригрелся, отъедается перед зимой…

Глава 5
Всем спать!

Замечали, как поезд метро убаюкивает усталого человека? Некоторые регулярно «досыпают» по дороге на службу и дремлют, когда едут домой. Представьте себе, машинистам тоже хочется спать, и не всегда это желание настигает их дома.

На «поездной работе» дрыхнуть нельзя, и, как нарочно, она провоцирует на это, особенно летом. Жара, духота и недостаток кислорода просто вбивают в сон. Монотонность – вот самое утомительное: плавное покачивание состава плюс равномерный шум.

Вдобавок лампы дневного света вводят организм в заблуждение. Человеку нужно солнце. Если светло – день. Если свет искусственный – ночь (или вечер). А под землей время суток можно определить только по часам.

Чем грозит сон машиниста пассажирам? Абсолютно ничем страшным. Сон может спровоцировать проезд запрещающего светофора, что повлечет автоматическую экстренную остановку состава. Торможение будет интенсивное, но если вы держитесь за поручень, то единственное, на что сможете посетовать: «В этот раз как-то резче остановились». Ну и в последних вагонах будет ощущаться запах бакелита, запах тормозных колодок.

Чем еще? Проездом станции. В этом случае диспетчер мгновенно разбудит машиниста, и на следующей станции поезд точно остановится. Правда, в обоих случаях, скорее всего, будет дана команда на высадку пассажиров. В результате либо вы проедете свою станцию, либо придется выйти и уехать на следующем поезде.

Вот и все для вас неудобства, если машинист задрыхнет на боевом посту. А его накажут пинком под зад с должности. И поделом.

Когда сильнее всего хочется спать? Это индивидуально, но, как правило, сон одолевает машиниста не в часы пик, а перед самым концом пика либо уже после, когда спадает общее

напряжение. При ранней смене это третий-четвертый круг. Накатывает жуткая сонливость, глаза слипаются, и нет никаких сил удержаться, чтобы не «закрыть их всего на секунду».

Этот эффект хорошо знают летчики гражданской авиации: взлетели, поставили машину на автопилот, дружно выдохнули – и весь экипаж начинает клевать носом.

Водителям советуют в таких случаях встать на обочину и подремать полчасика, но для машинистов (как и для летчиков) это точно не подходит. В итоге начинается яростная борьба со сном.

Есть рекомендации службы подвижного состава, что нужно делать: попрыгать, поприседать, походить по кабине. Машинисты говорят, пробовали – не помогает. Увы, но действительно не помогает. Пока ты прыгаешь, приседаешь, сонливость отступает, но ровно до того момента, пока не сядешь в кресло – и тогда сон наваливается с новой силой. Да и не всегда можно выполнить эти рекомендации, не нарушая инструкций. Например, когда ручка находится в ходовом или тормозном положении, машинист должен сидеть на месте как приклеенный. Не станет же он бросать контроллер и изображать кузнечика, летя под запрещающий сигнал.

Тем не менее машинисты умудрялись засыпать даже при работе на маневрах[5], по выводу состава из тупиков. Вроде бы когда там спать-то? Режим маневров рваный: сел в поезд, перегнал его, вышел из поезда, по платформе перешел, опять сел, и в кабине дремать некогда, только ручку с «хода» кинул в «ноль», как уже тормозить надо. Но вот именно в момент, когда ручка встает в «ноль», люди и вырубались, просыпаясь только от света станции, бьющего сквозь веки.

У каждого машиниста есть устройство под названием «будильник водителя», которое всегда должно быть с собой. Похоже на слуховой аппарат, вешается за ухо. Если голова наклоняется вперед (именно вперед, назад эта штука не работает), то раздается противный писк, который, по идее, должен разбудить человека. Проблема в том, что так удобно голову уронить назад, на ящик предохранителей, как на жесткую, но от того не менее желанную подушку, и благостно прикрыть глаза…

> *«Блестящая идея для водителей грузовика на дальние расстояния или профессиональных водителей, которые рискуют заснуть за рулем. Этот антисон поднимает тревогу, находясь позади вашего уха… если ваша голова отклонится больше, чем на 45 градусов, будет звучать сигнал… возвращает вас в реальность…»*

Это реклама. А в реальности «будильник» – стоящая вещь, но абсолютно непригодная в условиях метрополитена. На сиденье водителя стоит подголовник. Он должен беречь шейные позвонки при ударе в корму и попутно осложняет засыпание с головой, откинутой назад. На сиденье машиниста ничего подобного нет. Соответственно, упал затылком – и спи спокойно, дорогой товарищ.

Если машинист проехал станцию «по причине сна на рабочем месте», первый вопрос ревизоров: был ли у него «будильник» с собой, и надел ли он его, когда почувствовал сонливость? Как будто это панацея. Инструкторы регулярно проверяют наличие и работоспособность «будильника», и машинисты надевают его на ухо, когда совсем уж

---

[5] Пояснение: для ускорения оборота составов на конечных станциях применяются «маневры». На маневрах работают два машиниста. Когда поезд прибывает на конечную, основная локомотивная бригада выходит на платформу. Первый маневровый машинист (его смена называется «в тупики») садится в кабину головного вагона, второй («из тупиков») – в кабину хвостового. Первый заводит состав в оборотный тупик и передает сигнал в хвост состава, где второй принимает управление (теперь его кабина становится головной). Блокпост переводит стрелки, и второй маневровый выводит состав на другой путь станции, где его встретит основная бригада. Затем оба маневровых машиниста выходят на платформу и ждут следующего поезда. Такая схема позволяет сэкономить время (иначе основной бригаде пришлось бы переходить по путям в тупике из головной кабины в хвостовую).

невмоготу, но больше для очистки совести, ибо доверия этому агрегату нет никакого. Уж лучше песни петь, курить, лишь бы только не уснуть!

За одного битого двух небитых дают, вот и с Метроэльфом был случай, научивший не поддаваться сну, как бы ни слипались глаза. Он тоже по молодости один раз заснул. Ладно, чего уж там, «дела давно минувших дней, преданья старины глубокой». Пусть расскажет.

– Отправился с Баррикадной в центр, сбросил ручку в «ноль» и… Отключился. То самое подленькое «Я на секунду глаза закрою, ничего же не случится…» Случилось! Открываю глаза – Пушкинская, практически середина платформы, скорость 58, и почему-то АРС[6] не сработала. С криком [вырезано цензурой] рву все на себя[7]. Остановился. Точно у знака 8. Руки и задница мокрые от пота. Повезло, мне просто повезло. С тех пор я не сплю на работе…

– Что ты делаешь, чтобы не спать?

– Зимой это просто. Печку выключил, форточку приоткрыл – попробуй, усни. Ну а летом… Кто-то пьет крепкий чай, кофе. Кто-то энергетики. Курящие – накачиваются никотином до одури. А я пою. Когда не курю. О кондиционере в кабине остается только мечтать. Жарко летом в «трубе», ох, как жарко. Вроде бы и торцевая дверь приоткрыта, и сквознячок гуляет, но все равно рубаха мокрая насквозь…

Так что иногда пассажиры первого вагона на ТКЛ могут услышать хриплый голос, завывающий что-нибудь вроде: «У меня желтые глаза, теплые глаза, полные огня…»

Рассказ машиниста
Про ахтунг

Кто-то на ТКЛ по селектору (то есть услышали его все станции плюс диспетчер) спел «Голубая луна» Моисеева… Вся линия в ахтунге. Руководство рыщет в поисках виновного. Вроде даже ревизоры в срочном порядке выехали.

Фиг найдут. Народу много.

Но «певец» порадовал!

Глава 6
Дневник Метроэльфа: Ранняя

> Не люблю ранние смены. Если кто живет близко, ему, может быть, и ничего, а мне случается иногда ездить на работу из области. Это каждый раз просто кошмар.

Сижу у медиков.

– Что-то у вас давление низкое…

Ага, если встал в четыре утра, откуда ему взяться?

– И пульс частит…

Ну конечно, после трех ложек кофе на стакан – что вы хотите?

– Вы себя нормально чувствуете?

– Конечно, нормально!

Кто бы сомневался, это состояние комы для меня абсолютно нормально.

---

[6] **АРС** – автоматическая система регулировки скорости.

[7] **«Все на себя»** – одновременный рывок на себя двух рукояток: ходового контроллера и пневматического тормоза, обеспечивает самое эффективное замедление.

Слава богу, допустили.

На линейном свежая телефонограмма. Опять боремся с Бен Ладеном. Расписался об усвоении. Пора на состав.

Утро. Народу много, но терпимо. Если держать интервал, то ехать можно.

Рязанский проспект. Состав передаю маневровому машинисту и иду, не торопясь, на второй путь. Лица. Навстречу. Много лиц. Серые, хмурые, сонные. Улыбок нет. Да и откуда им взяться в такой толчее, где каждый сам за себя?

Состав на втором стоит. Интервал между поездами уже 2,30 и продолжает расти. Оказывается, впереди 12-й загнулся: глухая потеря управления. Высаживает пассажиров. Первый вопрос: где? Кузьминки?! И мысль всплеском: «Кранты! Восемь утра. Самый пик!»

А люди стоят стеной. В вагон попасть невозможно. Те немногие смельчаки, которые пытаются это сделать, получают яростный отпор от находящихся в вагоне. Народу на платформе прибывает.

12-й поехал. Сам. Состав уходит с Рязанского. Мой следующий. Иду резервом, то есть пустым, до Кузьминок, там сажаю пассажиров. Сочувствую тем, кто следом. Им разгружать Рязанку.

Кузьминки. Стена народу. И тут я. Пустой! Ой, мама…

Массированный удар сотен тел чуть ли не кладет состав на бок. Устоял.

Женский вскрик боли. Люди! Вы же убьетесь!

Закон джунглей. Каждый сам за себя. Правда, джунгли каменные, но… Каждый сам за себя. Двери даже не пытаюсь закрыть. Бесполезно. Пока состав не заполнится до хруста и треска – бесполезно. Пассажирам наплевать, что чем дольше они будут садиться, тем больше интервал между поездами. Точнее, они об этом просто не задумываются. Им думать некогда. Им надо втиснуться в вагон.

Ну вот, состав битком. Попытка закрыть двери – безуспешна. Торчат наружу рукава, полы одежды, сумки. Микрофон в руку – и на весь состав. Громко.

– Значит, так! Если сейчас двери не закроются, то я высажу ВСЕХ и дальше поеду пустым!

Помогает. Двери закрываются. Едем. Текстильщики. Господи, ну куда вы все и сразу?! Даже выйти людям не дают. Видно, что на выход прорываются с боем, расшвыривая толпу. Интервал продолжает расти.

Двери закрываю так же, как на Кузьминках. Это не смешно. Это грустно. Стоит мне только заикнуться диспетчеру, что у меня нет контроля дверей – она тут же даст команду на высадку. А команда диспетчера – приказ для машиниста, подлежащий безусловному выполнению… И так ехать до центра. Там станет полегче.

Минус 13 минут от графика. Ну что, господа пассажиры? «Осторожно, двери закрываются, следующая станция Волгоградский проспект!» Поехали?

Рассказ машиниста
Про ацкую сотону

Въезжаю на станцию. На платформе стоит священник. Видя мой поезд, начинает его крестить. Интересно, он ждал, что я исчезну в языках пламени и клубах дыма? А это было бы забавно…

Помню, год назад одна бабушка удивила. Стоит и интенсивно крестится, глядя на мой состав, вгоняя меня этим в ступор. Долго думает, но так и не решается войти в поезд. Потом уж я понимаю, что у меня 66 маршрут – почти «сатанинские» цифры.

Сейчас номер маршрута другой, и если отбросить шутки в сторону, я хочу верить, что на самоим деле батюшка нас с вами благословил.

Глава 7

Инструктаж о вежливости

Пара фрагментов инструктажа по Службе Подвижного Состава с комментариями, взятыми у компетентных лиц.

> *Женщине зажало куртку, она об этом сообщала по переговорному устройству на протяжении 3 (трех) перегонов, но двери машинист так и не открыл…*

Кошмар и ужас! Машинист ехал три перегона, не открывая двери!!!

Ну естественно, женщине куртку зажало при посадке справа. Уместный вопрос: почему на следующей станции, где платформа с нормальной стороны, то есть слева, машинист не открыл двери *справа* , чтобы освободить бедную женщину (и нарваться на уголовное дело по факту того, что люди из правых дверей упали на пути – кстати, такой факт имел место на метрополитене)?

Начнем с того, что просто физически невозможно открыть двери со стороны стены. Это метро, тут все так устроено, чтобы помешать его сотрудникам угробить пассажиров. Видели на стене датчик с антенной? У знака остановки первого вагона? Он не только определяет маршрут поезда для диспетчера, он еще системе докладывает, с какой стороны платформа, и если машинист нажмет кнопку дверей, которые сейчас у стены, они просто не откроются.

Нет, если машинист очень захочет, то сможет извернуться и все-таки вывалить вас на шпалы, хотя придется малость попотеть. Есть такая штука – ОБД (отключение безопасности дверей). Чтобы дядя, который сидит в кабине поезда, не шалил, эта штука опломбирована. И вот если (предварительно доложив диспетчеру, иначе накажут) сорвать с ОБД пломбу…

Тут-то пассажиры, тесно прижатые соседями к правым дверям, лишенные возможности даже толком пошевелиться – не то, что отлипнуть от дверей, – и посыпятся на пути!

И дама, у которой защемило куртку – одной из первых.

У Метроэльфа то же самое было. Однажды перед Баррикадной захрипела связь «пассажир – машинист»: что-то пытаются сказать, но что – абсолютно непонятно. Если вы хотите обратиться к машинисту во время движения, нужно орать, причем как можно ближе к микрофону. Микрофоны-то стоят обычные, без системы шумоподавления… На станции он попросил повторить информацию. Робкий голос: «Машинист, откройте двери у стены…»

Понятно, кому-то на Китай-городе зажало одежду, и человек не может выйти. Только как ему помочь в вечерний пик? На Баррикадной люди зайти в вагон не могут, а если еще открыть двери с другой стороны…

Интересно, согласится ли этот несчастный пассажир сесть вместо машиниста в тюрьму? Чисто теоретически…

> *В вагоне № такой-то драка, нет реакции машиниста на сообщение по экстренной связи…*

Интересно, какой реакции ожидали? Что, остановившись на станции, он радостно схватит в одну руку «башмак», а в другую «закоротку», выскочит из кабины и побежит принимать участие в русской народной забаве под названием «стенка на стенку»?

Машинист – лицо подневольное, намертво прикованное инструкцией к своему месту. Он обязан обо всем, что происходит, информировать диспетчера и дальше следовать его указаниям. Скажут ехать до следующей – поедет. Скажут стоять – будет стоять. Если пассажиры не видят – это не значит, что машинист ничего не делает…

В целом грустный получился инструктаж о вежливости. Смысл примерно такой: надо быть вежливым, а то пассажиры жалуются.

На самом деле, пассажиры недовольны всегда, и плохое поведение сотрудников тут совершенно ни при чем. Если проанализировать типичный список претензий, станет ясно: добрая половина пассажиров не жалобы пишет, а расписывается в собственной глупости.

Правда, наказывают за это все равно работников метро.

Рассказ машиниста
Про униженных и оскорбленных

Бабушка спросила у ИнфоСОСа[8], куда ей удобнее выйти. Оператор объяснила.

То ли бабушка не поняла, то ли оператор ошиблась, теперь уже не установишь, но в результате бабушка вышла не в ту сторону. Другой бы плюнул и забыл. Бабушка не поленилась и написала жалобу.

Оператора вызвали на ковер к руководству и наказали.

Вывод. Не обижайте бабушек!

Интересно, кому бы машинистам пожаловаться, что им хамят, оскорбляют? Недавно на Рязанке женщина выскочила и давай орать:

– Что вы себе позволяете, я каждый день выхожу из дома точно под работу и каждый день из-за вас опаздываю на пять минут!!!

Ну вот что тут можно ответить? Чтобы перестала уже наступать на грабли и попробовала выходить на пять минут раньше?

Я бы на эту даму с удовольствием пожаловался. Не подскажете номер телефона?

Глава 8
Дневник Метроэльфа: Час пик

> Многие недовольны, что мало времени для посадки – высадки. Друзья, но это же элементарно. График движения поездов рассчитан так, чтобы вы ехали, а не стояли. В график заложено четкое время стоянки на каждую станцию. Там не предусмотрены лишние минуты на держание дверей, зажатие сумок, рюкзаков, одежды, рук и ног. Чем дольше поезд задержится на станции, тем короче будет стоянка на следующей. Скажите спасибо «джентльменам», держащим двери.

Вечерняя смена. Пик уже начался. Вечерний пик гораздо спокойней, чем утренний. Народ усталый возвращается домой. Пришел на работу на взводе из-за личных проблем, но… Работа успокаивает. Есть только ты и «труба». Один на один. «Труба» нервных не любит.

Как-то сразу поймал волну. Утром она резкая, рваная, кто-то опаздывает, кто-то боится опоздать. Команды диспетчера бьют по ушам. А сейчас… Спокойная, даже немного флегматичная. Пассажиры на станциях придерживают двери, но видно, что делают это по привычке, типа: «И на фига я в дверь вцепился?.. Ну, если держу, тогда надо залезть…»

Иду точно по расписанию. 1,35 интервал по графику, но абсолютно не чувствуется. Ощущение выходного дня.

Чашка горячего чая. Жить все-таки хорошо.

Открытый участок. Никогда не задумывались, почему по открытым участкам поезда идут медленно? Все очень просто. Это машинисты «гуляют»! В «трубе» потихоньку нагоняется плюс минута к графику, и на открытом участке эта минута сбрасывается.

Машинист тоже человек, и как бы он метро ни любил, ему хочется увидить солнце, а не лампы дневного света. В пик, естественно, не «погуляешь», но во внепиковое время это одна из наших маленьких радостей. Особенно летом, когда можно открыть окно, боковую дверь и

---

[8] **ИнфоСОС** – красно-синяя колонна на станции с кнопками «Инфо» и «СОС»: предназначена, соответственно, для получения справочной информации и сигнала о помощи.

проветрить кабину.

Рязанский проспект. Маневровые быстро обернулись, привезли минуту плюса от графика. Обстановка на линии спокойная, значит, будем «гулять». Ура! Спасибо вам, ребята.

Поезд плавно катится, чуть покачиваясь. Как сегодня хорошо-то. Ну, правда, словно выходной. Вся разница, что сейчас мне не хочется гонки и нервотрепки: она и так может начаться в любой момент. А вот будь нынче действительно воскресенье… Кого ни спрашивал из машинистов, никто в выходные работать не любит: смена проходит слишком монотонно. Именно в выходные дни я начинаю тосковать по безумию настоящего утреннего пика.

* * *

Вы знаете, что такое утренний пик на ТКЛ? *(мечтательно зажмурился)* Да ничего вы не знаете, даже если живете на этой линии и каждый день ездите на работу… Сразу говорю: дальше могут прозвучать самые неожиданные слова. Ну представьте: вот я лечу по «трубе», состав битком набит народом – и у меня перед носом вспыхивает красный! Угадайте с трех раз, что я скажу: «Ой, как интересно!»; «Сейчас посмотрим, остановится эта бандура или нет…»; «Ну что, смертнички, покувыркаемся?!»

Спорим, вы и так угадали.

…Щелчок замка двери, и ты вваливаешься в кабину. Сумку на стол, куртку на крюк.

– Нормально все, полторы минуса, гони.

Сменившийся машинист выходит из кабины, ты закрываешь за ним дверь на замок и, плюхнувшись в кресло, нажимаешь информатор. «Осторожно, двери закрываются, следующая станция…»

Двери на закрытие. Извините, кто не спрятался – я не виноват, вас предупредили. Лампы дверной сигнализации погасли.

«Ну что же вы, гады, так близко стоите? Нельзя так близко! Мне же ни хрена не видно, зажал я кого или нет!»

Выходной светофор зеленый, интервал в норме. «Ход-1». Схема собралась, машина плавно трогается. Все внимание зеркалу. Так, вроде бы никого не тащу за собой. «Ход-3». Разгоняемся. Машина груженая, тяжело идет.

«Ну давай, солнышко, мы опаздываем, ну пожалуйста…» Словно услышав, «Ежик» бежит веселее. Можно расслабиться. Впереди все зеленое.

Перед станцией начинается «цветомузыка»: желто-зеленый, желтый, красный. Понятно, впереди коллега стоит на станции. Схему в «тормоз». Желто-зеленый можно проходить со скоростью не более 60. Вот так и поедем, не будем нарушать. Желто-зеленый перекрывается на зеленый. Понятно: впереди состав отправился.

Рука чуть ли не сама пытается сбросить ручку из тормоза в «ноль». Ага, щас. Пока вся «улица» не позеленеет, фиг я ручку из тормозного сброшу. Как-то не хочется входной красным пролетать. А ведь было такое, было (тьфу-тьфу-тьфу, не у меня).

Станция. «Ну какого же вы хрена так близко от края?!» Врубаю тайфун. Рев раскатывается по платформе. Эх, хороший у меня сегодня тайфун, басовитый. Только народу это все равно. «Тормоз-1», «1А». Машина садится с трудом.

«Только бы не зеркалом, только бы не долбануть кого-нибудь зеркалом… Твою мать! Эй, чудо на тоненьких синих ногах, куда, ну куда ты лезешь?! Это же поезд, а не мужик, он не трахает, он давит!»

Автомат, еще, еще… Рейка. Встали. Двери. Дежурная молчит. Ну ладно, мы не гордые.

– Уважаемые пассажиры, побыстрее производим высадку и посадку, не задерживаем отправление поезда!

Вообще-то по списку информации положено говорить «побыстрее выходите из вагонов», но на мой слух это звучит немножко по-хамски.

Зеленый. Информатор. Двери. Ход. Слабовата машина на тормозах, надо поаккуратнее.

Летим. Ага. Вот она, та самая подлая кривая. Я весь внимание.

БЛИН, КРАСНЫЙ!!!

«Тормоз-1», «1А», автомат. «Ну давай же, тормози, ласточка!» Ох, сейчас не хватит тормозного пути, тяжела машинка. Ну да и мы не лыком шиты. Кран машиниста чуть на себя, половинку атмосферы в тормозные, вот это другое дело. Схватилась, родная.

Встали. Руки и задница мокрые. Но ведь встали?

Стоим. Тишина. Даже люди в вагоне притихли. Сигарета. Трясущиеся руки. Микрофон.

– Уважаемые пассажиры, соблюдайте спокойствие и порядок, поезд скоро отправится…

И в другой микрофон:

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут, перегон, светофор красный.

– Понятно. По удалению.

– Вас понял, по удалению.

Легкая передышка – и голос с небес. Кажется, это впереди идущему:

– Понятно, такой-то. Высаживайте пассажиров.

Хм, интересно, он догадается попросить у диспетчера пару минут на осмотр состава? Мне машиниста не слышно, но по ответам диспетчера о диалоге можно догадаться.

– Понятно. N-дцатый, на следующей станции сажайте пассажиров.

Мама родная, это он всех своих мне оставил?!

Въезжаю на станцию. Толпа народа. Куда? У меня и так состав забит. Народ у края. Только не свалитесь! Мне же этот фарш выковыривать, а я сегодня рубаху чистую надел… Бог миловал. Двери.

Физически ощущаю удар толпы, штурмующей состав. Честно скажу, смотреть на это в зеркало не хочется, но надо. Не дай бог… «Осторожно, двери закрываются…» Закрываются-то они осторожно, только закрыться не могут. Из восьми вагонов на пяти горит лампа. Значит, двери не закрыты. Начинаю играть дверьми: приоткрыл – призакрыл. 4… 3… 2… Последняя не гаснет. Во втором вагоне мужчина пытается залезть. Голова в вагоне, а вот задница…

Уже в голос ору:

– Да засадите ему кто-нибудь с ноги по жопе, восемь вагонов одну жопу ждут!!!

Проорал – и легче. Главное, не по микрофону в салон. Случись такое, девять из десяти пассажиров рассмеются и, несмотря на давку, поедут домой в прекрасном настроении, а вот каждый десятый… Оскорбленный до глубины души, он накатает жалобу. И будет, в общем, прав. Не дело это, когда машинист дает волю эмоциям.

Лампа погасла. Давно уже зеленый. Интервал?.. Япона мать! «Ход-1». Боковое зеркало. Народ стеной, ничего не видно. Вроде бы ничего лишнего не торчит. «Ход-3». Машина еле тянет.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут отправился с увеличенным интервалом, пассажиры держали двери.

– Понятно, по возможности сокращайте.

– По возможности, диспетчер…

А чего это мне так хочется?.. Ох, как невовремя. Зря я кофе перед работой пил, а не выпил бы, медики по давлению не пустили бы. Эх, да ладно, в первый раз, что ли? Все зеленое, летим 80 км/ч. Встать. Расстегнуть ширинку. Боковую дверь открыть. Ноги на ширине плеч. Левой ногой упереться в открытую дверь, чтобы не болтало, правой рукой вцепиться в штурвал ручного…

Ветер в харю, а я шпарю…

А до конца утреннего пика осталось меньше двух часов…

Очень часто жалуются, что составы останавливаются в тоннеле. И будут останавливаться! Линия в пик работает на пределе своих возможностей. И малейшая задержка чревата остановкой состава, идущего следом. А держат на каждой станции…

– Ви-и-тя-я!!! Я де-е-ержу-у е-го-о-о!!!

Вопль такой, словно медведя поймал.

А Витя только билет покупает.

Те же рюкзаки. Блин! Ну сколько раз твердили миру: заходишь в состав – сними рюкзак и неси перед собой. В пик – просто обязательно, ведь по закону подлости зажмет! А машинист будет играть дверьми, перемалывая содержимое рюкзака в мелкую труху, пока не догадается гражданин пассажир, что это он задерживает всех.

Вспомнил – и накаркал: вон рюкзак торчит наружу! Дверьми играю. Без толку. Кто-то с платформы пытается затолкать выпирающие части этого чуда текстильной промышленности в вагон. Спасибо, не ногами, пока руками пихает. Ага, кажется, хозяин рюкзака понял, чего от него хотят. Закрылись двери. Поехали…

– Уважаемые пассажиры, побыстрее производим высадку и посадку. Не задерживаем отправление поезда.

И вдогонку:

– Счастливого вам пути.

Я понимаю, что в сложившейся ситуации это звучит как издевка, но все-таки…

Счастливого вам пути.

…Домой пришел и думаю: не выпить ли чего покрепче? Сегодня чуть красный не пролетел. Но ведь не пролетел, верно? Поэтому буду пить йогурт. Спас опыт. Я, конечно, понимаю тормозные пути и прочее, но… Выброс лошадиной дозы адреналина в кровь, когда ты вылетаешь под красный на восьмидесяти километрах в час, груженный по максимуму, один вагон не собирает схему на тормоз, а на другом выбивает реле перегрузки – это непередаваемо.

Ничто меня так не будоражит, как пик на ТКЛ при опоздании. Машина в двести сорок тонн, а в ней еще сто пятьдесят тонн народу, светофоры, открывающиеся при подлете к ним, ощущение не движения, а именно полета… Наработанное годами интуитивное понимание, где добавить, а где сбросить. Чувство пульса линии. И в такие минуты ты готов убить диспетчера за выдержки[9]. Я могу ворчать, обижаться, не понимать, но… Черт побери, машинист Московского метрополитена Таганско-Краснопресненской линии – это не просто звучит круто, это реально круто! И я люблю свою работу!

P.S. Уважаемые ревизоры, а теперь зачеркните то, что вы написали в своих блокнотах, читая эту главу. Ибо то, что написано тут, не обязательно происходило. Это *может происходить* . И Луна может упасть на Землю, не так ли?

Про борьбу борьбучую

Рязанский проспект. Утро, разговор пассажира с машинистами.

– Возьмите ленточку!

– Зачем?!

– Ну как же? Будем бороться за олимпийцев!!!

– Мы за олимпийцев не боремся.

– Э-э… А за что же вы боретесь?

– За график движения!!!

[9] **Выдержка** (здесь) – приказ диспетчера машинисту задержать поезд на станции.

Глава 9
Хроники необъявленной войны

Мы привыкли к нашей жизни и не видим в ней ничего ненормального. Теплые квартиры, утренний кофе. Кому в постель, кому на кухонном столе, а кому и вылитый на живот.

Каждое утро мы просыпаемся и идем на войну. Отточенные движения рук застегивают «молнии», с тихим щелчком закрываются кнопки, с легким треском липучки встают на место. Шнурки как можно крепче в узел. Готовы? В атаку!

Кто-то сравнивает утренний пик с неуправляемым потоком – со своими водоворотами, ответвлениями, притоками. Поэтично, романтично. На самом деле это локальная война. Две противоборствующих силы. С одной стороны – неуправляемая масса, не желающая соблюдать элементарные правила безопасности. Собственной безопасности, заметьте. А с другой стороны – малочисленное, но хорошо обученное, взбодренное инструктажами, имеющее централизованное командование, подразделение работников подземки.

Восемь миллионов против сорока тысяч.

На каждое нарушение правил пассажирами у работников всегда найдется адекватный ответ и инструкция. У толпы нет правил, она просто давит и топчет. Работники воюют строго по инструкциям, ибо знают: нарушение влечет за собой наказание. А никому не хочется быть наказанным хотя бы морально (про финансово – сами понимаете).

Эскалатор. Вы хоть раз садились на ступеньки? Есть те, кто любит именно так ехать. Спрашивается, ну что такого? А это смертельно опасно. Были случаи, когда человек не успевал встать или, едва привстав, падал – и оставлял половину пятой точки под «гребенкой». И вот дежурная видит такого «заседателя». Предупредила раз, человек не встал, два… Да гори оно все огнем! Поворот рычага – и эскалатор остановлен. Заметьте, согласно инструкции: дежурная устранила опасность (пусть и гипотетическую) для жизни пассажира. А все, стоящие на эскалаторе (они сидящего не видят), кого считают виноватым? Правильно – дежурную. «Заседатель» давно уже на ногах, но эскалатор стоит, люди нервничают. Остановить эскалатор просто, а вот чтобы запустить его, надо вызвать работника эскалаторной службы. Пока ему позвонят, пока он дойдет… Вы думаете, он побежит?

Не имеет права! Бегать на рабочем месте запрещено техникой безопасности. Да и фиолетово ему, что вы стоите, это вам еще спешить на работу, он-то уже на боевом посту. И он знает, что эскалатор тормознули не по неисправности, а по причине раздолбайства и эгоизма отдельных личностей.

Движущая сила подземной войны – эгоизм. «Осторожно, двери закрываются» – этих слов нет. Вернее, они есть, но их не слышат. Вы держите двери? Не вопрос. «Рекомендуется отсекать пассажиров, запрещается переигрывать дверьми…» Это выдержки из инструкций, которые написаны благодаря пассажирам. Значит, вы держите – а машинист будет стоять. По инструкции.

Во всех бедах человеку свойственно винить не свою глупость, а пытаться найти крайнего. Виноват кто? Правильно, метрополитен.

Станция Планерная. Маневры: поезд уходит в тупик, чтобы там развернуться. «Осторожно, двери закрываются». К маневровому машинисту подходит пассажир в дорогом кожаном плаще:

– На каком основании вы закрыли двери, не посадив меня?!

Хороший вопрос, если поезд уходит в тупик, не правда ли? Машинист несколько ошарашен и на всякий случай интересуется:

– А вы, собственно, кто?!

– Я – пассажир! Вы ОБЯЗАНЫ были меня подождать!

– Извините, я вам ничем не обязан. Все вопросы к основному машинисту.

– Я буду жаловаться!

– Ваше право.

И сыплются жалобы. Ежедневно. Мешками. Думаете, получив в очередной раз по мозгам от руководства за то, в чем он не виноват, машинист будет более терпимо относиться к пассажирам? «Меня зажали, у меня перед носом закрыли двери, ваши машинисты зажали ребенка…» – каждый день. А хоть кто сказал спасибо за то, что подождали, ответили на вопрос, объяснили дорогу?

В девяти случаях из десяти отставание поездов от графика, увеличение интервала между составами – на совести пассажиров. Метро большое и железное, пассажир маленький и хрупкий, но в первую очередь от него зависит, будут ли поезда идти по графику.

Почти все тут зависит от нас с вами, понимаете?

Согласно должностной инструкции, при нахождении человека у края платформы машинист обязан подать сигнал, и если человек не отошел – применить экстренное торможение. Представляете, что будет? Экстренное, доклад диспетчеру… И так в часы пик – на каждой станции! Сколько станций отделяет вас от работы? Плюсуйте по минуте на каждую. А через несколько станций такой езды поезд застучит «квадратными» колесами, высадят пассажиров и медленно-медленно уползет в тупики. Быстро нельзя – рельсы можно испортить.

Поездные бригады нарушают инструкцию на свой страх и риск, чтобы мы могли добраться до места как можно быстрее. Не дай бог, кто-нибудь упадет на пути – снимут информацию с камеры наблюдения и накажут в первую очередь машиниста за нарушение именно этой инструкции. Почему? А для профилактики. Во всем, что происходит на линии, виновато «низшее звено» – человек, который ведет поезд.

И поэтому двери будут закрываться, пассажиры будут зажиматься. Будут давиться сумки с продуктами, рюкзаки с вещами (а иногда хрупкими вещами)… И редко кто из машинистов откажет себе в удовольствии переиграть (несмотря на запрет) дверьми, чтобы еще раз ударить по зажатой сумке.

Детей – не обидят ни в коем случае. Если зажало ребенка, в этом виноваты только родители. Когда машинист видит, что ребенку угрожает удар – он старается «поймать» закрывающиеся двери и открыть их. Машинист никогда не зажмет детскую коляску. При одном условии: если он ее заметил. Если толпа на платформе, стоящая (вопреки строгому запрету) вплотную к составу, не заслонила ребенка или коляску…

Но озверевший на войне машинист с удовольствием «поймает» сумку, засунутую в вагон. Особенно если это пакет, у него ручки тонкие, легко рвутся, никакой беды не будет. Сумка в вагоне. Ручки на платформе. Дверная блокировка этого не замечает. Лампа дверей погасла – поехали!

И «я такой уникальный», «я такой умный» тут не работает. Вы не уникальны! А если вы засунули сумку в поезд, думая так его задержать, то вы еще и не умны. Прямо скажем: дурак вы.

Мы, пассажиры, воюем не только с системой, в первую очередь мы воюем сами с собой. Бегущий вниз по эскалатору бьет локтем каждого стоящего – нормальное дело. Мне наступили на ногу? На, получи. И посильнее надавить, чтобы прочувствовал. Медленно выходит из вагона? Мешает зайти мне? МНЕ?! Да как он посмел! Рвануться вперед, выдирая зацепившиеся пуговицы обидчика…

Но даже в этой войне есть правила. Например, если стало плохо. Помогут, уступят место, выведут на платформу, найдут дежурную и попытаются оказать первую помощь. А значит, не все еще потеряно. Значит, есть возможность остановить бойню. Это в наших силах и зависит именно от нас, пассажиров. Ибо работники подземки жестко связаны инструкциями, пусть местами глупыми и несообразными, но требующими неукоснительного выполнения.

Мы хотим, чтобы к нам перестали относиться как к диверсантам, засланным под землю, чтобы поломать все метро до последней шпалы? Так давайте перестанем относиться к тем, кто нас возит, убирает станции, следит за эскалаторами, как к быдлу, которому можно

нахамить, которое можно обматерить…

Эта война никому не нужна. В ней не может быть победителей. Есть только проигравшие – обе стороны. Пассажиры, пришедшие на работу с истерзанными нервами, оторванными пуговицами, сломанными каблуками, порванной одеждой. Машинисты, расплачивающиеся своим здоровьем, пьющие водку после смены, чтобы снять напряжение…

И лишь депо в составах собирает трофеи подземных битв. Веником, а иногда и тряпкой, если доходит до крови. А ведь доходит, и с каждым разом все чаще…

Может, хватит?

Размышления машиниста
Про замкнутый круг

Очередной инструктаж. «Машинистам категорически запрещается для ускорения посадки переигрывать дверьми!..» Ну и что теперь будет?

Обычно, увидев, что отстаешь от интервала, ты после объявления «Осторожно, двери закрываются» нажимаешь на закрытие – и тут же на открытие дверей. Это и называется «переиграть». Двери чуть дернулись, пассажиры поняли, что машинист сейчас закроет их – кто-то остается на платформе, кто-то быстрее проскакивает в вагон…

Теперь все проще. Объявил. Закрыл. Сидишь, ждешь. Пока закроются. Интервал к чертям. Интервал растет – народу больше скапливается, все хотят уехать, лезут в полуоткрытые двери, те не закрываются, интервал растет еще больше…

Замкнутый круг получается.

По-вашему это нормально?

Глава 10
Дневник Метроэльфа: Ночная смена

> Люблю я ночи. Это утро нервное, суетное, наполненное матом, сонными пассажирами и злыми машинистами. А ночь… А ночь дает время подумать, пофилософствовать, помечтать в конце концов…

Ночная! Одна из любимейших смен, наверное потому что я «сова».

Каждая ночь под землей – особенная. У каждой свое очарование, надо просто его почувствовать. В пятницу – «пьяная» ночь. Люди пьют и гуляют после трудовой недели, это одна из самых нервных ночей. Держат двери, иногда буянят в вагоне, могут упасть на пути. Воскресенье – полная противоположность. Пьяных очень мало. Тихо и спокойно…

Это только кажется, что работа машиниста полна романтики, на самом деле она довольно-таки нудная и монотонная. Время – почти полночь. Светофоры зеленые, и, глядя на интервальные часы на станции, ты понимаешь, что зеленые они даже далеко впереди. Путь свободен.

Сигарету в зубы. Металл любимой Zippo ласково холодит ладонь. Ты щелкаешь зажигалкой и видишь, как огонек пламени отражается в лобовом стекле. Самое простое зеркало – это стекло, заклеенное черной бумагой с обратной стороны. Вместо бумаги у меня тьма тоннеля. Фары яркие, но не настолько, чтобы совсем разогнать тьму, поэтому ты видишь отражение своего лица.

Ты едешь, и темнота расступается перед тобой. Люди, прыгающие со станции и уходящие в «трубу», не понимают, что там не просто темно, а ТЕМНО. Абсолютно. Как следствие, они уходят максимум на двадцать-тридцать метров от платформы, ибо дальше – СТРАШНО!

Планерная. Оборот. Дежурная дает диск[10]. Двери закрываю и заезжаю в тупики. Оборот – семь минут. Не торопясь, иду по вагонам. Мусор, рваные газеты, пустые банки и бутылки. Запах пролитого пива. Сегодня больше, чем обычно: Татьянин день, студенты гуляют.

Становится грустно. Я должен состав на ночь поставить на линии, и завтра с утра пассажирам ехать в этом… Татьянином свинарнике.

Последний круг. Шесть минут интервал. Щукинская, двое пьяных у края. Врубаю тайфун. Покачиваясь, отошли. Интересно, ну откуда у людей такая страсть стоять у самого края? Попытка доказать себе личную крутизну и бесстрашие?

Плюс 20 секунд от графика. Это позволяет мне с чистой совестью подождать опаздывающих – вон бегут, сломя голову, по лестнице. Спокойно, друзья, успеете.

Центр. Довольно много народу. Сажаю всех, но уезжаю с трудом. Практически на каждой станции держат двери прощающиеся парочки. Молча жду, пока нацелуются.

Отправился. В графике. Выехал из центра. Теперь люди почти не садятся, только выходят. Город спит. Вот и Выхино. Замерзшие дежурные осматривают состав. Вроде все нормально.

Осталось доехать до Планерной. Мой день закончен. Впереди меня следует последний состав с пассажирами, я уже пустой.

«Труба» красива после часа ночи. Зажигается дежурное освещение, и ты едешь через бесчисленное множество светящихся арок. Это сложно объяснить – это надо видеть.

Станции проезжаю без остановки. Скорость не более 35 км/ч. Перед станцией обязательно сигнал. Опоздавшие отходят от края. Все, ребята, извините. Метро закрыто. Единственный выход – подняться наверх и ловить машину.

Осталось чуть. Судя по интервалу на часах – начинаю догонять впереди идущий. Надо сбавить скорость. Лучше плохо ехать, чем хорошо стоять.

Метро уже пустое. Последних опоздавших милиция попросила на улицу. По платформам ходят люди в оранжевых жилетах. Их время еще не настало. Основная работа у них после снятия высокого напряжения с контактного рельса.

В кабине становится прохладнее. Метро остывает. Из связи прорывается диспетчерское «Верно», значит, уже началась расстановка составов в тоннеле.

После Октябрьского поля чувствуется запах выхлопных газов. Значит, мотовозы уже на линии. Вон на Щукинской один стоит. Судя по бочкам, собираются белить потолок. Интересно, где, если с утра не забуду – посмотрю.

Вот и Сходненская. Доклад о расстановке. Все зеленое. Отлично. Я первый. Кто за мной – им хуже. Они едут по запрещающим светофорам – с докладом диспетчеру о каждом и кучей манипуляций, без которых ты красный просто не проедешь, сработает автостоп.

Ставлю поезд в «трубе», выполняю все положенные операции. Теперь отписаться, что состав осмотрен, и дождаться машиниста со следующего. Минут десять есть.

А вот и коллега. Идем по вагонам, я закрываю промежуточные двери на замок. Красные фары не горят – батареи выключены. Теперь полкилометра по «трубе» до станции. Сдать реверсивку – и в депо. У вестибюля нас встречает машина ПВС[11]. Вот и все. Теперь уже точно. Три часа отдыха и опять работать… А сейчас?

А сейчас доброй ночи, город!

Ибо спокойной ночи желают только старикам, больным, беременным женщинам и людям, находящимся при исполнении служебных обязанностей.

---

[10] **«Дать диск»** – имеется в виду сигнальный диск, с помощью которого дежурный по станции разрешает или запрещает отправление состава.

[11] **ПВС** (здесь) – передвижная восстановительная станция, если просто – машина аварийной службы. В первоначальном значении – «пункт восстановительных средств».

Рассказ машиниста
Про метростоп

Движение закончено, еду резервом. Вижу на платформах «голосующих» людей, такой вот метростоп. Самое интересное, что стоят-то они с протянутой рукой *на середине платформы* . Вопрос: если человек «голосует», значит, он хочет за отдельную плату доехать. Ну и как он намерен договариваться о цене, если машинист – в первом вагоне?

На Текстильщиках стоят двое… «Голосуют». Делаю в ответ стандартный жест – потираю большой палец об указательный: типа, сколько? Тут же оба разводят руками – денег нет.

Господа, неужели вы думаете, что машинист пойдет на нарушение должностной инструкции бесплатно? Скажу по секрету: он и платно не пойдет, ибо потеряет гораздо больше, чем вы сможете ему заплатить. Так что, подняв руку, чтобы «стопануть» резервный состав, вы на 99,99 % поднимаете ее зря.

Хотя (говорю шепотом) все-таки шанс в 0,01 % остается.

А я еду спать. Чтобы рано утром увидеть на платформах вскинутые руки молодых людей, возвращающихся из ночных клубов. Эти уже «голосуют» шутки ради. Но вот ехали бы резервом – не остановился бы.

Извините, ребята. Нет у вас столько денег.

Глава 11
Несколько простых советов

Хотите проверить себя на умение пользоваться метро?

Вот простейшая инструкция по пользованию Московским метрополитеном, точнее, руководство «Как с минимальными потерями добраться из одного пункта в другой». Написано для пассажиров, которые об этом, естественно, не просили: они в метро всю жизнь ездят и так все знают. Но давайте посмотрим, какие из этих правил – казалось бы, очевидных, – мы выполняем, а какие нет.

– Собираясь в путь, припомните, есть ли у вас билет на метро. Если нет, посмотрите на календарь. Самые большие очереди в кассу в первых числах месяца. Значит, лучше выйти на полчаса раньше, иначе рискуете опоздать. Кстати, работники метрополитена прекрасно знают об этом, и в первых числах на «контроль» выдвигаются дополнительные силы, так что шансы проскочить «зайцем» резко уменьшаются. Просто нарветесь на штраф (10 минут), либо вас отведут в комнату милиции и составят протокол (минут 30–40), а оно вам надо?

– Спускаясь на эскалаторе, лучше стоять справа по ходу движения. Нет, можно и слева, но тогда будьте готовы, что вас толкнет, а то и собьет с ног человек, бегущий вниз слева (таких опаздывающих по утрам полно). Если вы думаете, что он извинится, то глубоко ошибаетесь: скорее всего, вас обматерят, ибо сами виноваты. Нарушили правила пользования.

– Зайдя на эскалатор, не поленитесь и посмотрите на обувь (если она у вас со шнурками): не развязался ли шнурок? Развязанный шнурок затягивает под «гребенку» эскалатора вместе с половиной ботинка, и если вы не успеете ногу из ботинка выдернуть, останетесь без ступни.

– По той же причине не рекомендуется сидеть на эскалаторе. Повторим на всякий случай: если вам «гребенкой» отрежет часть пятой точки, вы, скорее всего, умрете в

результате быстрой массивной кровопотери. Вам просто не успеют помочь.

– Если вы спускаетесь на платформу по лестнице, идите в общем потоке. Переть против – никакого смысла. Ну, если не хотите получить пару тычков, лишиться пуговиц, и прочее. Прорываться вперед, обгоняя поток, тоже неразумно – многие при ходьбе заметно «волочат ноги»: вроде есть за человеком место, а на самом деле там внизу нога, можно споткнуться и упасть. На платформе поток, как правило, рассасывается и можно более-менее спокойно пройти на свой путь.

– При остановке двери поезда всегда оказываются в одном месте. Это легко определить по потертостям на платформе от ног пассажиров. Старайтесь встать справа или слева от двери. Если вы встанете точно напротив дверей, поток выходящих из поезда вас сметет (особенно в утренний пик). Могут и уронить.

– Вообще, стоять по центру выхода попросту невежливо и глупо – люди выходят, они вам же место в вагоне освобождают, а вы им мешаете.

– Не стойте за ограничительной линией. Заметьте: работники подземки никогда там не стоят и не ходят по краю платформы. Они слишком хорошо знают, чем кончается такая безалаберность. Сейчас зеркала поездов начали красить в желтый цвет, благодаря чему люди чаще замечают эти торчащие железяки, и количество травм сократилось. Тем не менее они есть.

– Также не забывайте, что стоящего у края могут случайно (и не случайно) толкнуть проходящие мимо, и не факт, что вы удержите равновесие и не окажетесь на путях.

– При посадке в поезд старайтесь быстрее проходить в вагон. Поезд – не маршрутное такси. Он едет по графику, и график этот жесткий: допустимое отклонение плюс-минус 10 секунд. Поэтому после слов «Осторожно, двери закрываются» машинист закроет двери, и его абсолютно не волнует, сели вы или нет.

– Запомните: всегда будет следующий поезд.

– Если вы носите рюкзак, снимите его перед посадкой. Во-первых, человек с рюкзаком за спиной создает неудобство другим пассажирам (могут и побить, бывало такое). Во-вторых, рюкзак – мечта карманника. Расстегнул, достал – и никаких проблем.

– Если вы с коляской, то при посадке ОБЯЗАТЕЛЬНО возьмите ребенка на руки. Да, неудобно, особенно в одиночку. Только учтите: двери поезда автоматические и при неисправности они могут закрыться сами без участия машиниста. Двери тяжелые, закрываются под давлением в 3,5 атмосферы. Легкую открытую коляску сплющит так, что мало не покажется. Вы ведь не хотите, чтобы малыш получил травму.

– Не суйте пакеты и сумки в закрывающиеся двери, чтобы задержать поезд. Это, конечно, выход, если вы смертельно опаздываете, но иногда только хруст в сумке вам напомнит: «Черт побери, у меня же там банка с едой, только что купленная дорогая чашка и пр.». Иногда сумка пролетает в вагон, а тонкие лямки дают дверям закрыться. Результат: поезд уезжает, а у вас в руках только оторванная ручка.

– Находясь в вагоне, старайтесь держаться за поручень. Не все поезда идеальны, и некоторые в режиме разгона – торможения могут сильно дергаться. Если вам не удается за что-то схватиться (например, руки заняты), то встаньте боком по направлению движения,

одна нога чуть впереди другой. Это наиболее устойчивая позиция.

– Не надо изображать (именно изображать) «джентльмена», придерживая закрывающиеся двери для опаздывающих. Подумайте о том, что в поезде не один вагон, и в каждом вагоне едут люди. И все торопятся… Главное: держа двери, вы тормозите не только «свой» состав, но и все поезда, идущие следом. Всю линию! Представьте, из-за одного человека теряют время многие тысячи людей. Нет, гордость «вот я какой, человека подсадил» это, конечно, хорошо для повышения самооценки, но явно не в данном случае.

– Специально для «джентльменов» напоминаем еще раз: всегда будет следующий поезд.

– На Кольцевой линии больше всего народу в средних вагонах (переходы в центре зала), на радиальных все зависит от времени суток. Как правило, поезда, едущие в центр, заполняются больше в средних вагонах, едущие из центра – в крайних.

Просто для примера: станция Беговая, 21.00, поезд в сторону Планерной, 1,2,3–6,7,8 вагоны: народу много, 4,5 – есть сидячие места. Зная эти особенности, можно получить чуть больше комфорта от поездки.

– Не прислоняйтесь к дверям. Как минимум не наваливайтесь на них всем своим весом. Еще раз: двери автоматические, и кто даст гарантию, что они не откроются сами при неисправности? Конечно, все сделано, чтобы этого избежать, но раз в год и палка стреляет. Тем более что на «модернизированных» вагонах ТКЛ кнопка «восприятия тормоза» системы АРС[12] и кнопка «открытия левых дверей» находятся рядом. И были (неоднократно) случаи, когда машинисты по запарке их путали. Двери, конечно, не открывались (срабатывала система безопасности), просто дергались немного. Но когда у тебя перед носом (или за спиной, это вообще жуть) на ходу начинает шевелиться дверь – удовольствия мало. С перепугу может и сердце прихватить.

– При выходе из вагона заблаговременно подходите к дверям. Покидайте вагон быстро, не задерживайтесь. Хотя в Москве особо не замешкаешься на выходе: потоком вынесет.

– На конечных станциях тоже не копайтесь, уже по другой причине. Машинист на конечной не ждет, пока выйдет последний пассажир. Он ждет, когда маневровый машинист, севший в хвост поезда, даст ему сигнал, что сел – после чего двери закрываются. И если вы не успели выйти, то поедете в тупики, под оборот.

В этом нет ничего страшного, кроме того, что поезд из тупиков может обратно и не поехать по технической неисправности, и вы там застрянете на неопределенное время. Именно по этой причине в утренний час пик выгоняют пассажиров, намеренно пытающихся заехать под оборот. Понятно, что хочется сидеть, а не стоять. Но в последний раз, когда состав на ТКЛ из тупиков не пошел, в депо застряло 40 (!) человек. Что интересно, они еще требовали справки для предоставления на работу, с указанием причины опоздания! Были посланы далеко и надолго. Вдогонку им напомнили, чтобы не забыли сказать «спасибо»: ни один не был оштрафован.

– Последнее, но не наименее важное. Помните, что толпа это рай для карманника. Маленькие женские сумки иногда просто срезают, и вы даже этого не заметите. Выходишь на станции, а на плече одна лямка болтается. Каждый день машинисты видят в колее пустые бумажники. Так что в толпе будьте внимательны. Если едете вечером в подпитии, лучше

---

[12] **АРС** – система автоматического регулирования скорости.

выбирайте первый вагон (на Кольцевой – средний): как правило, там есть народ и меньше шансов, что вас обчистят. И не выставляйте напоказ свой достаток. Лучше убрать кольца, цепочки, браслеты подальше во внутренний карман. Целее будут.

– …А если вас обокрали – не бегите с этой бедой к машинисту. Вот на Китай-городе у девушки украли телефон. Схема стандартная: выхватили из рук и выпрыгнули в закрывающиеся двери. На Кузнецком мосту мужчина по УЭСПМ[13] долго перечисляет приметы злоумышленника. Машинист перебивает его и просит обратиться в ситуационный центр через колонну ИнфоСОСа[14]. Не надо машинисту это все рассказывать. Он ничем не может помочь. Передать диспетчеру? Нет. Диспетчер регулирует и контролирует движение поездов и работу линии. Другие вопросы не в его компетенции. Единственное, что может услышать машинист, передав сообщение о краже: «А от меня вы чего хотите?»

Будьте осмотрительны. Стоя (или сидя) рядом с дверьми, держите крепче свою дорогую электронную игрушку. В любой момент стоящий рядом может ее выхватить – и исчезнуть, а у вас перед носом закроются двери.

– И последнее. Если не глухая ночь на дворе, если метро не закончило работу… Всегда будет следующий поезд!

Про личные вещи

Иногда работники метро находят в поездах (уже в депо) выпотрошенные кошельки, документы, бумажники… Для молодого машиниста вполне нормально вызвонить по куче бумажек с телефонами, найденных в «лопатнике», его хозяина и отдать за сто рублей (сумму, потраченную на вызванивание).

Но если машинист проболтается об этом в депо, ему посоветуют больше так не поступать. «Дурак, – скажут. – Не понимаешь, как рисковал?» И объяснят: у нас один тоже решил доброе дело сделать. Вызвонил хозяина. А хозяин обвинил человека в краже и жестоко избил…

Не делай добра – не получишь зла. Сейчас, находя бумажники, все просто оставляют их валяться от греха подальше или отдают милиции, если там документы. Кстати, потратьте минуту, напишите на паспорте номер своего телефона, это сильно повысит шансы потерянного документа вернуться к вам…

Таганка. На платформе стоит съемочная группа и рядом дежурная с клещами. То ли журналисты что-то уронили на пути, то ли будут снимать, как дежурная достает упавшее барахло. Вообще метро-клещи это нечто. Дежурные наловчились ими даже стилус упавший доставать.

Но все-таки старайтесь не ронять вещи с платформы.

Глава 12
Дневник Метроэльфа: Выходной

Утро. Воскресенье. Или суббота?.. Суббота с воскресеньем – близнецы-братья. График выходных дней. Когда долго работаешь, дни делятся на

---

[13] **УЭСПМ** – устройство экстренной связи «пассажир – машинист».

[14] На некоторых линиях уже появилась экстренная связь с оператором прямо из вагона. Обычно устройство связи находится рядом с УЭСПМ.

два типа: будни и выходные. Нет разницы, четверг или пятница.

– Значит, в субботу?
– Да нет же. Вчера!
– Так вчера и была суббота.
– ДА НУ?!

Зима. Мне на второй путь – и сразу в депо. Выезжаешь из рампы и попадаешь в белое царство. Еще темно, но пути ярко залиты светом, и снежинки сверкают в лучах, как маленькие огоньки.

Раздается сильное шипение из-под состава. Вздрагиваю, бросаю взгляд на манометр тормозных цилиндров. Давления нет. Значит, это не срывной клапан. Самый обычный обдув стрелок. Так и еду. Каждое шипение – взгляд на манометр.

Вот и родное депо. Светло, тепло и спокойно. В выходные здесь только ДДЭ и дежурная бригада ремонта. Медленно заезжаю. Как обычно, за два вагона остановка, сигнал, и ме-е-едленно подтягиваюсь к восьмерке. В Московском метрополитене нет ни одного депо, в котором бы составом не проламывали стену, и меня как-то не тянет стать очередным героем.

Иду по вагонам. Рука ласково касается поручней. Не знаю, как для других, а для меня машина – живая. Каждая со своим характером. Одна резкая, порывистая, другая – мягкая, флегматичная, третья с ленцой. Ты с ней по-человечески, и она ответит тем же. А будешь насиловать, она загнется в тоннеле – и до свидания.

Вроде все цело. Не разбито, не порвано. Мусор. Но он всегда есть, сейчас уборщицы с ним разберутся. Прихожу в головной вагон, открываю двери и отпускаю тормоза. Воздух выходит из тормозных цилиндров, кажется, что машина вздохнула: «Ну вот и все на сегодня…»

Рюкзак под голову. Будильник на телефоне. Час можно вздремнуть. В такие моменты жутко завидуешь людям с нормальным пятидневным рабочим графиком…

Резкий звонок. Ощущение, что вот только закрыл глаза. На улице рассвело. Снег закончился. Пора на линию.

Еду. На Улице 1905 года два парня подходят к станционному зеркалу. Один пытается себя увидеть, но, несмотря на высокий рост, не достает. Начинает прыгать. Не помогает. Постепенно отходит назад и останавливается точно затылком перед моим зеркалом заднего вида. Сигналю. Ноль эмоций. Ну не понимает человек, что поезд не автомобиль и может сам поехать (есть такой тип неисправности – самоход всего состава), и зеркало его точно приложит в затылок. А много ли затылку надо?..

Смена подходит к концу. Сегодня повезло, она короткая, 6,5 часов. Вообще по выходным смены в среднем 7,5–8 часов.

Вот такой выходной день. Серый, скучно-флегматичный. А вы говорите – романтика. Рутина! А завтра… А завтра опять с утра. Так что место встречи изменить нельзя: Москва, Метрополитен, ТКЛ, утренний час пик.

Увидимся под землей.

Рассказ машиниста
Про друзей

Таких друзей убивать надо. На Китае парень с девушкой держат третьего. Тот пьян в ноль. Стоять не может. Загрузили они его в первый вагон и со словами «Давай, братуха!» вышли. Правильно, а на фиг заморачиваться, что с ним дальше будет. Ну перепил, ну идти не может, в метро-то мы его посадили! В метро сухо и тепло.

То, что наверху зима и минус двадцать – несущественно. То, что его сейчас обворуют – тоже. А уж то, что он может с платформы загреметь под поезд, это вообще фантастика и в

жизни не бывает.

Вызвал милицию. Не хочется, чтобы это тело, выйдя (если получится) из вагона, свалилось на пути под кого-нибудь.

Ха. Вышел кое-как. Почти выпал. На Пушкинской. Прямо в теплые руки сотрудников. Судя по внешнему виду, его еще и стошнило. Ну, во всяком случае, это лучше, чем упасть в сугроб и там замерзнуть…

Мне так кажется.

Глава 13
Внимание – дети!

У края платформы девчушка. Мама стоит за чертой и, отвернувшись, болтает по телефону. Машинисту пришлось гуднуть. Мать дернула ребенка так, что едва руку не оторвала. Девчушка заплакала… Ну и зачем это? Разве не проще отойти от края и там, держа ребенка, разговаривать?..

А вот состав закрывает двери – и тут же истошный детский крик. Видимо, ударило дверьми. Хотя, казалось бы, «осторожно, двери закрываются» означает именно «будьте осторожны, двери сейчас закроются» – и никак иначе. Машинист не всегда может «поймать» двери, когда вы в них прыгаете. А стараться проскочить с ребенком – верх идиотизма. В толпе взрослых, штурмующих вагон, ребенка плохо видно. Машинист нажмет кнопку, и вашего малыша так дверьми жахнет – на всю жизнь запомнит.

Рязанский проспект, состав в центр. «Осторожно, двери закрываются…» К составу бежит мамаша, волоча за собой ребенка. Двери начинают закрываться. Что мамаша делает? Правильно, она прибавляет ход! Не успела: двери закрылись. Отошла от края. Тут, видимо, у машиниста лампа не погасла, и он переиграл дверьми. Как только мамаша увидела, что двери начали открываться… Именно! Она прыгнула к ним. Двери, открывшись сантиметров на пять, вновь закрылись.

Знаете, сколько людей побаивается ездить в метро из-за того, что их там маленькими зажало дверьми?

Знаете, сколько детей сейчас проходят реабилитацию у психологов по той же причине?..

Сходненская. По лестнице к стоящему поезду бежит семья. Папа, мама и посередине ребенок. Чтобы не опоздать, мать с отцом держат ребенка за руки над ступенями, и малыш смешно перебирает ногами, имитируя бег. Родителям в голову не приходит, что один из них может споткнуться, и…

Самая незащищенная часть пассажиров – дети. И все благодаря мамам-папам. Давайте представим, что один из родителей споткнулся. Он тут же отпускает ребенка, чтобы не утянуть его за собой. Но у второго родителя вес на руке внезапно увеличивается вдвое! И он роняет малыша – от неожиданности, или тот просто выскальзывает. И ребенок кубарем катится по лестнице вниз. Другой вариант ничуть не лучше: родитель удерживает-таки малыша, но сам теряет равновесие и падает на него…

Ладно, они добежали до поезда невредимыми, но машинист уже нажал кнопку, и двери закрылись прямо перед их носом. Инерцию еще никто не отменял. Родители останавливаются. А ребенок маятником бьется лицом об железо. И руки выставить вперед не сможет, ибо за них его держат над полом.

Мало? Продолжим. Утро. Пик. «Осторожно, двери закрываются…» Подбежавшая мамаша, не обращая внимания на объявление, толкает ребенка в вагон. Результат: двери закрываются, ребенок в вагоне – мамаша на платформе. И начинается истерика, треплются нервы дежурной по станции, на следующей станции дежурная вылавливает заплаканного ребенка, который рыдал весь перегон. Строчится жалоба на машиниста, который, сволочь такая, закрыл двери… Господа хорошие, ну не думаете о себе, так хотя бы подумайте о

детях…

Типичная сцена на выходе со станции. Из метро выходит женщина, за ней дочь лет шести. Мама приоткрывает дверь от себя (поток воздуха довольно сильный идет на станцию), и как только девочка кладет ладошку на стекло двери – женщина дверь отпускает. У ребенка не хватает сил удержать дверь, и та закрывается, ударив детеныша по голове. Реакция матери: «Я же тебе говорила – держи дверь!!!» В ответ – плач ребенка: «У меня сил не хватило…»

Кстати, мы банально разучились придерживать двери. Каждый день юноши и девушки с гордо повязанной георгиевской лентой на рюкзаке (штанах, сумочке) забывают об идущих сзади, буквально снося дверьми пожилых людей, у многих из которых вся грудь в боевых наградах.

Эти молодые люди – вчерашние дети, чьи-то дети. То, что они так себя ведут, заложено родителями. Либо детей не научили придерживать двери, либо поколотили дверьми (как та мамаша – дочку), вбив на всю жизнь бессознательный страх: дверь опасна, надо ее быстро проскочить, а там хоть трава не расти… И так из поколения в поколение закрепляется и передается не самая удачная, мягко говоря, модель поведения.

А потом мы удивляемся, отчего в России «хотели как лучше – получилось как всегда». Да не хотели как лучше, вранье это. Хотели как удобнее для себя, а на окружающих – наплевать.

Детей, физически искалеченных родителями, не так уж много, зато психотравма – это наше все. И не поймешь, что хуже. Оцените случай, который иначе как «идиотский» обозвать трудно.

Машинист едет на работу. Заходит в вагон молодая семья: муж, жена, дочь 1,5–2 года в открытой коляске. Самая обычная московская семья. Ну, понятно, что при входе никто дочку на руки брать и не собирался. А машинистов это раздражает, ведь каждый из них по многу раз «ловил» двери, чтобы не зажать коляску с ребенком. Мы об этом говорили выше, но не грех и повторить: у легких складных колясок довольно хлипкая конструкция, и при ударе дверьми с двух сторон под давлением в три с половиной атмосферы… Сами представьте, что будет.

Подпустим немного цинизма: помимо нормальных человеческих инстинктов и естественной симпатии к детям, тут есть у машинистов и чисто шкурный интерес. Если зашибешь дверьми малыша, тебе за это влепят на полную катушку. И поди докажи, что толпа на платформе заслонила коляску, и ты ее просто не видел.

Машинист думает-думает, а потом подходит и доверительным тоном говорит: «Ребята, на будущее, двери в поезде могут закрыться сами, и так ударят по коляске, мало не покажется. Ребенка на руки берите, когда входите в вагон…»

Через пару секунд машинист уже проклял все на свете, потому что молодой отец мгновенно впал в ярость. Среди мата удалось расслышать две более-менее цензурные фразы: «кто ты такой, чтобы меня учить» и «где это написано». На вежливые ответы (кто такой и где написано) – папаша орал, брызжа слюной, которая падала на сжавшегося в коляске ребенка. Полный неадекват. Видя ледяное спокойствие машиниста, порывался (больше для вида) устроить драку, при этом кричал, что сейчас зарежет.

Странные люди. Вы при своем ребенке тоже материтесь? Бросаетесь на людей? Угрожаете им убийством? Вряд ли.

Кто его так искалечил, этого молодого отца?

Как он изуродует психику своего ребенка?

Что будет дальше?

Не пора остановиться, как вы думаете?

Рассказ машиниста
Про детство в заднице

Останавливаюсь на Таганской. Уже почти рейка. И тут жуткий грохот на всю кабину.

Испугался – мало сказано. Первая мысль: в вагоне что-то рвануло. Причем что-то серьезное. Потом осознание: звук не такой.

Все оказалось гораздо проще – «добрый пассажир» изо всех сил ударил ногой по салонной двери. Молодой парень, 14–16 лет, с двумя девушками (хотя их сложно так назвать).

Ему просто захотелось покрасоваться перед ними.

Глава 14
Дневник Метроэльфа: Расстановка

Не все составы на ночь уходят в депо, часть их остается в тоннелях, чтобы с утра сразу начать движение по линии. Это и есть – расстановка…

Все, последний поезд с пассажирами ушел передо мной. На Рязанском проспекте стоит толпа молодежи. Посигналив, проезжаю мимо. По зеркалу вижу, как один со злости пинает второй вагон.

Дурак, машина-то в чем виновата? В том, что ты опоздал на последний? Машина хоть и железная – но живая. Может «обидеться». Иногда на пустом месте. Собираешь схему в тормоз – тряхнет так, что аж зубы клацают, и опять все нормально. Что было – черт его знает…

На Китай-городе снова «голосуют». Каждую ночь стоят опоздавшие. На Пушкинской непривычно много народа. Милиция объясняет, что поездов больше не будет, но без толку. Люди видят, едет поезд, и мелькает надежда: «Вдруг остановится?..» Увы. Не остановится. Вам, ребята, сейчас только наземным транспортом.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут, до станции N, далее расстановка на второй главный занятый путь, указатель номер шесть.

– Понятно, занятый путь, указатель шесть.

Практически конец смены, последний перегон. Горит все освещение, желтые сигналы вообще не видны. Они как раз находятся на уровне ламп аварийного освещения. Подкрадываюсь к красному.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Светофор такой-то – красный.

– Понятно, следуйте согласно ПТЭ[15].

– Понятно диспетчер, согласно ПТЭ.

Проехать красный светофор не так-то просто. Ручку в «Ход-1», нажать педаль безопасности – и ручку в «ноль». Медленно, медленно… Чпок! Щелчок и свист воздуха из-под вагона. Стрелка манометра тормозных цилиндров прыгнула до двух атмосфер. Машина встала колом. Это мы автостоп светофора проехали. Ручку крана машиниста до упора – шипение только усилилось. Для того чтобы ехать дальше, надо «посадить» срывной клапан. Пока тормозная магистраль разряжается – встать и замкнуть контакты УАВА[16]. И таким макаром еще пару светофоров… Вот он, шестой указатель. Мой. Я сегодня последний,

---

[15] **ПТЭ** – правила технической эксплуатации (метрополитенов РФ).

[16] **УАВА** – универсальный автоматический выключатель автостопа.

за мной никого.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут расстановку окончил.

– Понятно…

Ну, вот вроде и все? Да нет, все только начинается.

Тормозную магистраль до нуля. Выключаю все. И понеслась. Ручной тормоз закрутить до упора, а это минимум 18 оборотов. Так как я последний – те, кто поставил составы впереди, все меня ждут. Мешкать нельзя. Полубегом по вагону. Второй. Отключить все и опять ручной… Третий… Четвертый… Наконец восьмой. Язык уже висит на плече. Отпустить тормоза. Воздух выходит из цилиндров. Как вздох уставшего человека… Где эта чертова книга? Да вот она, на месте. Стандартная запись: «Состав осмотрен, закрепление диванов проверено, состав взят на ручные тормоза. Замечаний нет» – и подпись. Теперь обратно.

Темные вагоны. Свет из тоннеля отбрасывает тени. Непонятные звуки.

Кажется, состав продолжает жить своей жизнью абсолютно независимо от тебя. Что-то скрипнуло. Где-то слышно падение капель на крышу вагона. Закрыть за собой двери на замок. В неверном тоннельном свете мерещится движение в пустом запертом вагоне… Просто показалось.

Что-то щелкнуло!

Становится жутковато. Незаметно для себя стараешься быстрее все закрыть. А ведь проходя по вагонам, надо еще не забыть посмотреть манометры тормозных – чтобы везде был ноль. Добрался до головной кабины, надел куртку, рюкзак на плечи… Выхожу в «трубу». Надо оглянуться на состав: так, на всякий случай. Красные фары не горят – значит, точно все выключено. Шагая по тоннелю, вижу, как в хвосте впереди стоящего поезда сидит машинист. Забираюсь в кабину.

– Блин, где тя черти носят, я тут чуть не уснул!

Иду вперед, он за мной, закрывает свой состав… Легкий непринужденный треп. Новости: что было, где было…

– А ты слышал?..

– Не, расскажи…

Так доходим до «головы». А впереди еще один состав. И все повторяется. Практически один в один, только нас уже трое.

Ну вот, составы закрыты, а до станции полкилометра ходу. Тишина… Даже тихие голоса раздаются громом в тоннеле. Шорох шагов отражается эхом от тюбингов и превращается в топот.

Кто придумал такое расстояние между шпалами? Идти же неудобно. Шаг либо слишком маленький, либо слишком большой, поэтому мы идем с правой стороны от путей. Шпалы чуть возвышаются над бетонной подложкой, если на миг отвлечешься, можно споткнуться. Мелочь, а неприятно…

Капли воды срываются с потолка тоннеля и, коротко вспыхивая в свете ламп, спешат к земле. Капля за каплей. Осень… Осень наступила там, наверху, а тут еще лето. Тоннель за лето прогрелся так, что, несмотря на промозглую погоду и относительный холод наверху, машинисты продолжают работать в одних рубашках. С середины сентября обязаны надеть галстуки – такая вот осенняя форма одежды. Интересно, какое небо там? Серое от облаков, подсвеченных городом, или черное, звездное? Хотя… какая разница?

Дежурка. Сдать реверсивные ручки, отписаться о заторможенности состава. Дежурная записывает нас – что мы вышли из тоннеля. Идем по пустой станции. Народ в оранжевых жилетах провожает нас взглядами. Пустая станция. Жужжат полотеры.

Не знаю, как другие, – а я счастлив. Ощущение легкости. Сложно передать словами… Надо это чувствовать. Наверное, каждый испытывал это чувство – счастья от хорошо сделанной работы.

Поднимаемся наверх. У входа пара слегка поддатых ребят: то ли опоздали, то ли их вывели с последнего поезда, и они не знают, как добраться до дома, метро-то закрыто, а денег, похоже, мало…

Родная «Газель» ПВС. Ныряешь в теплое нутро и слышишь привычную шутку: «Ну что, на Ленинградку за девочками?..» Какое там. В мыслях только горячий чай и крепкий сон. Пусть всего три часа, но поспать. Чтобы с утра заново: «Осторожно, двери закрываются, следующая станция…»

А пока составы ждут машинистов в тоннеле.

Крик души машиниста
Про борьбу с терроризмом (очень сдержанно)

Мы боремся с терроризмом! Мы офигенно с ним боремся! Ставя на ночь состав на линии, мы закрываем все двери, включая торцевые, чтобы, не дай бог, никто не заминировал вагоны. Зачем их запирать – отдельный разговор (за ночь воздух из системы выходит, и двери можно разжать руками), но с начальством, блин, не спорят.

В последние дни для усиления борьбы, по ночам составы в «трубе» осматривают сотрудники милиции. Ну так, на всякий случай. Приходя с утра принимать состав, что мы видим?.. Открытые настежь торцевые двери, разжатые боковые, разблокированные дверные краны и, блин, в вагоне навалена куча. Буквально. В прямом смысле.

Терроризм, блин, не пройдет! Он вляпается в дерьмо и убежит на хрен.

Естественный вопрос: с чего я взял, что в вагоне «отметились» именно борцы с терроризмом? Отвечаю. Когда машинист ставит состав на линии, он проходит его весь насквозь, тщательно осматривая. И если видит (обычно – сначала чует), что кто-то из наших обожаемых пассажиров нагадил, он ставит в известность дежурную по станции и машиниста-инструктора. А там уже решается, как поступить в зависимости от размера бедствия – снять состав с линии или просто дерьмо по-быстрому убрать. Тут никакой тревожной информации не поступало (специально потом спрашивали машиниста – он клялся, что все было нормально).

Результат: состав с дерьмом выдан на линию под пассажиров.

P.S. Я люблю свою работу, но иногда я с нее охреневаю.

P.P.S. Выговорился. Полегчало.

Глава 15
Фарш невозможно провернуть назад

– Так кто это был?

– В смысле?..

– Мужчина или женщина?

– А непонятно. Одни говорят, мужик вроде, другие – баба. Там по тому, что осталось от тела, без судмедэкспертизы не разберешься…

Они называют это «тело». Так и говорят: «свалилось тело под состав». Во-первых, часто падают настолько пьяные, что уже не люди, а тела. Во-вторых, защитная реакция психики: надо так обозвать происшествие, чтобы не звучало слово «человек».

А ведь шанс задавить человека подстерегает машиниста каждую смену. Иногда от него что-то зависит, иногда он просто ничего не может сделать…

В общем, свалилось тело под состав на Беговой. Случай типичный: край платформы, в руках сумки, потеря равновесия, поезд… Результат нетипичный! Уже то, что бригада ПВС поднимала второй и четвертый вагон, о многом говорит. Фарш. Поезд перемолол не хуже мясорубки. Оставшееся сложили в мешок. Машинист на больничном, отходит от стресса.

Мнения о том, как предотвратить такие случаи, разделились. Некоторые считают, что

надо снимать записи с камер наблюдения и выкладывать на официальный сайт метрополитена (с обязательным «вы подтверждаете, что вам больше 18 лет»). Пусть люди знают, что бывает, если нарушить правила. Хотите стоять у края? На здоровье. Но вы должны видеть, что может случиться. Поезд, пассажир, зеркало, удар… И мозги в ореоле кровавых брызг разлетаются по платформе, попадая на одежду, на лица пассажиров. Серое на красном. Это не киношный томатный сок, это горячая кровь. А виноват кто? Ну естественно, метрополитен. Не обеспечили безопасность.

Нет, не метро это виновато, а родители, если с малых лет не объяснили, что при соприкосновении зеркала поезда с головой этой голове будет «бо-бо»…

А есть такое понятие «от судьбы не уйдешь». Улица 1905 года, поезд тронулся, а рядом женщина встает с лавки. Вдруг теряет равновесие, ее «повело» на уходящий состав, она ударилась о седьмой вагон – и отлетела точно головой на колонну. Голова раскололась как орех. Судьба – другого и не скажешь. Встала бы секунд на десять позже, и как бы все обернулось, никто не знает.

Кстати, в небесной канцелярии с чувством юмора – порядок.

Упал. Насмерть. Бригада ПВС приподнимает домкратом вагон, домкрат срывается – вагон падает.

– О-па, контрольный выстрел!

Да, такой вот черный юмор. Машинисты зубоскалили и зубоскалить будут. Естественная защитная реакция организма на стрессовые ситуации.

Рассказ машиниста
Про человека в тоннеле

Еду вечером. На перегоне горят все группы освещения. Видимо, люди работают на шахте, но в тоннеле их нет. Останавливаюсь под запрещающий. Тишина… И я на всю кабину (не в микрофон, а просто):

– Диспетчер!

А мне, как нарочно, в ответ из динамика:

– Я диспетчер.

Кто-то из наших ее вызывает, в этом случае слышно только голос диспетчера. Далее происходит такой диалог (я говорю в пустоту, а диспетчер отвечает другому машинисту):

– Диспетчер. N-дцатый маршрут. Тут человек в тоннеле. Давить?

– Верно.

– Понятно. Давлю!

Открывается светофор, ручку в «Ход-3»… Поехали!

Какими глазами на меня смотрели пассажиры, выходящие из первого вагона!..

Глава 16
Дневник Метроэльфа: Все страньше и страньше

> На улице снег. Наконец-то. Но если вспомнить пословицу «Что русскому хорошо, то немцу смерть» – нынче мы в роли немцев. Из-за погоды опоздание уже двадцать минут. И самое веселье еще впереди: сегодня пассажиропоток больше, чем обычно. Многие предпочли автомобилю метро.

Ручку в «Ход» – машина начинает тяжело разгоняться. Это еще не беда, хуже то, что и тормозить она будет также тяжело.

Многострадальные Кузьминки: народ штурмует вагоны так, что просто страшно. Кто-то пытается выйти, но неуправляемая масса вносит бедолагу обратно.

Видели, как пловец выгребает против бурного течения? Вот и этот сейчас так гребет, с той лишь разницей, что используется все, чтобы выйти: локти, кулаки…

Кто-то вскрикнул. Отдавленные ноги, треск то ли одежды, то ли сумки. Попытка закрыть двери успехом не увенчалась. Несколько раз открыть – закрыть. Взгляд на дверную лампу: «Ну гасни, гасни же!», а интервал неумолимо растет.

«Ну гасни, мать твою за ногу, я же с Текстилей хрен уеду!»

Тихий щелчок ДВРа[17], и лампа наконец погасла. Взгляд в боковое зеркало. Без толку. Народ стоит настолько плотно к вагону – не разглядишь, зажал ты что-то или нет. Просить отойти от края бессмысленно. Каждый охраняет свой клочок платформы, отвоеванный у соседа. Простите, господа, выходной светофор зеленый, лампа погашена, кто не спрятался – я не виноват.

Ручку в «Ход», а сам таращишься в зеркало, пытаясь рассмотреть в этой каше, не волочешь ли кого за собой. Были, увы, были прецеденты… Спасибо, не со мной, но если и дальше так пойдет, это вопрос времени.

Китай-город, второй путь. Двери справа. Горит лампа дверей и горит. Уже и по громкой связи просил не держать. Безрезультатно. Либо шестой, либо восьмой вагоны (старые, на них нет бортовой сигнализации, на остальных вагонах лампы дверей гаснут). Эх…

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут, станция Китай-город, второй путь, горит лампа дверной сигнализации.

– Высаживайте пассажиров…

Ну вот нет, чтобы выполнить команду диспетчера, но я же, чудак, людей везу.

– Диспетчер, дайте две минуты на осмотр состава.

– Хорошо, две минуты, под вашу личную ответственность.

Я с низкого старта – вдоль состава. При этом во весь голос: «Дорогу!» Народ же ушлый, у него примета: чем ближе к краю стоишь, тем быстрее придет следующий поезд… Кто слышал меня – отходил, кто в плеере – ну, извините.

Результат: отбитое плечо и колено. Причем коленом въехал в сумку и, судя по хрусту, что-то в ней сломал. Не знаю, может, потом жалоба была: «Машинисты совсем охренели, носятся по платформе как угорелые…»

Добежал до восьмого вагона, все двери закрыты. Разворот – и обратно, так же крича во весь голос и тихо матерясь про себя. У первого вагона уже дежурная.

– Высаживать будем?

– Ща посмотрим…

Реверсивную в контроллер, а лампа-то погашена. «Ход» – и полетели.

На Беговой к кабине подлетел разъяренный пассажир, и началось, что я «сволочь, урод и трам-пам-пам, и именно из-за меня он опоздал на электричку».

Итого: больное плечо, разбитое колено и в дерьме с головы до ног. Жизнь – прекрасна.

Нет, честно, все не так плохо, как кажется на первый взгляд. Вон на станции Планерная поставили мониторы и даже подключили. Теперь маневровые развлекаются просмотром реалити-шоу «Плашка». Поезда ходят, пассажиры едут. Сухо. Тепло.

Только одно нервирует: работать с каждым днем становится все страньше и страньше…

Рассказ машиниста
Про «Спартак – чемпион»

[17] **ДВР** – дверной воздухораспределитель.

Эх, люблю я свою работу. Иногда такие образцы человеческого идиотизма попадаются – хоть стой, хоть падай.

Октябрьское поле. У первой двери в первом вагоне стоит юноша со спартаковским шарфом на шее. Двери закрываются, и этот идиот выбрасывает конец шарфа в сторону платформы. Двери закрылись, лампа погасла, кусок шарфа в полметра длиной – за габаритом. А мне по зеркалу не видно. Заметил только когда поехал, и шарф начал развеваться.

Теперь вопрос. Что будет с шеей, на которую намотан шарф, если конец шарфа зацепится за светофор на скорости 80 км/ч?

Объясняю. Рывком лицо человека впечатает в дверь, потом сломает шею, и лишь потом шарф порвется. А кто виноват? Правильно! Машинист.

В итоге на следующей станции, когда он попытался повторить этот трюк, я открыл дверь в салон и в крайне вежливой форме объяснил юноше, что он не прав.

До Планерной на каждой станции он смотрел на меня в зеркало злобным взглядом. Как же. Не дали поиграть.

Глава 17
Преднамеренное убийство

На платформе молодая пара. Парень делает вид, что толкает девушку под поезд. Потом ей улыбается: оценила шутку?

Он не понимает, что творит и насколько это опасно. И конечно, ему наплевать, что нервы машиниста в тот момент натянулись до предела. А ведь работники метрополитена могут в ответ так круто подшутить над парнем – на всю жизнь запомнит.

Вот реальный случай, записанный со слов одного из машинистов.

…Еду. Парень притворяется, будто толкает девушку под поезд. Меня такая злость взяла! Согласно инструкции «засадил петуха» [18] (благо скорость была небольшая), остановился как раз напротив них. Открыл дверь кабины.

– Ну давай…

– Что «давай»?

– Что? Толкай. Ты же это хотел сделать? Я тебе и поезд остановил, чтобы уж наверняка.

– Что «наверняка»?

– Какой ты непонятливый. Толкнешь, я перееду.

Девушка резко побледнела.

– Да мы… Это… Играли…

– Играли?! Вам тут что? Детский сад? Я поезд остановил! С людьми! Из-за того, что вы поиграть решили?!

Тут дежурная с ментом подбегают.

– Что случилось?

– Да вот, парень девушку хотел под поезд толкнуть.

Мент – молодчина, сразу все понял, тут же парня под руки.

– Разберемся. Сейчас снимем показания с камер слежения, если подтвердится, будем оформлять покушение на убийство.

Парню совсем плохо стало. Ну я сел за контроллер, подтянулся к рейке, доложил диспетчеру о причине остановки…

…Скажете, жестоко машинист поступил? Жестоко, не вопрос. Только совершенно

---

[18] **«Дал петуха»** , **«засадил петуха»** и т. п. – фактически то же, что и «все на себя», т. е. экстренное торможение. Сопровождается громким свистом сжатого воздуха в системе пневматических тормозов.

правильно. И вот почему.

Вряд ли парню статью оформили – потрепали нервы как следует да отпустили. Наверное, это отучило его от «шуток». А теперь представьте ситуацию. Он шутя ее толкает, у девушки подламывается каблук (или она теряет равновесие) – и она валится под поезд, который не успевает остановиться. И дурацкая шутка становится статьей «преднамеренное убийство». И не докажешь, что ты не верблюд. Камера все видела.

И главное, девушка – юная, красивая, – еще минуту назад была жива.

А теперь она мертва.

Сколько дают за преднамеренное, можете справиться в Уголовном кодексе. Сколько за «убийство по неосторожности» – если у вас хороший адвокат – смотрите там же.

Ну а на случай, если с вами неудачно пошутили – восемнадцатая глава. Зверски серьезная.

Поговорим о жизни и смерти.

Про то, что внизу

С путями московского метро связаны два распространенных мифа-страшилки.

Во-первых, многие (чаще всего дамы) уверены, будто на рельсах есть напряжение. Глядя вниз с платформы, люди видят «страшные толстенные кабели», привинченные к рельсам мощными болтами: естественно предположить, что по такому здоровому проводнику идет неслабый ток.

Нет там напряжения. Эти кабели всего лишь подают на рельсы управляющие частоты для системы АРС. Они не страшные, а очень даже хорошие. Не бойтесь их.

Во-вторых, есть легенда, будто желоб между рельсами предназначен специально для спасения упавших с платформы.

Извините, нет. Это просто водосток. Видите ли, в тридцатые годы, когда наше метро только создавалось, никому в голову не пришло (да и вряд ли могло прийти даже в страшном сне), что советские люди начнут:

– пачками валиться на пути по пьяни;

– нечаянно спихивать туда друг друга, толкаясь на платформе;

– намеренно сталкивать других советских людей под поезд, чтобы посмотреть, чего будет;

– и вообще вести себя в метрополитене, как на коммунальной кухне.

И уж точно никто не предполагал, что метро станет объектом пристального внимания самоубийц.

Впрочем, этим-то гражданам спасительный желоб на путях совсем ни к чему.

Глава 18
Краткий курс выживания упавшего на пути

Надеемся, эта памятка вам не пригодится.

– Если вы по какой-либо причине упали на пути, ни в коем случае не пытайтесь выбраться самостоятельно. Особенно – встав на «удобную приступку» под платформой. Это вообще-то контактный рельс, накрытый защитным кожухом. Кожух пластиковый, и выдержит ли он ваш вес, неизвестно.

Контактный рельс так расположен, что очень удобно наступить на него одной ногой, стоя другой на ходовом рельсе. Именно таким образом подключается «закоротка», о которой прочтете ниже. Если кожух под вами треснет и проломится, «закороткой» окажетесь вы: через тело пойдет 825 вольт. Напряжение отключится, но вам уже будет все равно. Поэтому – не надо.

– Дальше – проще. Если поезд только что ушел или еще не показался, вам нужно как можно быстрее добраться до знака «Остановка первого вагона». Идите вперед по желобу между рельсами. Машинист увидит вас издалека, остановит состав экстренным торможением и через торцевую дверь состава выведет вас на платформу.

– Если поезд близко, ложитесь в желоб между рельсами головой к поезду. Руки – либо вдоль тела, либо вытяните их вперед. Руки на голову ни в коем случае не кладите: ваша задача – стать как можно более плоским.

– Не пытайтесь прижаться к стене или забиться под платформу! Токоприемники на поезде с двух сторон: у стены вам перебьет ноги «башмаком», и вы свалитесь под колеса. А под платформой уже знакомый нам контактный рельс – комментарии излишни. Еще раз: ложитесь в желоб. Плевать, что там может быть мокро и грязно: высохнет – отвалится.

– Поезд остановился над вами. Как показывает практика, вы, скорее всего, окажетесь под вторым вагоном. Не надо пытаться вылезти. Сначала машинист должен снять напряжение с контактного рельса и установить «закоротку». Если вдруг по нелепой случайности напряжение подадут раньше времени, то при установленной «закоротке» оно снимется автоматически. А вы пока лежите, отдыхайте.

– После того как сбоку увидите машиниста, следуйте его указаниям. Он скажет, куда и как вылезать.

Не надо спрашивать, что делать, если вы толстый, желоб мелкий, а поезд рядом – все равно у вас нет выхода. Либо встретить поезд грудью и умереть, либо, распластавшись в желобе, попытаться выжить.

Достанут вас из-под вагона в любом случае – живого или мертвого. Как это происходит? В следующей главе Метроэльф расскажет.

Доставал уже.

Про психологию

В народе ходит байка, что если машинист кого задавит на работе, ему дают для поправки нервов сто граммов водки и день отгула. Значит, имеет смысл переехать одним махом семерых – получай семьсот и неделю гуляй!

Смешно.

Когда под поездом оказывается человек, это для машиниста сильнейший удар по психике. Даже если он внешне словно каменный, глазом не моргнул. После такого полагается машиниста немедленно заменить. Если руки не трясутся, первым делом он пишет объяснительную (нервы нервами, а служба службой), но потом его быстро отправят к психологам, которые уже решат, насколько все плохо. Обычно дают отдохнуть (грубо говоря, отпиться) в пределах трех дней, но в тяжелых случаях машинисту могут выписать больничный и на неделю.

Центр психологической разгрузки Московского метрополитена копирует аналогичный центр войск спецназначения, практически один в один. Говорят, замечательное место, там и правда разгружаешься.

Но все считают, что лучше попадать туда пореже.

Глава 19

Дневник Метроэльфа: Приступить к извлечению

А как все хорошо начиналось! Выходной день, полсмены позади. Красота…
И вот. Нате вам.

– Диспетчер, срочно.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут, прошу снять напряжение, станция Полежаевская, второй путь, для извлечения человека из-под поезда.

– Понятно… Ждите приказа.

Я тут же в салон:

– Уважаемые пассажиры, просьба соблюдать спокойствие и порядок, по техническим причинам отправление поезда задерживается, не пытайтесь выйти самостоятельно, это может быть опасно для жизни.

…Полежаевская станция непростая. По второму пути входишь на нее из-за кривой и на уклоне, потому и скорость. Вот и я… Вошел, блин! Благо отправился с Беговой с плюсом от графика.

Въезжаю – тело в колее копошится!

Тайфун, все на себя, и лишь одна мысль: «Только бы не доехать…»

Давление в тормозных на максимуме, а состав ползет. Медленно. Останавливается… Но… Сидя за контроллером, вижу, как тело исчезает под составом. Приехали. Встал. Судя по всему, тело под первым вагоном.

Я спокоен. Как удав.

– N-дцатый маршрут.

– Слушаю, диспетчер.

– Приказ N 284, 20.25, напряжение станция Полежаевская второй путь снято.

– Понятно.

Звенит звонок, «напруги» нет, вольтметр на нуле. Выглянуть в салон. Головной вагон старый, свет погашен, только аварийные лампы горят. Значит точно – нет высокого.

Состав на ручной тормоз: фиг его знает, вдруг простоим долго, а компрессоры не качают – можно и укатиться, если воздух кончится. Из щитка взять «закоротку» – и на путь. Один конец закрепить на ходовой рельс, другой на контактный, и опять в кабину.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут, «закоротка» установлена, приступаю к извлечению…

Выходя из кабины, слышу голос диспетчера, останавливающего линию.

– Такой-то маршрут – без команды не отправляться!

С фонарем вниз на пути. На платформе толпа народу, всем любопытно, все обсуждают, молодежь приготовила камеры на мобильниках, такой театр – и бесплатно! А если насмерть да крови побольше, так вообще хорошо. Будет, что рассказать, в блоги выложить: «Окровавленный машинист выкидывает на платформу то, что минуту назад было человеком!!!»

Менты прыгают за мной, не столько по долгу службы, сколько из-за того же человеческого любопытства.

Появился машинист-инструктор. Услышал по селектору и тут же сюда.

Иду вдоль стены. Вот он, красавчик. Под первым вагоном, в середине, точно в колее, вроде ни за что не зацепился. Но не шевелится. На первый взгляд крови не видно.

На пару с ментом пытаемся вытащить. Запах перегара бьет в лицо. Пьяный. Чаще всего именно они оказываются под колесами. Признаков жизни не подает, но грудь равномерно поднимается – жив. Прислушиваюсь – тихий храп.

ДА ОН СПИТ, СУКА!!!

Уже не церемонясь, выволакиваем его. Мент за руки, я за ноги. Народ сгрудился у самого края, места нет. Раскачав, кулем закидываем тело на платформу. Оно что-то мычит

сквозь сон.

Тихо матерясь на уродов, которые пить не умеют, снимаю «закоротку». Инструктор уже в кабине. Видит, что я снял ее – тут же диспетчеру:

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– N-дцатый маршрут. Человек извлечен, «закоротка» снята, прошу подать напряжение.

– Понятно. Ждите.

Захожу в кабину. Спокоен. Абсолютно. Креплю «закоротку» на место. Ветошью вытираю руки. Проскакивает мысль: «Все ли я сделал по инструкции?»

Если выяснится, что нарушил – могут наказать. И все из-за пьяного идиота, которого я не задавил.

Тут заработали компрессоры. Это «свет» дали.

Инструктор за контроллером подтягивает состав к рейке. Высадка, посадка пассажиров. По диспетчерской слышно, как ДЦХ[19] «отпускает» линию. Отправились.

На Полях:

– Доедешь?

– А куда же я денусь. Само собой.

Инструктор выходит из кабины, я еду дальше… По идее, меня должны сменить, но… Кем?! Если нет никого?..

Отпускает… Медленно… Начинает болеть голова. Одно из свойств моего организма: после адреналина – жуткая головная боль. Трясущимися руками – сигарету. Вкус не чувствуется совсем.

После оборота успеваю снова доехать до Октябрьского Поля, и тут меня наконец-то меняют. Водки бы. Но какая водка – ночная смена. Резерв отправился на круг, а мне сейчас отписываться: как все было… А потом… Потом руководство уже разберется – награждать меня или отыметь по полной за нарушение должностных инструкций.

Через пару дней встретил того мента.

– Ну как там мой крестник?

– Да пош-шел он… Заяву накатал, будто мы у него шестьдесят рублей стащили!

Про два сантиметра жизни

Если помните, на станции Улица 1905 года очень глупо погибла женщина. Казалось бы, ей ничего не угрожало: она сидела на лавке в районе первого вагона. Но когда поезд отправился, она встала, и то ли ее «повело», то ли качнуло, женщина ударилась о состав и рикошетом отлетела головой на колонну.

А буквально через круг на Щуке упал пьяный на пути. Покойник? Как бы не так! Состав до него не доехал. После снятия высокого напряжения милиция с пассажирами благополучно зашвырнули нетрезвое тело обратно на платформу.

Можно, конечно, сказать: кому суждено быть повешенным, тот не утонет. Но играть с судьбой глупо. Поэтому будьте осторожны. Особенно когда стоите у края платформы в ожидании поезда – и зеркало заднего вида проносится в паре сантиметров от вашей головы.

Оно не торчит, как у грузовика или автобуса, оно плотно поджато к вагону, это зеркало, но вы жметесь еще ближе. Удар железякой в висок – и вас нет.

Два сантиметра между жизнью и смертью. Может быть, все-таки стоит сделать шаг назад?

Глава 20

[19] **ДЦХ** – диспетчер централизованного хозяйства (поездной диспетчер).

Аварийные игры

Поезда ходят, люди едут, жизнь идет своим чередом. Но иногда… Иногда поезда ломаются. Несмотря на все усилия ремонтного персонала не допустить этого. И тут в игру вступает машинист.

Любая неисправность состава на линии – ЧП. Метро не автобус, и застрявший в тоннеле состав не объедешь. Он на линии как пробка в бутылке.

Сломавшийся вагон – беда небольшая: неприятно, конечно, но ехать можно. А вот когда машинист ставит ручку в «Ход», а состав мертвый, это и есть ЧП или, как говорят под землей, «случай».

На официальном языке «случай» это «неисправность подвижного состава, нарушающая безопасность движения и перевозки пассажиров». Допустим, двери не закрываются, утечка воздуха из магистрали… И дальше все зависит от машиниста: насколько быстро он разберется в ситуации и реанимирует состав. Если устранить неисправность на месте невозможно, тогда надо просто уехать, убрать поломанный состав с линии.

Чтобы такие действия отработать, в депо каждый день проводят «аварийные игры». Как правило, они закладываются в смены, но если машинист чувствует, что подзабыл какие-то тонкости, он может прийти и поиграть в свободное время.

Дежурный выделяет состав, на котором будет идти игра. Дальше начинается возня. Для игры нужна полная имитация того, как ведет себя состав на линии. И саму линию надо изобразить. Ради этого на ворота вешается светофор, пульт управления которого кладется в кабину.

Тем временем машинисты огораживают токоприемники состава деревянными коробами. Проверяют, чтобы главные разъединители были выключены. А то было дело, один пропустили, инструктор сказал: «Поехали!», машинист поставил ручку в «Ход» – и машина действительно поехала под изумленные взгляды рядом стоящих…

Включаются все батареи. Под головной вагон, под катушки системы АРС (автоматической регулировки скорости) кладется рамка, имитирующая наличие «частот» на рельсах (на парковых путях и в депо их нет, и сигнализация не даст разрешающую частоту). Еще не устали от обилия технических деталей?.. После подачи высокого напряжения машинист-инструктор проверяет работоспособность состава, собирая схему на «Тормоз» и на «Ход». Состав должен стоять на месте.

Ну вот, все в порядке. Можно ломать поезд. Инструктор идет во второй – третий вагон для создания неисправности (что он там делает, это тайна за семью печатями). Возвращается и выбирает машиниста, который будет первым. И начинается именно то, для чего все собрались.

Начинаются «случаи».

Сложность их зависит от стажа и класса машиниста. Помощникам играется азбука, молодым машинистам – как правило, классика, а опытным – достаточно закрученные ситуации. Расписывать их во всех подробностях, электрических и механических, смысла нет, ибо людям, далеким от подземки, очень долго объяснять смысл короткой фразы «в Ход-1 бьет А10 и А45» или «замыкание 6-го провода с 10-м»…

Задача машиниста – неисправность устранить. Причем на игре имитируется все: переговоры с поездным диспетчером, информация пассажирам в салон… И не дай бог, «выйдя из случая», перед тем, как поставить ручку в «Ход», не назвать показание выходного светофора (того, что висит на воротах).

– А светофор красный, а ты поехал. Все. Свободен.

И уже не имеет значения, что машинист из «случая» достойно вышел. Потому что, справившись с одним ЧП, он тут же устроил новое.

Со стороны игра выглядит вот как.

Дается вводная, например: «Станция Щукинская, первый путь, поехали…» Машинист выполняет все так, как он делает на линии. Закрываются двери, называется показание

выходного светофора, ставится ручка в «Ход». Доехали (стоя на месте) до станции Октябрьское Поле. Пора открывать двери… А их заело, они не открылись. О-па! Время пошло!

В большинстве «случаев» норматив на выход из проблемной ситуации пять минут. За пять минут надо понять причину, не забыть о докладе диспетчеру, успокоить людей («двери скоро откроются…»), открыть сломанные двери, всех высадить и, наконец, убрать состав со станции – а секунды бегут…

У машиниста на линии при выходе из «случая» в кровь выплескивается лошадиная доза адреналина и пульс зашкаливает, даже если просто выбивает предохранитель. Ерундовая проблема, но ведь машинист пока еще об этом не знает! Причин для потери управления может быть множество, и вылетевший «автомат» – самая простая из всех. А если не «автомат»? А что?! Где?! А часы тикают неумолимо. И полный состав народу за спиной.

Поезд недвижим. Человек в кабине бьется над «случаем». Диспетчер непрерывно спрашивает, чего там у него творится. При этом она сообщает инструктору ЦДП[20], что на такой-то линии потеря управления. В диспетчерскую связь вклинивается инструктор и начинает выспрашивать, как ведет себя машина, давать рекомендации – но машинист в кабине, а инструктор на Проспекте Мира.

Машинист пытается вспомнить, чего еще не сделал – и все это на фоне советов инструктора, команд диспетчера, вопросов пассажиров, заглядывающих в кабину, и периодических окриков по УЭСПМ: «Мужик, ты там заснул? Когда поедем?!»

Сами представьте, какой это стресс. Тем не менее, глаза боятся, а руки делают. Вот именно чтобы руки делали, еще помощниками типичные «случаи» отрабатываются практически до автоматизма, и машинисту иногда достаточно просто прочесть методичку, чтобы представить, как в реальности будет все происходить.

…На игре обстановка, конечно, поспокойнее, но все равно надо действовать четко, быстро и после устранения неисправности ни в коем разе не расслабляться. Допустим, оказалось все просто (ну, относительно просто): развалился кулачок открытия дверей в основном контроллере. Двери открыты с резервного контроллера, люди «высажены». Состав «уезжает» на станционный путь. И тут важно – критично! – не забыть посмотреть на светофор. Множество людей из-за этого сыпалось на аварийных играх. Вроде все сделал, «вышел из случая», глубоко выдохнул, ощутил себя героем, выжатым, как лимон, – и радостно укатил под красный сигнал!

После «выхода» – разбор полетов. Что сделал верно, где ошибся. Но при любом раскладе самое главное правило – уехать. Не стоять, раскорячившись, застопорив всю линию так, что диспетчер вынужден крутить составы по станциям с путевым развитием, а уехать! При этом не нарушая безопасность движения и пассажиров. Тронуться-то можно и с открытыми дверьми, только чем это может закончиться?

На аварийных играх есть только две оценки результата: удовлетворительно и неудовлетворительно. С первой оценкой все ясно, а вот с «неудом» посложнее. Если «случай» оказался трудным для машиниста (бывает и такое: не понял, не разобрался, в итоге полез не в те дебри и вообще закопался), тогда надо прийти через десять дней на повторные игры. Что бывает, если через десять дней не отыграл?

Худо бывает. Для начала отберут талон[21]. Потом назначат еще одну игру, наблюдать

---

[20] **ЦДП** – центральный диспетчерский пункт.

[21] **Талон** – талон предупреждения. Лишение талона влечет за собой потерю премии (официально – не более 50 %). Есть три типа талонов: с зеленой, желтой и красной полосой. Машинист или помощник машиниста, у которого отобран первый (с зеленой полосой) или второй (с желтой полосой), обязан явиться к начальнику электродепо с письменными объяснениями. После лишения третьего талона (с красной полосой) машинист или помощник машиниста по их заявлению переводятся на другую работу. «Зеленый» и «желтый» талоны имеют право отбирать машинисты-инструкторы и заместители начальника депо; «красный» – ревизор по безопасности движения, начальник депо и должностные лица рангом выше.

за которой будет целая комиссия. Если и там машинист проиграет, его отстранят от поездной работы – наверное, вы теперь сами понимаете, почему.

На то они и «аварийные игры», а не крестики-нолики.

Про поломанный состав

На длинной линии, на сиреневой ветке, сломался с утра состав. Ну бывает, составы хоть и железные, а не «железные», потому и ломаются.

И поехал он, сломанный, резервом (то есть без пассажиров) с Выхина, дабы проследовать на 4-й станционный путь[22] станции Текстильщики по слову поездного диспетчера.

И остановился состав на станции Рязанский проспект, чтобы высадить основного машиниста и посадить маневрового. А пассажиры стоят на платформе. Смотрят. Состав пустой, дверей не открывает. Это как же так?

И применили пассажиры силу богатырскую, и разжали двери, и сели в состав. И весело поехали. До станции Текстильщики, на 4-й станционный путь.

Хорошо, диспетчер был добрый, не стал дожидаться конца пика, пожалел дураков и дал команду вывезти их оттуда, пока не начали слезы лить и маму звать.

И вывезли их. В руки людей служивых, для составления бумаг казенных и уплаты пошлины, словом заморским «штраф» обзываемой.

А мораль сей сказки… А ее вы и сами знаете.

Глава 21
Дневник Метроэльфа: В резерве

Опять ночь. Сегодня проще, чем обычно: резерв на Октябрьском Поле.

Вообще резервная смена подразумевает, что пахать тебе как проклятому от начала и до конца. Но вчера, бросив взгляд на наряды, я ощутил слабую надежду, что если все заступят без проблем и никто не возьмет больничный – дела для «резервистов» просто не будет.

Ура! Все заступили, все работает. И я сижу на линейном, страдая фигней. Иногда пострадать фигней на работе – удовольствие.

В принципе ночь с субботы на воскресенье самая спокойная. Только что по селектору прошла информация о драке на Китай-городе вроде как на середине платформы. Диспетчер дала команду дежурной вызвать милицию – и опять тишина. Лишь изредка прорывается: «Диспетчер, такой-то маршрут до станции Планерная (Выхино), далее в депо…»

Ночное метро – ночной город. Подвыпившие пассажиры, «гости столицы», которым кажется, что вот этот поезд последний и больше точно не будет. Молодые целующиеся парочки.

Забавное наблюдение: в последнее время сложно определить, кто кого провожает – парень девушку или девушка парня. Помню, было на Тушинской: въезжаю на платформу, парень с девушкой целуются – причем так, словно еще минута, и разденутся прямо тут. Открыл двери. Они с трудом отрываются друг от друга. И парень заходит в вагон, а девушка остается на платформе… Закрываю двери. Она посылает ему воздушный поцелуй и уходит. М-да… Наверное, я постарел и уже ничего не понимаю.

Селектор молчит. Ночь. Красота!

---

[22] 4-й станционный путь – тупик.

Рассказ машиниста
Про сладкие парочки

Помню, давно на Кузьминках: во втором вагоне два парня держали двери и разговаривали, один снаружи, другой внутри.

Я не выдержал, ляпнул: «Может, вы уже поцелуетесь, и мы поедем?!» Ух, как они отпрыгнули друг от друга.

Сейчас проще: «Сотрудники милиции, подойдите к такому-то вагону…» – действует безотказно.

Глава 22
Я диспетчер…

Когда диспетчер молчит, это самое приятное для машиниста. Это значит, на линии все хорошо.

– Диспетчер.

– Я диспетчер…

Как часто машинисты слышат эти слова. Их произносит главный человек, отвечающий за то, чтобы линия работала, график соблюдался и прочее, прочее, прочее.

Очень странно, почему весь персонал, занятый на поездной работе, не водят в приказном порядке на диспетчерский пункт – на экскурсию. Ведь что для машинистов диспетчер? Бесплотный голос, вещающий с небес и зачастую мешающий работать. Именно мешающий (с их точки зрения). При опоздании после пика машинист думает – еще чуть-чуть, ну вот еще капельку поднажму и уложусь в график. И тут словно незаслуженная кара: «Такой-то маршрут, полторы минуты выдержки!» Проклятие, только нагнал, и опять в минус! Обидно?

А ведь машинисты, запертые на паре квадратных метров и прикованные к контроллеру, не видят того, что творится вокруг. Ты-то почти в графике, а сзади интервал четыре минуты, и поезд вот-вот треснет под наплывом пассажиропотока…

Отстающий, кстати, сам может затребовать выдержку поезда, идущего впереди – но, как правило, этого не делают. Кому приятно признаться в своем бессилии нагнать интервал? То есть расписаться в собственном непрофессионализме? Вдвойне обидно, когда диспетчер просит машиниста-инструктора помочь догнать идущего впереди. Инструктор поможет, но клеймо «он ездить не умеет» надолго приклеится к машинисту.

Машинист не видит общей картины, «графика исполненного движения» (а некоторые и не знают, что такой существует). Представьте огромный монитор, на нем график движения каждого поезда на данном временном отрезке, визуально показанный серой линией. И тут же реальное движение поезда, показанное синей. В идеале линии должны совпадать. Это в идеале, при точном соблюдении графика. Любое отклонение мгновенно фиксируется, достаточно бросить взгляд на монитор. И начинаются вопросы: «Маршрут такой-то, почему еле ползете?» И что ответить? Конечно, если есть веская причина, то и отвечают, а если нет?..

От машинистов, этих суровых и уверенных в себе мужиков, зависит на линии ВСЕ.

От тетеньки диспетчера зависит ВСЯ линия.

Можете теперь представить, какими человеческими качествами должен обладать диспетчер – это помимо профессионализма, важность которого понятна и не обсуждается.

Увы, наравне с грандиозными личностями, харизматиками и настоящими индейцами, иногда в диспетчеры попадают довольно странные персонажи. Их перлы навечно входят в фольклор подземки и передаются из уст в уста.

– Линейный Пролетарская! Перегон Волгоградский – Текстильщики машинисты

ложут . Инструктора на Волгоградский, пусть предупреждает!

Реакцию инструктора предугадать нетрудно.

– Если машинисты *ложут* , то и на предупреждение они *положут* и будут ехать как хотят!

Но команда дана, и инструктор отправляется предупреждать локомотивные бригады, чтобы перестали «класть график» на перегоне Волгоградка – Текстили. Во всяком случае, месседж диспетчера он расшифровал именно так. А как еще-то…

Тоже история. Дежурная высаживает пассажиров.

– Дежурная, отправляйте состав.

– Диспетчер, высажены только из шести вагонов.

– Отправляйте, на следующей *довысадим* .

Понятно: надо освободить путь немедленно. Но как диспетчер себе это представляет? Ведь состав приедет на следующую станцию, откроет двери, и счастливый народ, увидевший в поезде аж два вагона людей, мигом забьется в пустые шесть вагонов. И дежурной вновь придется высаживать весь состав. Кстати, машиниста, как потом оказалось, вообще не предупредили, что он будет «довысаживать»…

– Линейный Октябрьское Поле!

– Слушает линейный.

– Линейный, резервного машиниста с помощником к седьмому вагону 19-го маршрута!

Господи, что случилось-то?! Машиниста и помощника!!!

– Там в вагоне пьяный бомж!

– Понятно, диспетчер…

Так и просится в ответ фраза: «Может, пусть тогда милиция поезда водит?!» Она и прозвучала, только когда на линейном отпустили тангенту. Просто в воздух: пар выпустить.

Здорово повеселить публику может диспетчер-стажер.

– 42-й маршрут!

– Слушаю, диспетчер, 42-й.

– 42-й, на станции Полежаевская две минуты-ы-ы…

Долгая пауза, но педаль нажата. У диспетчеров не тангента для разговора, а педаль.

Голос на заднем плане:

– ВЫДЕРЖКУ, ДУРА!!!

– Две минуты выдержку!

Ничего, бывает. Когда у машинистов наставник учит помощника, выражения не в пример круче: мужской коллектив. Метроэльф уверяет, что его вообще учили подзатыльниками: «Придешь со смены, голова гудит. Зато скорость усвоения материала возрастает в геометрической прогрессии!»

А ведь именно из таких стажеров и вырастают настоящие *диспетчера* …

Особое хладнокровие требуется от диспетчера, когда надо разрулить чрезвычайную ситуацию на линии. В первую очередь – владение голосом. Это у диспетчера главный рабочий инструмент, и если он им пользоваться не умеет – прямо беда.

– Диспетчер, 51-й, потеря управления поездом, выхожу из случая.

– Понятно!

Голос уже повышен, а дальше начинается крик:

– 12-й, без команды не отправляться! 36-й, без команды не отправляться!

Радиостанции в кабинах и так громкие (чтобы, несмотря на шум, слышать команды), а если начинают кричать – пятнадцать минут, и больная голова машинисту обеспечена. Потому иногда машинисты идут на злостное нарушение инструкции – выключают рацию секунд на 10–15: чтобы отдышаться. Чтобы хоть эту малую толику времени не слышать истерического женского голоса.

– Сятый!!!

До сих пор все теряются в догадках, это был десятый, пятидесятый или шестидесятый.

– Сятый, без-ко-ман-ды-не-отпра-вля-ться!!!

Уже и неисправный поехал, а крик продолжается: диспетчер выправляет график, дает выдержки, но полное ощущение Апокалипсиса, и только от этой голосистой дамы зависит, останутся ли в живых москвичи, оказавшиеся на ТКЛ, где настал армагеддец.

К счастью, далеко не все диспетчеры такие, а есть и настоящие *Диспетчера* с большой буквы. Одной только интонацией они уже вселяют в машинистов спокойствие и уверенность. Но главное, за этой интонацией стоят опыт и мастерство.

Многие годы на ТКЛ объектом тихого поклонения была Галина Ивановна Бронфман. Ей верили безоговорочно. Машинист обязан диспетчера слушаться, а этой женщине – в первую очередь верили.

– Диспетчер, срочно, 59-й маршрут, прошу снять напряжение на станции такой-то для извлечения человека.

– Понятно, ждите приказа.

И абсолютно ровным голосом она начинает разруливать положение: кого на выдержку ставит, кого под оборот. Слыша этот невозмутимый голос, машинист сразу понимает, что диспетчер держит ситуацию под полным контролем. И даже вызов службы ПВС для извлечения тела не позволит остановиться линии: поезда будут крутиться, машинисты спокойным (а не взвинченным) тоном будут объявлять пассажирам, что «по техническим причинам отправление поезда задерживается…»

Рабочее спокойствие в критической ситуации, умение этим спокойствием зарядить всех, кого надо – показатель мастерства диспетчера. Пусть его не слышат пассажиры, но именно от него зависит, какой будет их дорога.

А чем заканчивается крик по селектору для тех, кто его слушает, давно известно. Восемь лет человек отработал в метрополитене, пришел на годовую медкомисссию… Отоларинголог:

– У вас снижение слуха на левом ухе. Меньше плеер надо слушать!

– Да у меня его отродясь не было!..

Строго говоря, диспетчеров тоже не мешало бы отправлять в тоннель на экскурсию. У них есть «проезд в кабине», для ознакомления, но короткий, а по-хорошему надо бы им намотать хотя бы пару «баранок». Чтобы изнутри посмотреть на эту кухню, на то, как работают машинисты.

Это помогло бы диспетчерам принимать более взвешенные решения и четче взаимодействовать с поездными бригадами. Понятно, что у диспетчеров свои инструкции, нарушать которые они не вправе, но временами машинисты просто не видят логики: вот зачем ты так делаешь, ну зачем?..

Утро. Час пик.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Диспетчер, N-дцатый маршрут, горит лампа дверной сигнализации.

– Понятно. Высаживайте пассажиров.

Разумеется, команда диспетчера – безусловный приказ для машиниста. Но ему ведь лучше видно, что с поездом стряслось. Может, не все так страшно?

– Диспетчер, прошу две минуты на осмотр состава.

– N-дцатый, высаживайте пассажиров!

– Понятно…

«Уважаемые пассажиры, по техническим причинам поезд дальше не идет, просьба освободить вагоны».

Дежурная бегает, высаживает людей, наконец дает диск.

Машинист закрывает двери и… Правильно, лампа продолжает гореть.

– Диспетчер, пассажиры высажены, закрыл двери, лампа продолжает гореть.

– N-дцатый маршрут – отправляйтесь.

Да ну?! Неопытный машинист так и сделает, ему ведь диспетчер команду дал. За что и будет впоследствии наказан.

– Диспетчер, подозреваю, что в одном вагоне не закрыты двери, вы возьмете на себя ответственность за следование состава с открытыми дверьми?

Нет, не рискнет диспетчер взять на себя такое. Не дай бог, двери открыты, а пассажиры-то у нас рисковые ребята, могут и на ходу запрыгнуть (было, было)!

– N-дцатый маршрут, осмотрите состав.

Машинист бежит и находит на пятом вагоне незакрытую дверь. Под створку попал мусор. Разжимает, вытаскивает… Вуаля, контроль дверей восстановлен.

– Диспетчер, контроль дверей восстановлен, могу следовать с пассажирами.

Тут уже как диспетчер скажет. Либо даст команду сразу людей сажать, либо на следующей станции. А время потеряно: высадка дело долгое. Поезда остановлены, на линии опоздание. А надо было всего-то дать пару минут машинисту на осмотр…

Так может, действительно имеет смысл ближе познакомить диспетчеров с реалиями работы на подвижном составе?

А пока что на «доске почета» может красоваться приказ о выговоре машинисту за то, что он *выполнил* распоряжение диспетчера и отправился на перегон, не осмотрев состав.

А полугодом раньше там висел приказ о выговоре за то, что машинист *не выполнил* распоряжение диспетчера и *пошел* осматривать состав.

Машинистов с самого начала учат, что команда диспетчера это *приказ* и требует неукоснительного исполнения. На практике чем дальше, тем более расплывчато это понятие. Если раньше машинисты могли доверять диспетчерам, как профессионалам, теперь каждый сам за себя. Машинист вынужден поправлять диспетчера, ибо если он этого не сделает, то диспетчера пожурят за ошибку (диспетчеров у нас мало), а вот машиниста накажут по всей строгости закона (этих много, а надо будет, еще наберем). В 2010 году на ТКЛ сначала вошло в норму само собой, а потом было неофициально подтверждено руководством: заметил, что диспетчер «косячит» – поправь его, подскажи, научи.

И только вздох иногда раздавался: ох, Галина Ивановна, как нам вас не хватает![23]

Диспетчер и машинист – две шестеренки в огромном механизме подземки…

Да, тут просили передать: уважаемые *диспетчера* , пожалуйста, не забывайте четче называть номер поезда, а то крайне сложно понять, кто же такой «сятый маршрут».

Рассказ машиниста, нервным не читать
Про покатушки

Ломается состав на Планерной. И ломается настолько неудобно, что резервный состав из депо выдать не успевают физически. Это значит, на линии «отмена поезда», вернее, даже двух поездов: от Планерной до Выхино и обратно: ему же еще назад ехать.

Надо заткнуть дыру в графике. По идее, выход только один: еще состав «под ту же нитку», и пускай все потихоньку нагоняют. Но тут у диспетчера в голове родился план настолько хитроумный…

Вот честное слово, мы с Метроэльфом дважды переделывали эту главку, пытаясь более-менее внятно рассказать, что именно дальше было. Просто описать события, не анализируя, не делая выводов. И то два раза запутались. И если вы сейчас поймете, что ничего не поняли, то окажетесь в большой теплой компании: никто на ТКЛ ничего не понял.

Итак, что делает диспетчер? Она раньше графика выдает из депо состав на линию, «впихивая невпихуемое» между двумя поездами, и гонит его с пассажирами до Октябрьского Поля.

На Октябрьском Поле людей высаживают. Время на их высадку в графике не

---

[23] Пока книга готовилась к печати, Галина Ивановна Бронфман (по мнению машинистов ТКЛ, лучший диспетчер на линии) ушла с диспетчерской работы по возрасту. А жаль, очень жаль… Нет сейчас диспетчеров такого уровня и класса на ТКЛ. (*Примеч. М. Рублева*)

предумотрено (потому что этого состава на Полях быть просто не должно!), в итоге поезда начинают догонять друг друга и останавливаться. Линия тормозит.

Пассажиров высадили, состав загоняется в тупики. Диспетчер говорит составу на Полежаевской без команды не отправляться. Все стоят, ждут развития событий.

И тут ме-едленно, не торопясь, из тупиков Октябрьского Поля в НЕПРАВИЛЬНОМ направлении выкатывается тот самый «лишний» состав, сажает пассажиров и уезжает в сторону Планерной.

В результате на линии повисло опоздание шесть минут. Смысл всех этих покатушек так и не разгадал никто, кроме диспетчера.

А может, и она сама не поняла.

Глава 23
Дневник Метроэльфа: Хмурое утро

Сизый табачный дым растекается по кабине, разъедая воспаленные глаза. Судя по вони, «Винстон» все-таки «левый».

Неимоверно хочется спать. Стрелка скоростемера подрагивает в районе 60. Господи, кто же придумал эти светодиодные светофоры. Хочется закрыть глаза, чтобы не видеть этот яркий изумрудно-зеленый свет. Фильтр обжигает пальцы. В карман за пачкой – и прикурить следующую. Не спать! Кофе будет потом. Несколько часов сна явно мало для отдыха уставшим мозгам, и они пытаются наверстать это упущение, отчаянно тормозя. Не спать.

Лица людей, стоящих на платформе, размыты в бледные пятна. Усталый разум дает подсказку тому, что не успели заметить глаза. Так в утренней толпе можно увидеть человека, которого ты не видел лет десять. Не факт, что это он.

Так я увидел своего умершего отца. Типаж. Похожесть. Остальное – воображение.

Дождь наверху. Выезжаешь на открытый участок, и тут же все стекло заливает водой. Щетки даже не включаю. А смысл?.. Они чистят две полоски по сантиметру шириной каждая. Одна вверху, другая внизу. Варианта два: либо превозмочь лень, оторвать пятую точку от теплого кресла и ехать стоя, либо распластаться по контроллеру, изображая пилота штурмовой авиации на боевом курсе. Второй вариант явно не катит – скорость не та. Приходится идти на компромисс: сидеть как сидел.

Безумно хочется посмотреть в глаза тому, кто придумал стеклоочистители на «Ежиках». Поставили бы обычный электромотор, тумблер включил – щетки забегали. Так нет же, наши поезда самые поездатые поезда, и «дворники» у нас работают от пневматики. Встаешь, откручиваешь вентиль – и под бодрое шипение сжатого воздуха щетки начинают елозить по стеклу. Вернее, одна щетка, ибо на другую отдельный вентиль.

Серо. Сыро. На последнем круге включу печку. Фиг с ним, с кислородом, здоровье дороже.

Вдруг запах свежести в кабине. Хороший мужской парфюм из салона невозможно заглушить даже паленым «Винстоном». Лампа контроля высокого напряжения слепит. Выключить невозможно. Можно приглушить, засунув в прорези колпака бумагу. Но вставать не хочется. Проще надеть фуражку. Козырек прикрывает глаза.

Дежурные занимают боевые позиции у микрофонов. «Уважаемые пассажиры, побыстрее производим высадку и посадку. Посадка окончена…» – ну и так далее.

Информатор периодически отказывается объявлять станции. То ли глюк, то ли я кнопку слабо нажимаю. Контрольку включать не хочется. Раздражает. С утра многое раздражает. Капли воды бьют по лобовому. Наверху весна.

И знаешь, я помню, что обещал, и я обязательно принесу тебе сталактит, я знаю, где они растут…

Рассказ машиниста
Про фотографию

Китай-город, второй путь, платформа справа. Только выехал из «трубы», и тут же – получи, фашист, гранату!

Профессиональная фотовспышка – это жесть. Сняли в упор. Видимость ноль, перед глазами плавают белые пятна. Останавливался вслепую.

Комментарии в адрес фотографа тут явно излишни, да и в массе своей они нецензурны.

Глава 24
Почему машинисты курят?

Иногда пассажиры жалуются: встанешь в первом вагоне у двери кабины машиниста, а оттуда тянет табачным дымом. Неприятно.

Хотите, чтобы Метроэльф и его друзья перестали курить на рабочем месте? Легко. Но только после того, как люди избавятся от неприятных запахов. Перегара, парфюма (который больше похож на слезоточивый газ, ибо так же выбивает слезу), запаха грязного тела… Да много их можно перечислить. Всем этим пахнет у машинистов в кабинах.

И все это не доставляет им ни малейшего удовольствия.

Вот по кабине разливается тяжело-сладкий запах духов. Понятно: дама прислонилась к двери. Перегон, второй, третий… У машиниста начинает болеть голова. Дело в том, что сейчас воздухозаборники в кабину (в отличие от салона) закрыты, чтобы не было сквозняков. При движении в салоне возникает избыточное давление, и по закону физики воздух вместе со всеми запахами выдавливает прямиком к машинисту. И он во всем этом сидит.

Наконец машинист не выдерживает. На станции открывает дверь в салон (придерживая ее, чтобы дама не свалилась от неожиданности ему в объятия: мало ли, вдруг ей это не понравится). За дверью – девушка. Он вежливо просит отойти от двери, мотивируя это тем, что духи в принципе замечательные, но вот «не его аромат». Девушка, улыбаясь, отходит, за что машинист ей очень благодарен.

А ведь запросто могла бы: а) не отойти; б) закатить сцену; в) написать жалобу. Тут уже многое зависит от того, насколько машинист ловкий психолог: как быстро он разглядит, с кем имеет дело, и сообразит, как именно к этому пассажиру обратиться…

Парфюм еще ничего, а вот бывает, нагадит пьяный или стошнит его под дверью – и машинист едет всю смену, пропитываясь вонью. Окно открыть – не поможет. Аэродинамика такова, что «кабинный» воздух вытянет наружу, его место займет воздух из салона, и запах только усилится. Да и не всегда май месяц, чтобы с открытыми окнами ездить.

Табаком машинист хотя бы отчасти блокирует запахи, навязчиво лезущие ему в нос.

Метроэльф однажды прочел в ru_metro просьбу к машинистам – не курить в кабине, потому что иногда запах идет в салон и это неприятно. Рассказал коллегам. На него посмотрели как на идиота. «А что, в первом вагоне другого места нет, кроме как у самой кабины? Если запах раздражает, ну отойди ты хотя бы ко второму, а лучше к третьему дверному проему, там уже не пахнет… В общем, чушь полная. Не забивай себе голову».

Вот и весь сказ.

Правда, в час пик по вагону особо не погуляешь: где тебя толпой прижало, там и стоишь. Но и машинисту в это время, как правило, не до курева…

Кстати, если кому интересно, отчего дамы в метро так сногсшибательно благоухают, можем объяснить (специально выяснили). Они вовсе не думают задушить вас насмерть. Эти духи вообще не для вас предназначены. Их специально вылили на себя с заметным перебором. К тому моменту, когда дама доедет до места назначения, духи частично выветрятся – и будут пахнуть как надо, в самый раз.

А машинисты курили в кабинах – и курить будут.

Извините.

Машинист размышляет вслух
Про стеклотару

Выхино. Нет, не станция, дальше: пути оборота. Свежий воздух бодрит. Пусть в нем намешалась куча запахов, и не всегда приятных, но это лучше запаха тоннельной пыли. Переходной мостик пружинит под ногами. Аккуратно обхожу посуду, то тут, то там расставленную машинистами.

Вообще, есть инструктаж, запрещающий нам выставлять пустую посуду на переходной мостик. Но, похоже, этот инструктаж написан тем, кто ни разу не бегал (а может, бегал, но так давно, что уже забыл) «с низкого старта» до восьмого вагона, чтобы вытащить застрявшую в дверях пустую бутылку.

Как правило, это восьмой, седьмой, шестой вагоны. Такой вот адаптированный под Метрополитен закон Мерфи[24]. Добегаешь, а в вагоне сидят человек десять пассажиров – и смотрят на приоткрытые двери…

Глава 25
Дневник Метроэльфа: К нам едет ревизор

> Метрополитен – огромный сложный механизм. Люди в нем – винтики и гаечки, нравится им это или нет. И пускай один кривой болт может застопорить целую линию, он так болтом и останется. Его просто заменят.
>
> Я стараюсь быть хорошим винтиком.
>
> Увы, некоторые другие винтики думают иначе.

Похоже, в пятницу это было. Наверное, утром. Не знаю. Но ехал со мной (в вагоне) работник Управления. Ехал на работу. И, видимо, так его то ли оскорбило, то ли удивило мое «Уважаемые пассажиры, побыстрее производим высадку и посадку, не задерживаем отправление поезда, *счастливого вам пути* …», что он позвонил на линейный и долго полоскал мозги инструктору по поводу «передачи в салон информации, не утвержденной руководством Московского метрополитена».

Угадайте с трех раз, чего я лишнего сказал.

Причем было заявлено, что я, оказывается, еще и песни пел по громкоговорящей связи. Ужас. Так и вижу: концерт в час пик по заявкам пассажиров, исполняемый хриплым Метроэльфом… Ну и соответственно, сегодня на смене мне было корректно указано машинистом-инструктором – перестать страдать фигней.

Дамы и господа! Верите? Достало. Я люблю свою работу. Да, я иногда передавал «неутвержденную» информацию. Например, просил в час пик снимать рюкзаки, потому что народу очень много, и рюкзак мешает рядом стоящим (по себе знаю, ведь, как все машинисты, еду на работу в салоне). Или, видя, что женщина завозит в вагон коляску с ребенком, напоминал, что ребенка надо (по правилам) держать на руках…

И я действительно иногда пою. Но ведь не в микрофон же! Просто напеваю у себя в кабине, особенно с ночной смены или на ранней, чтобы банально не уснуть. Ибо, согласно

---

[24] Наиболее популярная формулировка закона Мерфи звучит так: «Если неприятность может произойти, она произойдет». К данному случаю подходит одно из следствий закона: если что-то сломалось, оно окажется в самом труднодоступном месте.

рекомендациям Службы Подвижного Состава, при появлении сонливости я должен надеть «будильник водителя», встать, поприседать, попрыгать… Как правило, сонливость одолевает машинистов с утра под самый конец пика. Вы представляете себе машиниста, весело прыгающего в кабине поезда, летящего по «трубе» с интервалом 1,35?..

Не думайте, что я какой-то особенный. Вряд ли я намного добрее остальных, человечнее, снисходительнее к пассажирам и т. п. Я машинист, крепкий железный винтик Метрополитена. Думаете, я не захлопываю двери перед носом у людей? Еще как. После слов «осторожно, двери закрываются» я имею полное право закрыть двери, не обращая внимания на бегущих, машущих руками и даже сующих в дверной проем ноги, головы и другие выступающие части тела, пассажиров. Сколько раз мне стучали в окно: «Открой двери, жалко, что ли?» Сколько раз я зажимал людей. Сколько раз пассажир, сунув руку в закрывающуюся дверь, стоял, просто стоял и смотрел в зеркало, зная, что я не смогу отправиться… Но стоило мне только сказать: «Прошу милицию к N-ному вагону», он тут же растворялся в толпе.

Если время позволяет, то я переиграю дверьми – но в пик?! При таком огромном пассажиропотоке? Это нереально. Мне надо держать график. Это моя профессия: вовремя уехать. А еще это мои деньги: зарплата, премия. Вы хотите терять заработок из-за абсолютно незнакомого вам человека, который по своему раздолбайству опаздывает на работу? Почему должен терять их я? (Сейчас начнется: не нравится работа – меняйте… В метро вообще нет тех, кто не любит свою работу. Причем любит достаточно сильно, ибо никакие деньги не удержат человека, если ему это в тягость.)

И тогда начинаются жалобы. Сегодня, утро. Погода – супер, жизнь прекрасна. Я закончил, мне хорошо, я честно отпахал смену, перевез кучу народу. Захожу на линейный. Инструктор:

– Да твою мать!!! Ты опять за свое?!

– Э-э?..

– Опять звонили! *(видимо, из Управления)* Пассажиры жалуются: у вас машинист неадекватный, счастливого пути желает, наверное, он пьяный!

Я выпал в полный осадок. Нет, я понимаю, что два раза в неделю – перебор, но все-таки…

Заодно выяснилось: в первый раз со мной ехал даже не работник Управления, а его супруга. Это у нас теперь такая добровольно-ревизорская дружина появилась: жены, дети, тети, дяди, шурины, золовки, девери, ну до седьмой воды на киселе. Причем господин начальник (увы, фамилия выскочила из головы, вспомню – напишу) еще уточнил: «Я верю своей жене!» Ага, попробовал бы он ей не поверить, работа заканчивается – жена остается.

И как сказал сегодня мой хороший товарищ – вот так и гибнут метроэльфы, добрые создания, и появляются метроорки!

Путь – тот, который есть, а добрый он или нет, все зависит от вас, от вашего отношения.

Счастливого, трам-тарарам, пути.

Про фонарик под вагоном

– Слышал, тут Васю талона лишили?

– За что?

– Проверяющий его поймал, сказал: «Не осматривал подвагонное оборудование». Причем сам он под состав не лазил. Рядом стоял.

– Э-э, а как же тогда определил?..

– Ха! Все гениальное просто. Когда Вася под составом ползал, у него фонарик не крутился туда-сюда!

Глава 26
Дневник Метроэльфа: К нам приехал ревизор

Утро. То ли вторника, то ли среды, я уже запутался. График рабочих дней – значит, будни. Тем временем в депо нагрянула ревизорская проверка.

– Слушай, а проверка месяц длится, или?.. Уже ходят слухи, что два!

– Проверка длится не менее месяца. Накопают дерьма выше крыши, уложатся в месяц. Не накопают – станут дальше рыть, пока норму не выполнят. Два? Значит, два. Надо им будет – и три месяца проверять будут!

Судя по последним записям на «портянке»[25] – не нашли они на линии ничего серьезного. И начинается…

Машинисты такие-то: неправильно оформлена заявка на подачу напряжения. А именно: неправильно записан месяц. Ну да, неправильно! Человек, поспав три часа, писал заявку, и хвостик в цифре «5» загнулся. Получилась цифра «9». Следом за ним такие же сонные, подавая свои заявки, автоматически переписали дату. И получился вместо мая – сентябрь. Пробовали вы, поспав несколько часов, быстро вспомнить, какое нынче число? Дата тупо переписывается с вышестоящей. А исправлять записи в книге категорически запрещено.

Это господин Куманцев нашел данное нарушение. Тот самый, который написал на меня телегу: «*Машинист неадекватен. Он желает пассажирам счастливого пути* ». Интересно, сколько ему книг подачи напряжения пришлось пролистать? Их в депо не одна и не две. И записи за один день – не один лист. А нарушение было в мае месяце…

Кстати, на этого товарища многие зуб точат, ибо, живя на Сходне, любит он, с утра едучи на работу, попортить нервы машинистам.

А проверка идет. Ревизор заходит в кабину, и…

– Сколько случаев брака[26] было с начала года?

– Ну-у… (я их считаю, что ли?!) Ээ-э… 16.

– А сколько из них эксплуатационных?

– Ну-у… 15 и 1 ремонтный.

– Правильно. А сколько проездов с начала года?

– 12… Кажется… Не, точно, 12.

Самое интересное: господа ревизоры делают вид, будто не догадываются, что нарушают должностную инструкцию, в которой черным по белому написано: «Категорически запрещается отвлекать машиниста от ведения подвижного состава…» Но любопытно, что если, не дай бог, во время разговора чего случится, виноват будет все равно машинист, ибо он за контроллером, и на законый вопрос: «Ну вы же?..» – получит ответ:

– А почему ты меня не заткнул? Ты же видел, что я тебя отвлекаю, надо было остановить. А так ты еще и инструкцию нарушил!

Причем если, отвлекаясь на ответ ревизору, ты вовремя не назовешь стрелку, входящую в маршрут, или показание светофора, требующего снижения скорости, – получишь замечание еще и за это (а то и талона можно лишиться). В общем, куда ни кинь – всюду клин.

---

[25] **Портянка** – лист, на котором фиксируются поощрения и наказания машинистам. Из-за высокого числа наказаний может достигать устрашающих размеров (известна «портянка» длиной 1,5 метра). Никакими нормативными документами Метрополитена не предусмотрен, т. е. это самодеятельность «в целях воспитания коллектива». Просто бумажка. Поэтому машинисты некоторых депо открыто выражали желание тоже чего-нибудь написать на «портянке» в целях воспитания инструкторов.

[26] **Брак** – имеется в виду «брак в работе»: поломка состава, ошибка машиниста и т. п.

Отдельная песня это мобильные телефоны. Есть у нас инструктаж аж из самой небесной канцелярии о том, что во время работы мобильный должен быть выключен. Инструктаж-то есть, но… Как можно проконтролировать выключение телефона? Попросить предъявить к осмотру? Народ ржет: «Это уже какой-то гоп-стоп по-ревизорски получается – типа, брателло, дай телефончик посмотреть!»

Будильник машиниста мне выдан, его я обязан предъявить, но телефон?.. Если начнут выдавать служебные мобильники, тогда их будут «предъявлять к осмотру», а вот таким макаром – извините. Хотя были случаи, когда машинисты попадались, но уже по собственной глупости: перед сменой телефон не выключали и забывали поставить на беззвучный режим. По закону подлости, звонок раздавался в самый неподходящий момент. По большому счету и тут можно придумать что-нибудь, нажав через карман рубашки кнопку сброса. Мол, это у меня будильник сработал, мне врач рекомендовал гомеопатию пить для увеличения тонуса каждые два часа…

А иногда творится… Даже слово подобрать не могу. Машиниста лишили талона предупреждения (как следствие – и премии) за… Вы точно сидите? За то, что он поставил сумку на столик в кабине. Ибо, оказывается, дверь на ходу может открыться, задеть сумку и в новом контроллере ударом сумки перекинуть реверсивную ручку по ходу назад. Представьте себе, был такой случай! Из-за него, по слухам, хотят столики вообще демонтировать. Похоже, теперь чая в кабине не попьешь: чашку куда ставить? На подоконник? Плавали, тьфу, то есть ставили – знаем. У меня лично на стрелке чашка перевернулась, и ее содержимое вылилось на кран ЭПК. Слава богу, все закончилось благополучно, а у некоторых машинистов после опрокидывания чашки ЭПК срабатывал и больше не включался, что приводило к отключению системы АРС. На исправном составе.

Ничего не имею против «защиты от дурака», только не надо всех машинистов огульно записывать в дураки – и от них защищаться. Иногда у нас под землей прецедентное право доходит до абсурда: один идиотский случай, и сразу тотальные оргвыводы. Хорошо, а если завтра машинист стукнет пассажира по черепу реверсивной ручкой? Вот будет головоломная задача для Управления: как отобрать у нас реверсивки, но чтобы при этом поезда ходили!

Кто прав, кто виноват – бывает, и не разберешься. Заезжал тут к нам в депо ТЧМ ЦДП[27] по фамилии Мазов. Результат его заезда висит на линейном, на «портянке». Нет, в принципе все правильно. Но… «Машинист имярек не проверял тепловой нагрев индуктивного шунта». По инструкции обязан? Обязан. Виноват? Виноват. Только есть такое понятие, как остаточное напряжение, и если пробита обмотка, ты хвать за шунт рукой, а он тебе – сдачи. И поверьте, мало не покажется. Инструкция инструкцией, но жизнь и здоровье как-то дороже. Кстати, по словам машиниста, господин Мазов полез с ним в канаву для осмотра без головного убора, что является грубейшим нарушением техники безопасности, и у машиниста за это нарушение (если попался) отбирается талон (вместе с премией). Увы. Что положено Юпитеру, не положено быку.

«Машинист при торможении за знаком «Т-сбор» не произнес вслух «За Т». Вроде бы все правильно. И инструкция есть. Вернее, изменения в инструкции, но вот неувязочка, они вступают в силу с 1 декабря, а был ноябрь. Машинист висит на «портянке» ни за что…

Подмена. Зверски хочется мороженого. Хочется – перехочется, ибо для того, чтобы выйти на свежий воздух, машинист обязан спросить разрешения у инструктора и после возвращения доложить, что вернулся. Мотивировка запрета выхода на улицу проста: а вдруг он там, наверху, скотина, нажрется?! Ну-ну. Захочу напиться на смене, никакая бумага, даже за подписью Начальника Метрополитена, меня не остановит. И все-таки, я собственными глазами видел, как инструктор на Рязанском проспекте не пустил машиниста наверх купить сигарет и воды.

А вы говорите, «романтика подземных магистралей»…

---

[27] **ТЧМ ЦДП** (здесь) – машинист-инструктор центрального диспетчерского пункта.

Тяжела и неказиста жизнь простого машиниста.

P.S. Мнение автора может не совпадать с текстом главы, ибо многое написано с чужих слов, по просьбе машинистов, которых это все затрахало (простите мой французский).

Рассказ машиниста
Про таблички

На ТКЛ появилась новая фишка: таблички, до какой станции едет поезд. Особенно радует по первому пути: до Выхина! Хм, а куда еще он может ехать с пассажирами? В Чикаго?

Судя по инструктажу, это инициатива Службы Подвижного Состава. Но как-то она не учла, что на ТКЛ ходят «Ежики». На «номерных»[28] контроллер посередине, и таблички (как на Замоскворецкой) абсолютно не мешают машинисту. У нас же контроллер справа, табличка ставится на центральную дверь и загораживает ЧЕТВЕРТЬ стекла.

То, что ухудшается обзор и снижается безопасность движения – это побоку, зато краси-и-иво.

Тут уже ходит по депо рацпредложение. Снять вообще стекла в кабине и заменить их стальными листами. Прорезать амбразуры и чувствовать себя как в танке – а что, зато терроризм никакой не страшен!

Скатертью, скатертью дальний путь стелется
И упирается прямо в небосклон.
Каждому, каждому в лучшее верится,
Катится, катится голубой вагон…

P.S. Мнение автора может не совпадать с мнением отдельных машинистов ТКЛ, подбивших автора на написание данного опуса.

P.P.S. Год прошел – привыкли к табличкам, уже и не замечаем их. Выходит, идея насчет бронелистов с амбразурами – не самая дурацкая. Поругаемся, а там, глядишь, и приспособимся.

Глава 27
«Вам пора вставать…»

– Вам пора вставать…

Фраза воспринимается на грани сознания и действует не хуже будильника. Хотите разбудить машиниста? Нет ничего проще. Достаточно даже не сказать, а шепнуть ему на ухо эти три магических слова.

…Никто уже не помнит, кто и когда прозвал комнаты отдыха на Октябрьском Поле «скворечником», но название прижилось и осталось. Хотя на скворечник это не похоже. Малогабаритная «хрущевка», все свободное место в которой заставлено кроватями. Две комнаты и кухня. Квартир таких две.

А в принципе, что еще надо? Пришел, выпил чаю и спать. Сквозь сон до машиниста

---

[28] **«Номерные»** – так называют модели вагонов, которым вместо буквенного кода присвоен номер. Строго говоря, все вагоны, изготовленные позднее 1977 года на ММЗ (Мытищи) и позднее 1980 года на заводе им. И. Е. Егорова (Ленинград/СПб) – «номерные». Но прежде всего (и чаще всего) «номерными» зовут вагоны типа 81-714/81-717 и их модификации. Как правило, «номерными» не называют модели, которым присвоены дополнительно собственные имена («Русич», «Яуза»).

долетают обрывки разговоров коллег, пришедших на ночевку позже. Раскатистый храп из соседней комнаты воспринимается уставшим мозгом как звуки первой весенней грозы. Город спит. И машинисты спят.

– Вам пора вставать.

Не зажигая света, на ощупь, машинист дотягивается до одежды. Мозг еще спит, но он пока и не особо нужен: пальцы все делают сами. Теоретически есть возможность выпить чая, но тогда надо встать раньше. Крепкий чай или десять минут крепкого сна? Как правило, выбирают сон.

С тихим шелестом доводчик закрывает стальную дверь подъезда, и машинист попадает в монохромный мир. Белый снег, залитый светом фонарей, черная дорога, неоновые вывески – все кажется серым. И только красные сигналы светофоров встряхивают спящий мозг. Условный рефлекс на цвет.

Красный для машиниста – цвет тревоги. Очнись!

Утренняя зябкость пробирается под куртку, будоража тело, но поздно: тепло пустой станции обволакивает словно одеялом – и сон наваливается с новой силой.

Маршрутный, реверсивка, фонарь – и вот темной глыбой посреди тоннеля встречает машиниста поезд. Приемка начинается с последнего вагона, и человек идет по составу, открывая одну за другой торцевые двери, прислушиваясь к звукам.

Дыхание «трубы». Сумрачные тени. «Почему я не Стивен Кинг? – думает машинист. – Ох, какую страшилку можно из этого написать…» Разыгравшееся воображение начинает подсказывать повороты сюжета… И человек невольно прибавляет шаг, стараясь быстрее добраться до хвостовой кабины и включить батареи.

Батареи это свет. Тьма не любит свет, но она умеет ждать. А твой поезд – последний на расстановке. И вдруг тебя тут… Съедят?!

> *...И в то короткое время, когда из тоннеля вышли люди, а машинисты еще не пришли принимать составы, что-то, похожее на кусок тьмы, беззвучно выскользнуло из вентиляционной шахты и просочилось в вагон через открытую форточку, не потревожив даже пыли на стекле. Скользя по полу, оно ткнулось в диван и на долю секунды замерло. Нет, не то. И тогда тьма растворилась у двери в кабину, став неотличимой от теней, заполняющих вагон. Охотник замер, поджидая жертву...*

«А вот я его реверсивкой, этого охотника! Я машинист, я тут самый страшный! Хочется надеяться…»

Гулко работают компрессоры, потрескивает, нагреваясь, печь. Кажется, ручка контроллера сама просится в руку, как котенок, соскучившийся по ласке.

С добрым утром, синий «Ежик». Твой хозяин наконец-то проснулся. Ты тоже?

Давайте, ребята, стартуйте. Город вас ждет.

Вы нам нужны.

Рассказ машиниста
Про кошмар

Опять тот же сон. Каждому машинисту он снится рано или поздно в разных вариациях.

Ты летишь под красный. Ощущение неизбежности. Чувство неуправляемости. Ты еще не начал тормозить, но уже знаешь – это не поможет. Тормозов нет. Резко дергаешь ручку крана машиниста, свист воздуха режет уши, но давление в тормозных цилиндрах не появляется. Взгляд на манометр, красная стрелка застыла на 5, хотя должна ползти вниз. Ну давай же, давай… Краем глаза видишь, как светофор проплывает в окне. Все, игра окончена.

…И ты просыпаешься, судорожно сжав влажные ладони, в которых секунду назад были рычаги. Ох, какое счастье, это был только сон…

– Прикинь, открываю глаза, темно, красный, и я во весь голос: «Твою ма-ать!!!» – и все

на себя!

– И?..

– В левой одеяло, в правой рука жены, чуть не сломал… И соседи в стену стучат, разбудил их своим воплем.

– А светофор-то где взял?

– Телевизор, будь он неладен, теперь на ночь только с кнопки выключаю…

Глава 28
Дневник Метроэльфа: Маневры

Уже собираясь домой, узнал, что с одного из составов сняли машиниста: стало плохо. Кто говорит, сердце прихватило, кто говорит – инфаркт…

Утро. 6.50. Планерная. Открыл с трудом глаза. Чаю из термоса. Так, десять минут до начала есть. Инструктор осматривает меня с головы до ног. Все на месте, но… ПИЛОТКА ГДЕ?! Допивая чай, лезу в рюкзак, пытаясь вспомнить, где я в последний раз ее видел. Как обычно, лежит на самом дне. Сдувая пыль, водружаю головной убор на положенное по инструкции место.

Поехали. Тонкие ручейки людей с лестницы и эскалатора сливаются в полноводную реку.

7.30. Река начинает тихо бурлить. Люди стоят на платформе. Поезда уходят полупустые: все хотят сесть. Маневровые машинисты начинают тихо звереть: толпа мешает им выйти из поезда на платформу.

7.45–8.15 – дежурные, матерясь (пока еще себе под нос) пытаются выгнать пассажиров из вагонов, уходящих в тупик, но пассажиры не сдаются. Они хотят выехать из тупика на линию, уютно рассевшись на мягком диване. Дежурные вот-вот реально сорвутся на мат. Их тоже понять можно. Им за заезд пассажиров в тупики влетает по первое число.

Нет, заехать-то в тупик не проблема, но ни один машинист не даст 100 % гарантии, что из тупиков можно выехать. В тупиках меняется кабина управления, голова на хвост, а кто может быть уверенным, что при управлении из этой кабины состав пойдет? Я – нет. Мало ли чего там заклинить может. А в пик диспетчер даже разбираться не будет.

– Маневровый! Не двигайтесь, будем перекрывать светофор. Меняйте кабину управления, будете следовать в депо.

И до свидания! Вас когда-нибудь завозили в депо? Да еще в «день безопасности»? Да когда еще ревизорская проверка? Поверьте, раньше, чем через час, из депо вас не выпустят. Сначала вызовут милицию. Пока она придет… Потом заставят написать объяснительную: какого черта вы тут вообще делаете. Протокол… В общем, множество волнующих минут обеспечено.

И самое главное: никто не даст вам документа, подтверждающего уважительную причину опоздания на работу. Сами виноваты – сами и расхлебывайте.

Маневровые ругаются уже в полный голос. Напирающая толпа не дает выйти. Стена народу вносит меня в вагон, размазывая по противоположной двери. При попытке выйти отрываются пуговицы, погоны, упала пилотка – и ее тут же затоптали…

Полчаса маневров чем-то напоминают подвиг трехсот спартанцев, только те врага сдерживали, а тут задача пробиться сквозь своих же с минимальными потерями.

8.15 – толпа уменьшается. Становится легче. Час до конца пика. Опоздание восемь минут от графика. Ничего, выживем.

9.15 – накаркал. Заводят меня в тупики. Маневровый передает управление. Белый! Ага, размечтался! Тут же следом загорается «пригласительный» сигнал. Данные сигналы одновременно не предусмотрены инструкцией. Значит, светофор неисправен, и как

следствие – запрещающий.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Светофор горит лунно-белым с пригласительным сигналом.

– Понятно. Следите за исправностью пути. Доложите.

И?.. Ну?.. Дальше-то что? Где устное распоряжение на проследование светофора? Тихо выпадаю в осадок. Словно услышав мои мысли, диспетчер истошно орет:

– Маневровый!!! Следуйте по белому с ПС, докладывайте о состоянии пути!

– Понятно.

Вот и все, доездились. По «пригласительному» скорость не более 20 км/ч. До свидания, график. Да тут еще ревизоры на линии. Медленно выезжаем из тупиков. Народ с платформы смотрит на меня как на врага народа. А я что могу сделать?

Путейцы зашли в «трубу». Начинаем ездить еще медленнее, чтобы своих не задавить. Диспетчер крутит составы по Полю в попытках хоть как-то разгрузить линию. Бесполезно.

10.55 – наконец-то все починили. Опоздание 33 минуты. Полетели. Последние два дня ТКЛ любит пассажиров все сильнее и сильнее. Может быть, завтра повезет?

Про сидячие места

Планерная. Утренний пик.

Поезд открывает двери, посадка заканчивается, когда не остается пустых сидений в вагоне. Люди стоят на платформе напротив открытых дверей. Места в поезде сколько угодно, а они ждут следующего, чтобы там сесть.

Пассажиры, ждущие сидячих мест на конечной станции в час пик, – такой же бич метрополитена, как заезжающие под оборот, о которых я сто раз писал. А эти – стоят вдоль платформы плотной стеной, и сквозь них не протолкаться ни маневровому машинисту, ни тем пассажирам, что готовы ехать стоя…

Тут с лестницы сбегает мужчина и, не успевая затормозить, врубается в толпу, вбивая двоих в вагон. Бац!

Двери закрываются, поезд уезжает.

Глава 29
Тайна, покрытая мраком

Вполне естественно спросить машиниста, что он знает о секретной подземной транспортной системе, известной как «Д6» или «Метро-2».

Стандартный ответ: «Ну… Она существует!»

И точка.

Как же так? Тоннели «Метро-2» ведут к секретным бункерам и центрам управления на случай войны, это страшно интересно! А подземный город в Раменках? А ветка к правительственной даче? У работников Московского метрополитена такая аномалия под боком – а им все равно?!

Представьте, да. Хотя поезда «Метро-2» ремонтируются в депо «Планерное» (ведь это «Ежики», только переделанные под автономную тягу). А бывшие машинисты «Метро-2» работают на обычных линиях, и все знают: вот он пришел оттуда.

Но это как бы само по себе, а «гражданское» метро – тоже само по себе.

Вот подумайте: допустим, живете вы в деревне, а километров за десять от нее в глухой непролазной чаще завелся снежный человек. Изредка слышно, как он в лесу свистит. Может, вдалеке мелькнет неясная тень. Ничего больше. Вскоре вы понимаете: этот тип, мало того что не собирается мешать вам жить, он еще и вовсе не горит желанием попадаться людям на глаза. У него свои дела, у вас свои. И через год-другой факт наличия в окрестностях

снежного человека станет для вас чем-то обыденным и скучным…

А Метроэльф, например, десять лет под землей. Вместе с дружным коллективом отчаянно борется за график движения и безаварийную езду. Что ему это «Метро-2»? Пускай себе катается.

Любопытный машинист может при случае облазить снизу доверху «метродвашный» вагон Еж6. Ничего особенного, только весь пол заставлен аккумуляторными батареями. Ничего сверхсекретного: три вагона Еж6, модернизированных в «промежуточные», стоят в резерве депо «Планерное». Их номера (5581, 5583 и 5584) кто угодно найдет в Интернете за полминуты.

Куда «Метро-2» ездит и зачем, тоже лучше посмотреть в Интернете, честное слово.

Отставные машинисты этой системы давали подписку и ничего не рассказывают. А их не расспрашивают, чтобы не провоцировать на нарушение. Только через третьи уста дошла оброненная кем-то фраза:

– Очень неуютно гнать на 80 км/ч и видеть хвост идущего впереди поезда.

Это человек объяснял, почему уволившись из «Метро-2», он проработал на ТКЛ всего полгода, несмотря на приличную зарплату.

И точка.

Рассказ машиниста
Про секретный завод

Капли разбиваются о лобовое стекло, оставляя после себя маленькие кляксы. Одна, две, три… Кляксы расплываются, и вот побежала вода, смывая с вагонов пыль и грязь. Открытый участок. Дождь. Маленькое ощущение счастья. Автомобилисты меня поймут. Снаружи холодно и сыро, а ты сидишь в тепле и сухости…

Каких только баек не ходило про этот участок. Самая известная: перегон Волгоградский проспект – Текстильщики построили открытым потому, что там, под землей, огромные законсервированные цеха, принадлежащие АЗЛК, которые в случае войны будут собирать чуть ли не танки.

Ехал со мной старый путеец, надо было ему осмотреть перегон.

– А знаешь, почему тут открытый участок сделали?

– Ну как же, завод, подземные цеха…

– Да чушь все это. На самом деле раньше это место называлось Сучье болото.

– А-а…

– Ага. Когда тянули метро, было признано экономически нецелесообразным класть линию под землей. И проложили ее поверху…

Вот так. Не знаю, может, это еще одна байка, но мне она нравится гораздо больше, чем «завод, подземные цеха».

Глава 30
Дневник Метроэльфа: Неразбериха

День какой-то сумасшедший. Вроде весна, солнце, тепло, ни малейшего желания лезть под землю. Позднее утро, почти день…

– Можешь не торопиться, на линии сорок минут минуса.

– О-па! С чего?

– А фиг знает, говорят, светофор с утра сломался, а потом то ли три, то ли четыре состава загнулось.

– Да ладно, прикалываешься?

– Ага, заняться мне больше нечем.

Вот и поработали, называется. С весной вас? Линейный, инструктажи… Все как всегда. Пора вроде и идти. Пять минут – нет моего состава. Десять… Пятнадцать… Решил позвонить на блокпост.

– Девушки, не подскажете, где N-дцатый маршрут?

– Опомнился! Десять минут назад по первому ушел. Теперь жди через Выхино.

Выйти наверх. Сигарету… Мысленно представил, что могло твориться утром. Кажется, мне сильно повезло, что я с утра не работал.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– Такой-то маршрут, не могу отправиться, горит лампа дверной сигнализации.

– Понятно… (тяжелый вздох). Высаживайте.

А что она еще может сказать? Только высадить.

– Уважаемые пассажиры, по техническим причинам поезд дальше не идет…

И ВСЕ. Дежурная мечется по вагонам, пытаясь высадить людей. Злые пассажиры, опаздывающие на работу, огрызаются на ни в чем не повинную женщину, выполняющую свои обязанности. И что? Высадили. Уехали. А следом точно такой же состав, под завязку набитый…

Так, что там по часам? По идее, опоздание, но утром при таком сбое диспетчер наверняка крутила составы.

– Девушки, так где N-дцатый?

– Какой?.. Что-то я его сегодня на линии не видела…

– Простите?!..

– А… Нашла. Щас по второму будет.

– Уфф…Спасибо.

Трубка падает на клавиши. Хватаю рюкзак – и пулей на путь. Успел.

– Как машина?

– Нормально, но тяжеловата.

– Понял. Удачи.

Двери. Накат. Поехали… Носом в расписание. О-па, а я-то по графику иду! Уже хорошо. Значит, есть вероятность закончить вовремя. Вроде и опоздание, только я его не ощущаю. Расписание моего маршрута. Иду в графике. Народу пока немного.

С каждым кругом интервалы все меньше и меньше. Предпиковое время. Массовый выход составов из депо. Чуть подтормаживаем перед конечной. Нормально. Две минуты это не сорок, можно жить.

А вот и пик начался. Ближе к центру – хуже. Народу все больше и больше. И тут…

Вот же угораздило! Один вагон не работает на «Ход-Тормоз», другой на «Ход-3» работает «звонком», то есть собирает схему в «Ход-3» и тут же ее разбирает, чтобы собрать заново. Дзынь-дзынь, дзынь-дзынь… В итоге у меня остается из восьми вагонов только шесть рабочих. И это в пиковые часы! Интервал растет, а я не могу догнать впереди идущего. Состав от станции отходит мягко, плавно, медленно… Ползешь и ждешь вопроса диспетчера: «А скажите, уважаемый N-дцатый маршрут, какого черта вы так плохо отправляетесь и везете такой интервал?!»

Первый круг закончен. Подмена. Объясняю подменному машинисту ситуацию.

– Твою мать!

– И это самые мягкие слова. Ща поедешь – вспомнишь другие!

Объясняю инструктору.

– Ну твою же мать…

Навести стандартную чашку кофе «3в1». На такой машине и заснуть захочешь – не уснешь, но кофе как дополнительный контроль.

Второй круг. Состав забит. Люди держат двери, из-за этого интервал между поездами должен расти… Но он уменьшается! Нас держит центр, там слишком много народу. Стоянка

на станциях увеличена.

Периодически срываюсь на мат. Отдельные человекообразные особи бесят. «Ну не залезешь ты в вагон!..» В который раз переигрываю дверьми. Тут, видимо, пассажирам надоедает все это – и они выталкивают тело на платформу. Лампа гаснет.

Спасибо вам, уважаемые пассажиры, помогли.

Едем обратно – смотрю на время. Считаю минуты до Октябрьского Поля. Надо еще оформить донесение установленным порядком о выявленной неисправности…

Мы едем, едем, едем
В далекие края…

Про панику

Разговор по УЭСПМ машиниста с пассажиром после остановки состава на перегоне.

– Уважаемые пассажиры, соблюдайте спокойствие и порядок, поезд скоро отправится…

– МАШИНИСТ! Я В ПАНИКЕ!!!

– Паникеров в войну расстреливали.

Дружный хохот в вагоне.

Глава 31
Любите ли вы попрошаек?

Попрошайничество – серьезный бизнес. Вы-то видите только исполнителей, актеров. Давая им деньги, вы на самом деле кормите тех, кто стоит за их спинами – режиссеров, продюсеров и «крышу». На территории метрополитена этот бизнес под запретом. Напрасно вы его поддерживаете, честное слово.

«Осторожно, двери закрываются…» Фраза, отмеряющая отрезки пути, отрезки жизни.

– Дядь, дай десять копеек!

Извечные проводники метро – попрошайки. Нищими их язык не поворачивается назвать. Они все известны в лицо. Тот же «вентилятор». Белобрысый мужик без ног, прозванный машинистами так за своеобразную манеру креститься, по кругу. Раньше он ездил в камуфляже на инвалидном кресле, но, видимо, кураторы посчитали, что на каталке денег будут подавать больше, и его пересадили.

Проводники… Они не проверяют билеты, они проверяют наличие жалости. Все прекрасно знают, что это высокодоходный бизнес, с которого кормится целая армия отнюдь не инвалидного народу. Об этом неоднократно говорили по ТВ, но тем не менее, вы продолжаете подавать. И пока не перестанете – на вашей доброте будут наживаться крепкие, сытые, а главное, здоровые негодяи: кураторы попрошаек и нечестные менты, крышующие эту братию.

У машинистов есть инструкция, согласно которой, определив, что в вагоне попрошайка, надо доложить диспетчеру и вызвать на состав сотрудников милиции. Но вот беда: по окончании смены надо об этом написать донесение установленным порядком. С юридической точки зрения это наверное правильно, с практической – донесение, да еще после работы никому писать не хочется. Можно, конечно, сказать: ага, машинисты не выполняют своих обязанностей и расплодили попрошаек. Нет, не все так просто.

За все десять лет, что Метроэльф проработал в метро, ни один пассажир не связался с ним по УЭСПМ и не сказал, что в вагоне попрошайка. Значит, как это ни парадоксально, вам попрошайки нравятся.

Однажды он выгнал такого из первого вагона, предупредив, что если побирушка не

выйдет, то на следующей станции его встретит милиция. И что? Тот вышел на платформу и материл машиниста в голос. А пассажиры на протяжении нескольких станций выходили из вагона, стучали в дверь кабины, и на вопрос «Что случилось?» Макс получал порцию ругани – какая же он сволочь и мерзавец. Как он посмел выгнать бедного мальчика, у которого умерла мама, и ему нечего есть.

Да. Выгнал. Мальчика 20–22 лет. У которого мама умерла полгода назад (именно тогда Макс встретил его в первый раз на Калужско-Рижской линии).

…Вот на станции сел «колясочник» – так называют попрошаек в инвалидных креслах. Итак, что должен сделать машинист? Связаться с диспетчером и вызвать наряд милиции на состав. А по окончании смены написать донесение установленного образца (дата, время, номер поезда, станция, и еще указать номера всех восьми вагонов). При нынешнем количестве «инвалидов» и при смене в восемь часов он МИНИМУМ высадит шестнадцать человек. То есть после смены ему надо оформить 16 (в скобках прописью – шестнадцать!) донесений.

Спросите: оно ему надо? И сами ответьте. Будете вы после восьми часов изнурительной работы сидеть и заниматься писаниной?

Главное, был бы толк от этого… Ну высадит их милиция, ну проведет с ними профилактическую беседу, и дальше что? Выпустит! После чего попрошайка вернется в метро и продолжит свое чрезвычайно прибыльное занятие. Что имеем в итоге? Начальство рапортует Гаеву о борьбе с попрошайками, Гаев рапортует мэру. Все довольны.

Только машинисты и менты уныло матерятся в адрес попрошаек, начальства, Гаева и мэрии.

Про жест доброй воли

Кто-то оставил газету на лавочке. Жест доброй воли: я прочитал – может, кому другому пригодится. Ах, как это мило с вашей стороны…

Не пригодилась. Сквозняком газету уносит в «трубу». А вот это совсем не дело. Хорошо, если не зацепит УКПТ[29] (устройство контроля проникновения в тоннель), а то начнется:

– N-дцатый маршрут! Внимательно проследуйте перегон. Возможно нахождение постороннего. О проследовании доложите. Линейный! Пусть выезжает инструктор, проверит перегон по обоим путям. На станции такой-то сработало УКПТ…

И так до тех пор, пока инструктор не доложит диспетчеру, что все нормально. Добро – понятие относительное, учтите это. Оставили газету – устроили переполох, напрягли множество людей.

Заберите ее с собой, пожалуйста.

И пустую бутылку, кстати, тоже.

Глава 32
Дневник Метроэльфа: Разруха в головах

> При ночной расстановке на линии был обнаружен в салоне разряженный порошковый огнетушитель. Весь вагон в порошке. Вычистить его в тоннеле нереально. Поэтому с утра состав проследовал пустым в депо. Кто-то потерял время из-за идиотов, которым просто было скучно. Возможно, опоздал на электричку, на автобус… Да мало ли, куда.

---

[29] УКПТ срабатывает при пересечении посторонним инфракрасного луча.

Ехал с утра на работу, наблюдал в вагоне сцену. На диване пьяный дрыхнет, забрался с ногами, ему хорошо. А мимо него вразвалочку проходит упитанный молодой человек в милицейской форме.

На рукаве у товарища было написано «Московский колледж милиции», по лычкам понятно, что четвертый курс. Пройдя мимо спящего, он брезгливо сморщил мордашку и встал у двери, непрерывно двигая челюстями, пережевывая резинку. Вот интересно, он должен был – и по присяге своей, и чисто по совести, – пресечь злостное нарушение правил пользования метрополитеном? Если мне память не изменяет, то присягу ребята принимают на первом курсе.

Я ни в коем случае не обвиняю его. Мы получили то, что хотели. Утренние жалобы ИнфоСОСам на грязь в вагонах (в составах, ночующих на линии)… А на кого они, эти жалобы? Это же сами пассажиры оставляют пустую посуду, мусор… На себя жалуетесь?

> *«…Что такое эта ваша разруха? Старуха с клюкой? Ведьма, которая выбила все стекла, потушила все лампы? Да ее вовсе и не существует. Что вы подразумеваете под этим словом?.. Это вот что: если я, вместо того, чтобы оперировать каждый вечер, начну у себя в квартире петь хором, у меня настанет разруха. Если я, входя в уборную, начну, извините за выражение, мочиться мимо унитаза, и то же самое будут делать Зина и Дарья Петровна, в уборной начнется разруха. Следовательно, разруха не в клозетах, а в головах…»*
>
> ***Михаил Булгаков, «Собачье сердце»***

А началось это доброе утро с того, что в поезде немолодой мужчина достал из кармана конфету, развернул – и фантик бросил на пол. Когда я сделал ему замечание, он просто обматерил меня.

Если честно – мне уже все равно. У меня в кабине чисто.

А чтобы человек понял: мусорить нехорошо – достаточно перестать убирать вагоны, станции, переходы. Забыть об этом хотя бы на семь дней. И когда в понедельник с утра все будут стоять по колено в дерьме, когда не смогут сесть на сиденья потому, что они будут заблеваны и залиты пивом (а то и кровью), когда, взявшись за поручень, человек почувствует в руке окровавленный тампон, привязанный к этому поручню… Может, тогда он задумается. И наконец объяснит своему ребенку (жестко объяснит), что мусорить там, где ты живешь – плохо.

С этого все начинается, с родительских наставлений. Мне, наверное, тоже чего-то важного недосказали в детстве. Но мусор я все-таки стараюсь не кидать на пол, а складывать в сумку, чтобы выбросить в урну. Очень уж противно жить в дерьме.

Вот на Баррикадной три жителя «ну очень средней России» демонстративно жуют и бросают мусор на пути. Хоть бы кто сделал им замечание. Всем все равно. Или боятся? Тоже вариант. Господи, как же это достало. Глядя на таких вот людей, хочется прийти к ним домой и банально нагадить. Плюнуть на пол, разбить бутылку… Может быть, тогда поймут?

Вот человек стоит у края платформы и, допив пиво, бросает бутылку на путь, при этом радуется как ребенок, что она разбилась и зеленые осколки так замечательно блестят в свете фар поезда. Он не думает о том, что ночью, спустившись на путь, матеря его, осколки будут убирать. Он – Пассажир. И заплатив кровные денежки, считает, что может делать в метро чего захочет. И попробуй только ущемить его права! Он тут же метнется к колонне ИнфоСОСа и нажалуется. Мы такие: имеем права, но не хотим иметь обязанностей.

…И тут приходит в голову жутковатая мысль. А что если у тех, кто мусорит в метро, дома тоже грязи по колено?!

Про грязь в салоне

На станции пассажир судорожно стучит в кабину. Машинист открывает дверь.

– Что случилось?

– У вас… у вас там… наблевано!

Машинист спокойно осматривает кабину.

– У меня чисто. Это *у вас* наблевано.

Глава 33
Любите ли вы бомжей?

Может, это вас удивит, но если некто пьяный, грязный и вонючий спит поперек сиденья в вагоне метро – он злостно нарушает Правила пользования метрополитеном. И было бы очень любезно с вашей стороны сообщить машинисту о нарушителе.

То ли все ужасно хорошо воспитаны, то ли всем все до лампочки. Отчего пассажиры боятся сказать что-то напрямую? Через УЭСПМ, ну на крайний случай постучать в кабину? Вот обычная история: с утра в первом вагоне уснул бомж. Колоритный персонаж, грязный, с жутким запахом. Уснул и упал на сиденье, то есть ноги на полу, но два места заняты. Вы не поверите, три круга спал. Три круга! В утренний пик на ТКЛ. Думаете, машинисту об этом хоть кто-нибудь сказал? Нет.

Так и ездил народ, зажимая носы и стараясь не приближаться. Самые отважные садились рядом, причем голова спящего оказывалась рядом с коленями пассажира. Надо бы уточнить, может, педикулез уже отменили высочайшим повелением? Не говоря о прочей мелкой фауне, что на бомжах водится.

Спросите, откуда машинист узнал про бомжа? А он его видел на Рязанке и по уходу состава под оборот на Планерной.

– Почему сам не вызвал милицию?

– Любопытство. Вот честно, мне было чертовски любопытно, на сколько хватит терпения у людей в час пик!

– Ну как-то это сурово…

– Ой, только не надо говорить про жестокие эксперименты на пассажирах. Любой мог связаться со мной по УЭСПМ и сказать! Я вызвал бы милицию – и дело с концом… Что и произошло в конце третьего круга, когда уже мое терпение лопнуло…

Действительно, какие эксперименты? Люди молчат, значит, людям этот бомж нравится. А у нас все для людей.

Или вам его жалко? А ему вас – нет. Он на вас плевать хотел. Может, кстати, буквально плюнуть. Чихнуть, харкнуть, блевануть. И какую заразу вы от него подхватите, это лотерея…

Вообще, вам не кажется, что мы как-то стали не способны на поступок? Мы, в массе своей. Ведь нажать кнопку на виду у всего вагона и попросить меня вызвать милицию, это пусть маленький, но поступок. Кстати, пользуясь устройством «пассажир – машинист», не забывайте, что во время движения в него надо практически вплотную орать, иначе ничего не слышно. Как правило, машинист на станции переспрашивает, что случилось (если не может разобрать)…

Сделаем скидку на то, что в мужчин, родившихся в СССР, еще со школы вбито: стучать – западло, жаловаться – плохо. Но честное слово, сообщив о бродяге, спящем на сиденье в вагоне, вы поступите хорошо. Поймите, если милиция не будет гонять бомжей – те будут ездить. И с них на вас будут прыгать вши. И от них вы подцепите туберкулез. Себя не жалко – за детей своих побеспокойтесь.

От пассажира нужен только сигнал машинисту. Есть Правила пользования метрополитеном, и если кто их нарушает, прямая обязанность подземной милиции – нарушение устранить. Она для того и залезла под землю: чтобы там было безопасно. Вы ей только свистните, она же не все видит.

Нет, оказывается, гораздо проще прийти домой, налить горячего чая и, зайдя на сайт

метрополитена, написать жалобу на засилье бомжей, на вонь, на… Да много на что.

– И часто бомжи по три круга лежат?

– Да вот буквально вчера: Планерная, оборот. Поезд уходит в тоннель, в седьмом вагоне расхристанный мужик спит на сиденье. Из-под оборота этот вагон – второй. Снова взыграло любопытство: на этот раз пожалуются пассажиры или нет? Нет! Перебегают в первый или третий (похоже, от спящего сильно и невкусно пахнет), но молчат!

– И на сколько их хватило?

– Я не выдержал, на Тушинской сам вызвал милицию… Вот честно, разве приятно ездить в вагоне с бомжами? Судя по отсутствию жалоб – приятно!

Про терпеливых пассажиров

Вышел состав на линию: один вагон новый, только с завода. И в вагоне начали обгорать пуско-тормозные сопротивления. С новыми это бывает, ничего страшного, но сидеть в таком вагоне удовольствие ниже среднего. Дежурная доложила, что за составом остается запах гари. Машинист прибежал в вагон. По его словам, в вагоне дышать было абсолютно нечем, аж глаза слезились. Но пассажиры сидели как ни в чем не бывало. «Все молчат, а мне что, больше всех надо?»

Хотя, казалось бы, нажми кнопку…

Глава 34
Дневник Метроэльфа: Симфония подземки

> На Кузнецком в шестой вагон сели Саксофон и Гитара. Нечасто, но встречаю их. Если садятся в первый – гоняю. Машинист, когда едет, постоянно слушает этот вагон (дальше не слышно), и любой посторонний звук в монотонном шуме нервирует. Сразу думаешь: не отвалилось ли чего?..

Состав плавно покачивается на кривых, вместе с ним качается в животе коктейль из фенеланина и ортофосфорной кислоты. Я понимаю, что мой желудок этого не приемлет, но иногда так хочется…

Выезжаем на открытый участок. Дождь. Стук капель по стеклу и крыше сливается в «белый шум». В метро ведь звуки одни и те же. Шум поезда, звук движения дверей, шорох ног пассажиров и непрерывный гул голосов. Ты настолько привыкаешь к этой симфонии подземки, что уже просто ее не замечаешь – но любой посторонний звук режет слух, как фальшивая нота.

Почему машинист, выйдя из кабины, ждет, пока поезд не уедет в тоннель? Он прослушивает состав. Чтобы нигде ни лишнего звука. Это настолько въедается в подкорку, что даже не на работе, просто находясь на станции или в вагоне, ты, словно опытный дирижер, слушаешь техногенную симфонию.

Вот поезд стоит на станции, раздается легкий свист из-под вагона, машинист закрыл двери, поезд тронулся, свист исчез. Понятно: травит воздух из тормозного цилиндра, неприятно, но не смертельно и на безопасность движения не влияет. Будет состав в депо сдавать – запишет в книгу ремонта.

Вечер. С фарами в этот раз повезло. Яркие лучи ножом режут тьму тоннеля. Что-то буркнул диспетчер, наверное, кто-то из машинистов доложил, что едет в депо и это «бурк» означает «верно».

Только о фарах подумал, тут же пискнула «Игла»: отказ. Блок фар вагона 6540. Через 10 секунд – норма. Удобная штука эта «Игла» по большому счету…

Пик. Пара минут опоздания. Люди. Улыбки, радость, грусть, слезы. Весь набор

человеческих эмоций в плотно спрессованном пространстве: если постараться, можно ощутить эту неповторимую ауру людских потоков.

Утром она рваная, резкая. Люди едут на работу. Невыспавшиеся, нервные. Когда работаешь с ночной (или в раннюю смену), это бодрит. Вечером – наоборот. Аура более спокойная: рабочий день окончен, люди едут домой. Не удалось сесть в поезд? Ничего, можно подождать следующий…

«Пикеты» неторопливо проплывают за окном. Каждые 100 метров в тоннеле находится табличка с номером «пикета». Это сделано для удобства как машинистов, так и других служб. Ведь надо определять, допустим, где в тоннеле следовать с особой бдительностью после ночной промывки или смены рельсов? А так – «от пикета 114 до пикета 110», коротко и понятно.

«Начинается земля, как известно, от Кремля…» Так и отсчет «пикетов» начинается со станции Китай-город. Причем по обоим путям.

Смотрю на знаки. В тоннеле висит полно знаков. Например, «стрелы». Стрела вверх – отключение тяговых двигателей. Если с буквой «П» – то отключение двигателей в пик, а «Н» – отключение в режиме нагона, при опоздании. Стрела вниз – дополнительное подключение. Или «3/418» – значит, сейчас будет подъем 3 тысячных на протяжении 418 метров. Косая черта указывает, подъем (/) это или уклон (. «Тысячные» – единица измерения. Наибольший уклон на ТКЛ 40 тысячных, то есть за 1000 метров тоннель опускается на 40 метров вниз. Вообще все эти знаки прописаны в «Инструкции по сигнализации», которую, я думаю, можно найти в Интернете.

А поезд идет. Интересная особенность: разница во времени между поездкой в салоне и поездкой в кабине – огромна. Необязательно сидеть за контроллером. Даже если просто едешь с кем-то. Вроде бы только отправились, а уже приехал…

Вот и подошла к концу смена. На линейном все как обычно. Как в хорошем кабаке, ну кроме выпивки, женщин и драки: люди едят, ругают начальство, спорят до хрипоты, шутят. Причем все это по большей части несерьезно. Обычный сброс стресса. Того ежедневного стресса, который машинисты вывозят из «трубы».

И наконец-то не надо прислушиваться. Но готов поспорить, если вдруг среди шума и гама раздастся типичный нештатный «метрозвук», разом дернутся и насторожатся все.

Про любимую работу

Вы охреневаете от того, что вам нечем заняться?
Вам скучно и безумно клонит в сон, а пятую точку свело до судорог?
Вокруг вас толпы людей, но не с кем поговорить?
Значит, вы работаете машинистом метро.
ОЧНИСЬ ЗАРАЗА, ТЫ ЗА КОНТРОЛЛЕРОМ!!!

Глава 35
Приказано нюхать

– Слышал? Беговую махнули.

«Махнули» это значит «промахнулись».

– Да ладно…

– Серьезно, буквально только что. Пятью вагонами проехал.

– Жесть. А причина?

– Фиг знает, если пять вагонов, то, скорее всего, «сон на рабочем месте», а там – что Управление скажет.

– «Молнию» еще не прислали?

– Пока нет, ждем-с.

На линейный начинаются непрерывные звонки. Оператор повторяет одну и ту же фразу.

– Это не наш состав. Звоните на Пролетарскую.

Никто ничего не знает, но новость сразу начинает обрастать дикими слухами.

– Говорят он на 905-м двери не открыл…

Как потом оказалось – открыл. По команде диспетчера высаживал пассажиров.

Самый большой страх:

– Только бы не пьяный оказался…

У всех на ТКЛ крепко отпечатан в памяти случай, когда нетрезвый машинист проскочил Кузьминки. Наказали тогда всех, кто хотя бы теоретически мог заметить, что коллега малость не в себе. Кто рядом с ним оказался – тому и по шапке.

– Вы же на Рязанке стояли, неужели не видели, что он пьян?!

– Не видел! Или я должен был его обнюхать?!

Пока что не должен. Под землей горько шутят – вот еще один такой случай, и выйдет инструктаж: «При работе на маневрах, маневровому машинисту вменяется в обязанность обнюхивать прибывшего основного машиниста, и в случае обнаружения постороннего запаха (перегара, жевательной резинки, антиполицая и пр.) немедленно доложить о результатах обнюхивания диспетчеру, не допуская основного машиниста к управлению подвижным составом до обнюхивания его машинистом-инструктором». С Управления станется сочинить такую «закавыку»[30]. Они большие выдумщики…

Машинисту состава, шедшего следом за промахнувшимся, тоже пришлось невесело. ЧП случилось в самый пик, когда расстояния между поездами минимальны и надо держать интервал: полторы минуты вынь да положь. В такой ситуации многое делается с опережением – он пошел, и ты сразу пошел. Если светофоры начинают открываться, это говорит о том, что состав перед тобой со станции поехал. Машинист следующего поезда, как правило, сразу двигает ручку в «Ход». А тот деятель станцию-то проехал – и светофоры, разумеется, начали открываться!

Но здесь четко сработал диспетчер.

– Такой-то маршрут, не приближайтесь к Беговой!

У машиниста реакция на команду мгновенная. Успел остановиться, а то бы получили второе ЧП: сначала проезд станции, и сразу за ним проезд светофора следующим составом. Спасибо диспетчеру…

К счастью, оказалось: нет, не пьяный. Заснул.

Самое интересное, что если машинист захочет выпить, помешать ему нереально. Явится трезвый, пройдет медконтроль, сядет в кабину – и хоть залейся. Прямой смертельной опасности для пассажиров в этом нет: худшее, что он может вытворить спьяну – зажать человека дверью. На все остальное есть автоматика.

Тем не менее пьяный в головной кабине поезда – нечто из ряда вон выходящее.

Значит, он разлюбил свою работу.

Рассказ машиниста
Про пьяного за контроллером

А было так. Станция Кузьминки. Пьяный машинист за контроллером. Проехал станцию, осадил[31]. Машиниста уволили, завели уголовное дело. Девять выговоров по депо.

---

[30] **Закавыка** (*сленг*) – опыт бреда в форме служебной инструкции; термин детально разъясняется в следующей главе.

[31] **Осаживаниие** – движение состава назад. Категорически запрещено в метрополитене, т. к. может привести к крушению следом идущего поезда и гибели пассажиров. В особом случае допускается при пожаре в поезде, въехавшем частью вагонов в тоннель.

Даже маневровых в Управу таскали. Наказали в итоге всех: и маневровых, и машинистов, ехавших перед пьяным и позади него.

– Вы же видели его на Рязанке, неужели не заметили, что он пьян?

А если не заметил? Каждый знает: можно быть в «состоянии нестояния» и выглядеть абсолютно нормально. Запах? Извините, мы не собаки, нет у нас ритуала взаимного обнюхивания при встрече.

Можем, конечно, начать обнюхиваться. А что, прикольно. Но как сказал один машинист: «Я пережил трех начальников депо и трех замов, а с коллективом мне еще работать…»

Обычная история: наказать невиновных, наградить непричастных… Невиновные строго наказаны, вот только награждать некого.

Глава 36
Дневник Метроэльфа: Закавыки

Эта глава написана по неоднократным просьбам машинистов депо «Планерное» ТКЛ Московского метрополитена.

Что такое метро?

Ну, для каждого метро – что-то свое. Для одного просто транспорт, для другого аудитория с неплохой акустикой, клуб по интересам, да и банально биржа труда (вспомнить хотя бы Пушкинскую по субботам в полдень).

Для меня? Помимо того, что работа, это еще своеобразный клуб общения. Мы же не только водим поезда, но и обсуждаем все на свете. На работе только о работе?.. Ну уж нет. А поржать над «закавыками»? Не знаете, что такое «закавыки»?! Ну-у…

> *«Закавыка» (сленг) – данное слово недавно появилось в лексиконе служб эксплуатации Моск. метрополитена. Означает инструктажи, предписания, рекомендации, «спущенные» сверху. Отличие «закавыки» от обычных бумаг в том, что «закавыка» вызывает у читателя мощный эмоциональный всплеск (смех, злость, агрессия). «Закавыка» представляет собой образец чистейшего бреда. Названа так в честь популярного сотрудника Службы Подвижного Состава (СПС) «Дяди Вани» Закавыкина.*

Вот, например, одна из «закавык», вызвавшая у машинистов дружную однозначную реакцию, выраженную в пяти словах: «Да они там совсем охренели?!»

Суть такова. При перерыве в работе свыше десяти дней машинисту рекомендуется (рекомендуется, ха-ха!) явиться на службу заблаговременно, но не менее чем за один день до начала работы. Машинисту надо изучить инструктажи и руководящие документы, вышедшие за время его отсутствия, после чего он едет в депо, чтобы его проинструктировало начальство. А машинисты со стажем работы до 1 года обязаны приехать в форме, так как с ними необходимо провести «контрольно-инструкторскую поездку».

Шикарно? Ты в отпуске, но должен выйти на работу. А «молодые» – выйти на работу в форме. А если ты не выполнишь «рекомендации» СПС, то как минимум в первый рабочий день будешь «висеть на «портянке», и в результате лишишься части премии.

То же самое и с больничным. Если тебя выписали, скажем, с 15-го числа, то 14-го ты вроде как еще на больничном, но кого это волнует? Составителя этого документа? Ну уж точно нет. Подумаешь, какой-то Трудовой кодекс.

Тяжела и неказиста жизнь простого машиниста. Если еще учесть, что отпуск бьется на

две части, то согласно «закавыке» у нас откусывают целых два дня от отпуска.

А представляете ту же «инструкторскую поездку»? Инструктор сажает молодого машиниста за контроллер. Но машинист еще не проходил медкомиссию! То есть инструктора эта несчастная «закавыка» намеренно толкает на должностное преступление. Например, доверить управление составом человеку, который может находиться в состоянии легкого алкогольного опьянения. А что? Имеет право быть нетрезвым! Официально-то он в отпуске!

И не дай бог, чего случится. Первой полетит голова инструктора. Вообще-то инструктор в рабочем порядке имеет право допустить машиниста до смены (подчеркиваю – до смены!) под личную ответственность. Но только если машинист был уже у медиков. Так может получиться, если кому-то дали час резерва, поскольку у него пульс или давление слегка не в норме, а на линию позарез нужен еще один состав.

Заставить проходить медкомиссию перед «инструкторской поездкой»? Э-э-э… Машинист, заступающий на смену, проходит медкомиссию – а тут какая смена? Он еще в отпуске (или на больничном), причем официально, с подтверждающими документами.

А машинисты уходят в отпуск потоком и выходят так же. И если следовать «закавыке», руководство депо вместо исполнения своих прямых обязанностей (коих у того руководства выше крыши) должно заняться, мягко говоря, фигней, т. е. инструктажем локомотивных бригад…

Наверное, по мнению нашей уважаемой СПС, начальнику депо и его заместителям больше заняться нечем?

Метро – государство в государстве, и законы, которые пишутся наверху, под землей не действуют… Увы.

Кстати, тут мне рассказали, что был один работник метро, который знал «Дядю Ваню» Закавыкина еще по депо «Апрелевка». Ну и тиснул в газете статейку о том, что тот сначала развалил железную дорогу, а теперь взялся за метрополитен.

Совещание в метродепо. Дядя Ваня:

– А такой-то у вас еще работает?

– Уже нет.

– Жалко, а я хотел его показательно уволить…

Рассказ машиниста
Про брак в работе

Фраза, услышанная сегодня на линейном:

– Твою мать, объясните мне, идиоту, какого хрена из-за «браков» снимают машинистов, замов, трахают мозг начальникам депо! Ну почему, почему не снимают начальника Службы Подвижного Состава метрополитена?! Ведь это под его чутким руководством мы получили за полгода шестнадцать (!!!) эксплуатационных «браков», из которых тринадцать – проездов!..

Интересно, а действительно, почему?!

Глава 37
Ключ от метро

Машинист проходит в метро через тот же самый турникет, что и мы. Проходит по смарт-карте, очень похожей на те, которыми мы пользуемся. Можете удивляться и смеяться, но другой возможности бесплатно попасть на работу для машинистов не предусмотрено.

И вот ситуация: заболел человек. Отлежался, больничный закрыл, пошел в отдел кадров: время менять смарт-карту.

– Мы у тебя ее забрать можем, но резервную не выдадим. Сейчас нет. И вообще,

почему ты не пришел, когда надо было сдавать? Мы объявление за два месяца повесили!

Объявление, что карты принимаются на обмен в течение ТРЕХ дней: прямо подарок машинистам, с их-то рваным графиком работы…

– Я на больничном вообще-то был.

– Ну и что? – С гордостью: – У нас люди из больницы приезжали карты менять!

Чем гордиться?! Тем, что люди из больницы сбегают, чтобы привезти вам карты на обмен?

– Значит, так, если четырнадцатого не привезешь карту, то мы ее тебе менять не будем вообще. Будешь платить за проезд.

То есть он, чтобы работать, должен платить за это деньги? Представьте себе, да.

По словам машинистов, смарт-карты – прямо какой-то больной вопрос в московском метро. Допустим, у тебя украли документы. Ну, бывает. Украли, забыл в транспорте, потерял. Как правило, смарт-карту вместе с талоном предупреждения носят в служебном удостоверении. Человек, соответственно, приходит в отдел кадров, чтобы восстановить все это. Ан нет. Удостоверение выписать не проблема, а вот смарт-карту резервную выдать – фигушки. Пока в расчетном листке не будет прописано, что у тебя из зарплаты вычли стоимость утерянной карты, новую не дадут. Потерял документы 10-го числа – все, месяц будешь платить как миленький за то, чтобы попасть на работу. И попробуй только встать в позу обиженного и на службу демонстративно не выйти, уволят без разговоров.

А смена смене рознь, есть такие, когда машинист по нескольку раз бегает через турникет… 1-я поездка – он едет на работу, заступает, садится на поезд. Ставит его в депо. Опять идет на линейный (через Планерную – это 2-я поездка). Делает круг, опять ставит состав в депо (3-я поездка). То есть, отработав смену, он трижды заплатил родному метрополитену. За то, что тот благосклонно позволил человеку поработать.

Нет-нет, никто не сошел с ума, машинист может предъявить на входе удостоверение.

Только его по удостоверению на работу не пустят!

Вас это удивляет? Машинистов уже нет. Они привыкли.

В конце концов сдал наш больной карту на перекодировку. Обещали вернуть 20-го числа, резервную не дали: мотивировали отсутствием. А у контролеров приказ: «По удостоверениям не пускать». Только по картам.

Будет платить.

Как миленький.

Про парадоксы метрополитена

В метро идет повсеместная борьба с курением работников, да еще и повсюду социальная реклама на плакатах: курить вредно, курить уже не модно…

При этом на мониторах (над ИнфоСОСами) вовсю крутят рекламу сигарет одной известной марки.

Воистину деньги не пахнут.

Как минимум не пахнут табаком.

Глава 38
Дневник Метроэльфа: Тяжелый месяц август

Август две тысячи не скажу какого года: такого количества «браков» на Московском метрополитене никто не вспомнит, просто столько раньше не было. Какие бы причины ни выдвигались нашими «главнокомандующими», среди обычных машинистов ходит только одна: доигрались. Сколько можно закручивать гайки? Вот резьба и полетела. Машина пошла вразнос.

И «браки»-то глупые по большому счету.

Некоторые станции, например, Полежаевская (первый путь), просто созданы для проезда светофора. Состав стоит на станции, выходной светофор – зеленый. А вот второго светофора не видно. Вернее, он был раньше виден (для этого надо было просто наклониться), но сейчас его загораживает антенна сотовой связи. Почему-то вспомнилось: «А че? Десять баксов-то не лишние…» Плевать на безопасность пассажиров, давай, машинист, отрывай задницу от кресла, не развалишься за смену 8,5 часов прыгать, ну, отвлечешься от контроля высадки – посадки, это неважно, главное, бабло капает…

Второй светофор переключается на зеленый при интервале 1,05, но это только если на линии без сбоев. А если не переключился? Значит, машинист стартовал под второй желтый. А дальше за желтым уже частота «0»[32], и состав останавливается. Только вот незадача, хвост состава остается на станции, и входной светофор на станцию – красный.

Тем временем следом идущий видит, что светофоры начинают открываться – и ручку в «Ход»… Особенно в час пик или при опоздании, что в принципе на ТКЛ норма. Я не открою Америку, если скажу, что практически каждый машинист, проработавший на ТКЛ длительное время, вставал перед Полежаевской экстренным торможением.

А сколько таких станций по метрополитену? Вместо того, чтобы отнимать у машинистов талоны за нарушения вроде «слишком тихо повторил показания светофора, требующего снижения скорости…» – лучше бы господа начальники приехали на линейный и в спокойной обстановке поговорили с нами. Нормально, по-человечески разобрались, что, где и как. Так нет же: обязательно собрание по «безопасности движения». Кто хочет выйти на трибуну и толкнуть речь?

Или вот есть у нас такая пара: 417-й и 415-й светофоры. Раньше проезжаешь 417-й, и если 415-й красный, то частота с «80» переключалась на «75»: то есть ты понимал, что следующий красный, – и начинал заблаговременно тормозить. Теперь же все проще. Вылетаешь из-за кривой – о-па! – а вот он, родной, запрещающий. Не спорю: тормозного пути до него хватает. Если все работает как надо. А я к нему подлетал в утренний пик, при полной загрузке вагонов, при неработающем авторежиме (этот прибор регулирует токи торможения и усилия на колодки при разном весе вагонов, чтобы тормозной путь был одинаков независимо от количества людей в поезде) – и еще одном вагоне, не собирающем схему на «тормоз».

Да, я остановился перед красным 415-м. Но руки были мокрые (как и задница).

А что, все понятно, ведь нервы машинистов – не ходовая часть. Не страшно. Ну, мрут эти машинисты от стрессов, спиваются от того же – фигня. Новых наберем.

Проезд запрещающего сигнала светофора грозит снятием с должности без права восстановления. Интересно, что говорит по этому поводу Трудовой кодекс? Хотя… Кто его читает? Раньше за проезд снимали с поездной работы на три месяца, после чего человек мог восстановиться. Сейчас же – запрет на профессию. Плевать, что в машиниста были вложены деньги, силы, время – снять, и баста. Деньги считают только в своем кармане. А в государственном?.. Пассажиры ездят? Ездят! Деньги за проезд платят? Платят… Ну и какие вопросы?

А ведь есть такая поговорка: «За одного битого двух небитых дают». Вот она как раз в полной мере отражает суть нашей работы. Человек, проехавший светофор или станцию из-за нерасчетливого торможения, никогда больше этого не повторит[33]. Он будет останавливаться

---

[32] **Частота** – имеется в виду управляющий сигнал для АРС (автоматической системы регулирования скорости).

[33] Если честно, есть умельцы, которые проезжали запрещающий светофор (причем один и тот же) два раза. Светофор А2 благодаря машинисту Яшкову (уволен) в народе переименован в ЯШ2. Машинист дважды проехал его под запрещающее показание (*Примеч. М. Рублева*).

заблаговременно, он встанет лишний раз, чтобы убедиться в показании светофора (если его не видно), но никогда он больше не допустит такой ошибки.

Поверьте моему опыту.

Это был не светофор, это была станция. Во время обучения проехал «рейку» из-за нерасчетливого торможения, встал под самыми часами. Мне хватило.

Машинист давит на жалость
Про плохое обслуживание

Блин, понаставили на станциях «информационных колонн», ну и люди тут же начали пользоваться ими как «книгами жалоб»! Тоннами рассылаются по депо бумаги о некачественном обслуживании пассажиров – со слов самих пассажиров.

Вот типичный повод для жалобы. Китай-город, второй путь. «Осторожно, двери закрываются…» Закрыл. Тут же ко мне подлетает пассажир и начинает благим матом орать: как я посмел закрыть двери, да еще перед ЕГО носом, таких, как я, убивать надо, причем не только меня, но и всю мою семью до седьмого колена…

Пассажир трезвый, прилично одетый. Я молча поставил ручку в «Ход» и уехал, хотя внутри все клокотало. Но что я могу сделать? Находясь на работе, машинист бесправен. Если я отвечу пассажиру его же словами, он сразу поскачет к инфоколонне и… «Меня машинист оскорбил, хотя я просто сделал ему замечание…»

Как после этого я должен относиться к пассажирам? Я понимаю, что по большей части в метро ездят нормальные люди. Но… Вы тоже часто судите нас по тем машинистам, которые зажали вас дверьми, возможно (подчеркиваю – возможно) оскорбили вас. То есть огромный цех эксплуатации судят по нескольким работникам.

Пассажиры строчат жалобы на машинистов. Машинисты, получая из-за этого по мозгам, начинают тихо ненавидеть пассажиров и стараются нагадить им в рамках своих должностных инструкций – благо народ то и дело пытается войти после объявления об окончании посадки. После чего летят новые жалобы.

Итог – замкнутый круг. И как разорвать его, не знает никто. Вот Управление и продолжает «драть» машинистов, идя по пути наименьшего сопротивления… Как результат… Читайте выше.

Глава 39
Запах гари

Помните, наверное, были когда-то в вагонах метро стоп-краны. Такие красные, с табличками, с пломбами, ну прямо как в настоящем поезде. Теперь их нет.

Знаете, почему исчезли эти красные рукоятки? А вот угадайте: если вагон загорится, какая первая реакция пассажира? Верно, дернуть стоп-кран. Реакция инстинктивная, животная, неконтролируемая: спасайся, кто может!.. И что дальше? Состав встанет в тоннеле, посреди перегона. И будет там ярко полыхать. С живыми людьми внутри.

Извините, пожалуйста, что у вас отняли шанс все испортить и не дать машинисту спасти горящий поезд. Ехать в вагоне со стоп-краном, может быть, и интереснее (пассажир чувствует себя Очень Важной Персоной – ишь, какой у него есть Важный Красный Рубильник), зато без него надежнее.

Потому что главная задача машиниста, если вдруг загорелось или есть малейшее подозрение, будто загорелось – быстро вывести поезд на станцию. Вытащить нас из «трубы» и открыть нам двери. А потом уже разбираться: «Горим, не горим?!»

Любой намек на горение – стресс для машиниста сильнейший. Тем более что тревога всегда внезапна.

Вот достаточно типичная история: как это бывает.

«…Линия идет. Плавно, без остановок. Время – полдень, опоздание двадцать шесть минут от графика. Периодически в монотонный шум поезда вклинивается диспетчер и начинает раздавать выдержки. Кому минуту, кому две. Машинисты прекращают гонку и «висение на хвосте». Гнали как сумасшедшие, насилуя машину – и, нагнав две минуты, получили в центре выдержку эти же две минуты. Куда, спрашивается, торопились? До свидания, график, здравствуй, опоздание. Только согнали его до двенадцати минут, теперь подняли до двадцати, и это еще пик не начался.

Поезд едет. Нет, это нельзя назвать ездой. Медленно-медленно катимся под желтые. Опоздание растет. Уже тридцать минут. Причина? А кто его знает. Диспетчер молчит – значит, никто не сломался. Сорок минут! Нет, это уже несерьезно. Домой-то хочется!

– N-дцатый маршрут!

– Слушаю, диспетчер.

– Дежурная с Пролетарской доложила: за вами запах гари.

Блин, вот повезло-то…

– Понятно, диспетчер.

Сам по зеркалам вдоль состава: семь вагонов новых, не горит ли где желтая тормозная лампа, нет ли искр из-под вагона. Ничего. Никаких признаков. На Волгоградке закрыл двери и нажал педаль безопасности, чтобы проверить накат. Все нормально. Катимся.

Уффф… Ложная тревога. Видимо, кто-то по второму пути подтормаживал пневматикой, а дежурная посчитала, что это я «повез запах»… Обошлось на этот раз, пронесло…»

Такие ложные тревоги на пустом месте случаются довольно часто. Понятно, что дежурным незачем разбираться в тонкостях работы подвижного состава, но странно, что их не учат считывать показания бортовой сигнализации. Надо выучить всего две лампы: белую и желтую. И никаких проблем. А то начинается крик на всю линию:

– Диспетчер! N-дцатый маршрут уехал с ЗЕЛЕНОЙ горящей лампой!!!

Пафос, с которым эта фраза произносится в селектор, достоин школы Станиславского, а если приплюсовать запыхавшийся голос (бежала аж с середины платформы), то получается портрет минимум спасительницы города.

А горящая зеленая бортовая лампа всего-навсего показывает, что на вагоне выбито реле перегрузки. Чаще всего машинист выбивает его сам, чтобы определить неисправный вагон. Но сейчас встревоженный диспетчер начнет мотать нервы машинисту. Это не подарок – ехать в час пик на семи исправных вагонах и общаться с диспетчером. Переговоры с ним категорически запрещены при режиме «тяги – торможения». Значит, придется сбрасывать ручку в «ноль», что приведет к потере скорости и увеличит интервал (попробуй диспетчеру не ответить, достанет мертвого, вызывая). Нагнать интервал на семи работающих вагонах непросто. А виноват кто? Правильно, машинист! Он же сам ручку в «ноль» сбросил! Поезд потерял скорость, интервал вырос. Как ни забавно, вот так несколько слов дежурной в селектор способны вызвать опоздание…

Тревога тревоге рознь, бывает хуже. Вот случай, когда у машиниста не было оснований сомневаться: до пожара считаные секунды.

«…Будни. Часа четыре вечера, предпиковое время. Текстильщики, первый путь, отправляюсь. Только ушел в «трубу» – и тут истошный писк «Иглы»: сработал пожарный извещатель на вагоне 6548, АРС, левый блок.

Во попал! Тут же доклад диспетчеру. И ручку в «Ход-3». Мчусь вперед, на станцию. «Игла» пищит. В голове – самое худшее. Горим, не горим? Начинаешь сразу вспоминать инструкции, как это все тушить. Взгляд на индикатор ОСП (огнетушитель самосрабатывающий порошковый): он погашен. Только бы не вспыхнул, только бы не вспыхнул… Вспыхнет индикатор, значит, огнетушитель сработал, а это все! Точно тогда горим!

Кузьминки. Двери открыть. В один микрофон: «Поезд дальше не идет, просьба освободить вагоны…», в другой: «Диспетчер, иду осматривать состав». Состав затормозить.

И пулей к тому вагону (а он, зараза, седьмой по счету). Пассажиры выходят потоком – и я вдоль вагонов с реверсивкой в руке. Думаете, пропустят? Как бы не так. Приходится вежливо просить:

– Уважаемые пассажиры, не могли бы вы пропустить меня, пожалуйста, а то, похоже, у меня седьмой вагон горит!!!

Вяло реагируют, вяло. Не верят. Плохой я актер.

Добегаю до вагона. Щиток открыть. Все тихо и спокойно. Провода на месте, дымом не пахнет. Бегом обратно.

– Диспетчер, вагон осмотрел, все в порядке.

– Понятно. Будете следовать резервом в депо «Выхино».

Пока бегал туда-сюда, докладывал – дежурная высадила всех и дала диск. Двери закрыть. «Ход-3». Прикурить сигарету. Выдох. Еду.

В депо проверили – оказалось ложное срабатывание. А нервов потрепало почти как настоящее. Но все-таки какое счастье, что ложное!»

Рассказ машиниста
Про задымление в вагоне

Врубается УЭСПМ, а я только уехал с Пушкинской.

– Машинист, во втором вагоне задымление!

Ой, блин! Где дым, там и огонь, а у меня люди! Ручка в «Ход-3», рука тянется к связи с диспетчером, и тут слышу:

– Машинист, во втором вагоне кто-то пернул! Задымление! Ничего не видно!

– Понятно. Ждите пожарную бригаду!

И уже диспетчеру.

– Диспетчер, прошу сотрудников милиции ко второму вагону.

На Баррикадной, хохоча, из вагона выскочили парень с девушкой. Милиции, увы, не было.

Грустно. Вспомнился старый анекдот: «Умом выделяться надо, умом!»

Глава 40
Дневник Метроэльфа: С Новым годом?

> Предпраздничный день. Цветы на путях, цветы на платформе, цветы в руках. Развозя «трупы» мужского и женского пола, ощущаю себя катафалком на похоронах…
>
> Один из машинистов: «Точно! А я-то пытался понять, что же мне это все напоминает?!»

Ну что, друзья, Новый год на носу? Помните анекдот: «Оптимисты изучают английский, пессимисты – китайский, и только реалисты – автомат Калашникова». Так и русский человек запасается на НГ чем? «Топливом» и «боеприпасами», то есть водкой и пиротехникой. А если водка уже внутри…

Согласитесь, это безумно весело: зажечь большую петарду в первом вагоне и выбросить в форточку. Правда, тебе не слышно, как она хлопнет, но вот в 6–7-м вагоне бабахнет великолепно, причем еще эхо… И начинаются истошные вопли по УЭСПМ:

– Машинист, у вас тут что-то взорвалось, сделайте что-нибудь, мы все умрем!..

И пока машинист соображает что же там могло взорваться – получи, фашист, гранату! – мы вторую петарду в форточку! Веселье в полном разгаре. В итоге на станции осмотр состава, машинист в мыле, на нервах. С Новым годом, блин!

Текстильщики. Двери закрываются, мужчина сует ладонь. Ее зажимает. Если вам зажало ладонь, что вы делаете? Именно, вытаскиваете. Но тут другой случай, человек практически начал биться в истерике. Ему дежурная:

– Мужчина, уберите руку.

– Ты что, бля, сука, не видишь, бля, мне ее зажало?! Машинист, бля, урод, двери открой!!!

Если он, наивный, после таких слов думал, что я впущу его в салон… Чуть приоткрыл двери. В итоге мужик остался на платформе, пнул со всей силы ногой дверь, обматерил дежурную и пошел ближе к середине.

Сотрудник метрополитена, находясь на рабочем месте, обязан любить пассажиров. Пассажир может тебя материть, смешать с дерьмом, а ты обязан улыбаться и вежливо отвечать. И не дай бог ответить быдлу на его языке – права знают все. Тут же начинаются жалобы ИнфоСОСам. «Дежурная по станции меня оскорбила…»

Вы можете сказать: «А вот работники метро…» Друзья, не будем стричь всех под одну гребенку. Это отдельные личности и персонажи. Если бы все пассажиры были такие, каких я тут описываю, метро бы просто стояло. То же самое и мы.

Опаздывал летом на работу, забыл удостоверение в других штанах. А в удостоверении у меня, как и у большинства машинистов, лежит смарт-карта, по которой мы проходим через турникеты. Подошел к дежурной (я был в форме, как положено), попросил пропустить, объяснил ей ситуацию. Ох как же она на меня орала! Это был не мат, это была песня. Правда, хватило меня только на минуту прослушивания: рявкнул так, что милиция из дежурки выглянула. Но в итоге все равно купил билет. Сам виноват. Забыл – плати…

Нет, блин, все-таки народ перед праздниками неадекватен. Пролетарская, у первого вагона две девушки рассматривают схему метрополитена. Там на ящике таком реклама со схемой. Видимо, не могут найти станцию. Надо спросить. У кого? Правильно. У машиниста. Он ведь знает все. Начали стучать и пытаться зайти в кабину. Ага, так я им и ответил при интервале 3,5 минуты (передо мной поезд в депо ушел) и десятиминутном опоздании на линии. Видя, что я не собираюсь даже вставать, вернулись к ящику и продолжили изучение схемы. Самое интересное: рядом на платформе стоял выхинский машинист, ждал состав. Почему не подойти к нему? Или барышни решили, что раз он в форму одет, но не в поезде сидит, значит, он неправильный машинист?..

Вообще сейчас в метро мало позитива. Ну а что вы хотите, кризис. Люди злые, дерганые. И срывают злость на ком ни попадя. На днях машинист писал объяснительную: женщина проспала (прозевала) станцию. Выйти не успела. Доехала до следующей – и жалобу ИнфоСОСу с указанием маршрута. И жалоб таких в депо приходит…

А в кабине хоть топор вешай от перегара, народ с корпоративов возвращается. Страшно подумать, какова концентрация «выхлопа» в салоне.

Вы-то нанюхаетесь, вам только веселее станет. А если я окосею на рабочем месте?

Песни буду петь.

Каждому, каждому в лучшее верится,
Катится, катится синий катафалк…

* * *

31 декабря, вечер. Ну, почти вечер, народ еще не гуляет, торопится к домашнему очагу. Вон кто-то тащит елку…

«Осторожно, двери закрываются…» – и новая станция. Ощущение большого телевизора с девятнадцатью каналами, нет, все-таки с двадцатью, но двадцатый вечно на

техобслуживании [34] . Ручка контроллера – как пульт дистанционного управления. Ще-о-о-олк… Новый канал. Новый мир. Освещение – и то разное. Полежаевская режет глаза лампами дневного света, 905-я более приглушенная.

Громкий хлопок. Народ вздрагивает, озирается. Петарды в метро – не смешно по нынешним временам, совсем не смешно. Трое вьюношей хохочут, похоже, они виновники. На Полежаевской сняли с поезда одного такого: двери на станции открываются – он петарду на платформу… Если пожалеют – отпустят, если нет – устроят ему профилактику в виде новогодней ночи в «обезьяннике». И знаете, не жалко его ничуть.

Секунды на часах. Одна за другой…

На платформах прибавляется милиции. Компании людей восточного типа, прижимая к животам туго набитые пакеты, пытаются раствориться в толпе. Куда там… Ваши документы!

Почти конец третьего круга. Китай-город, платформа справа. Открываю двери, взгляд в окно, а там плакат: «С Новым годом, Метроэльф!» Подавился шоколадкой. Блин, просто банально начал ржать. Не ожидал, честно… Плаката не ожидал. Зашли в салон. Двери закрываются, отправился… Хохот душит. Судя по ответному смеху в салоне, меня слышно там. Доехали до Полежаевской, где и был сделан снимок на память. Плакат реквизировал уже на память себе.

Еще немного, еще чуть-чуть,
Последний круг, он трудный самый…

Волгоградка. Меньше часа до Нового года. На платформе ругаются парень с девушкой. Блин, и охота за час до НГ ругаться? Причем в метро, на глазах пассажиров.

Поле, 23.56. Передаю состав, поздравляю машиниста с Новым годом. Он встретит его на Щукинской. Две минуты выдержка. Если память мне не изменяет, новогодний график составляется таким образом, что все составы в полночь стоят на станциях.

Линейный. По селектору транслируется обращение Президента. Куранты. 10… 11… 12!!! И как в каждом доме, звучит дружное «Ура!», только фужеры не звенят: детское шампанское разливается в пластик. Начинаются звонки родным и близким с поздравлениями, хочется быть с ними, но…

Уже в депо. Канонада за окном не утихает. Горячий чай. Хорошо, что окна комнаты для сна выходят на пути депо, за ними лес, да еще стеклопакеты стоят (искреннее спасибо руководству депо), спать можно.

5 утра. Спал немного, но бодр. Машина ПВС доставляет нас к станции, прямо к «подъезду». Там полупьяный народ ждет открытия. У обочины останавливаются «Жигули», выходит девушка и уверенно топает ко входу. Машинисты замедляют шаг. Девушка подходит, рывок двери – закрыто. И искреннее недоумение на лице. Время 5.05. Машина уехала. 25 минут ожидания на улице.

А дальше как обычно. Приемка, круг, маневры. Хочется спать. Уже хочется. Я практически закончил, а для кого-то впереди обычный рабочий день. Первый день следующего года.

Спасибо всем вам, для кого метрополитен не просто транспорт, а что-то большее.

* * *

[34] Спартак, она же Волоколамская: законсервированная 20-я станция ТКЛ под Тушинским аэродромом. Аэродром в 1970-е годы планировалось застроить жилыми домами, проект не был реализован, и необходимость в станции отпала. Представляет собой необлицованную и неосвещенную платформу на перегоне Щукинская – Тушинская. Поезда проходят ее, не снижая скорости. Несмотря на открытие станции Волоколамская Арбатско-Покровской линии, в документах ТКЛ 20-я станция до сих пор именуется Волоколамской.

…В город пришла весна. Пришла внезапно, в середине января. На улице дождь мочит шубы, и по станциям разливается тяжелый запах мокрого меха. Праздники прошли, оставив груду пустых бутылок и одинокий закисший салат в холодильнике, до которого так и не дошли руки.

Помните поговорку «семь пятниц на неделе»? Наверное, только на транспорте такое может быть в реальности – когда новогодние каникулы у народа. А у нас семь воскресений в неделю. Все праздники прошли по графику воскресных дней, с безумными сменами по восемь часов, со «спящими» интервалами под три минуты.

Первое, второе, седьмое – праздничные дни, и машинисты обязаны работать в белых рубашках. Ладно, Новый год, но при чем тут седьмое? Рождество Христово. Если я что-то понимаю, это православный праздник. Почему мы, сотрудники государственного унитарного предприятия, не имеющего ровным счетом никакого отношения ни к одной религиозной конфессии, должны быть при параде в этот день?

Вопросы без ответов. Согласно Конституции все религиозные конфессии на территории Российской Федерации равны. Почему тогда мы не работали в белых рубахах 25 декабря, в католическое Рождество?

Почему игнорируем мусульман, которых в России полным-полно?

А вот евреи придут и поинтересуются: «Нет ли во всем этом антисемитизма?!» – что тогда ответит наше руководство?..

Видимо, старею, если начинают появляться такие вопросы.

И все-таки – с Новым годом всех.

Про 1 апреля

1 апреля.

На перегоне останавливается состав. Открывается дверь кабины машиниста…

– Граждане пассажиры, извините, что мы к вам обращаемся, помогите кто сколько может на открытие дверей на следующей станции…

И ведь помогли.

Глава без номера
Почему «метро»?!

Сорок глав уже говорим о метро, а вот интересно, выйди сейчас на улицу и устрой опрос: почему оно так называется – сколько разных версий выдвинут дорогие москвичи и гости столицы? Поэтому даем справку.

По идее, мы могли заимствовать этот термин у англичан, но слегка протормозили и одолжили точно такой же – только с ударением на последний слог – у французов.

Лондонскую подземку строила компания «Столичные железные дороги». А в Париже эксплуатирующую компанию назвали «Компания столичной железной дороги Парижа». И там, и там присутствовало слово «метрополитэн». И там, и там его сократили до «метро».

У англичан термин прижился ненадолго, постепенно его вытеснила «подземка», а в Лондоне вообще «труба».

Из России в Париж ездили как к себе на дачу, а в Лондон заметно реже. Плюс наше франкофонное прошлое нельзя сбрасывать со счетов – легко догадаться, почему мы подхватили именно французскую версию. Тем более что именно словом «метрополитэн», а позже «метро» французы обозначили входы на станции.

Максим Горький ввел в наш язык слово «подземка», но в русской литературной речи оно привязано строго к зарубежному метрополитену. Здесь мы очень часто используем это слово, просто чтобы не талдычить по многу раз в каждом абзаце: метро, метро, метро…

Кстати, в Штатах это «подпуть», а у немцев то, что более-менее похоже на наше метро,

зовется «П-Дорога», сокращенно от «подземная дорога».

Ну что, едем дальше?

Глава 41
Дневник Метроэльфа: С днем рождения!

> Вообще, для машиниста его профессиональный праздник – как для лошади свадьба: голова в цветах, а задница в мыле.

75 лет Московскому метрополитену. Нет ощущения праздника, хоть убейте. Читаю хвалебные оды – и грустно становится. Наверное, потому, что из-под земли видится это немного по-другому.

Вы слышали стихи о метро, которые читали по общеметрополитеновской трансляции? В дневник я их не выкладывал, но в ru_metro они есть. Ну стихи и стихи. Такие… Полудетские, что ли. Если честно, я думал, это пассажиры писали.

Как я ошибался! Оказывается, это ПОДАРОК Союза писателей к юбилею метро. То есть стихи, написанные Настоящими Поэтами (вернее, людьми, считающими себя таковыми):

«Бижутерия столицы, нити разноцветных бус…»

Да-а, так низко метро еще не опускали. Сравнивали станции с дворцами, бриллиантами, а оказалось все дешевой подделкой. Бижутерией. Как человеку, работающему в метро и любящему свою работу, мне обидно.

С учетом того, что без этой «бижутерии» столица в принципе не может существовать – еще обиднее.

Второй опус просто великолепен. Ну, во всяком случае, начало:

«Объезжая пробки без блатных сигналов…»

Друзья, вам не кажется, что это очень сильно пахнет радио «Шансон»? Спорим, я могу не хуже? Ну-ка…

Я пальцы веером раскину,
Как будто линии метро,
И, докурив бычок, задвину
Туда, где сухо и тепло.

Вновь огорчая мать-старушку,
Что поздно еду я домой,
Мою расхристанную тушку
Везет вагон по кольцевой…

И все-таки у нас сегодня праздник, и пусть нам усиленно пытаются доказать, что «мы ничто и звать нас никак», но мы-то знаем, с чего начинается метрополитен и чем он заканчивается. С днем рождения, любимый подземный город. Пусть ты всегда будешь самым-самым, несмотря на все то, что сейчас с тобой происходит!

Грустный я сегодня какой-то, вам не кажется?

Попробую объяснить. Что такое, собственно, День рождения Московского метрополитена, если глядеть из-под земли? Любой, не юбилейный? Обычный ежегодный праздник?

Программа мероприятий:

Старший командный состав – празднует.

Средний командный состав – работает, празднует вечером.

Машинисты… Ну-у… В такой замечательный день для машинистов спецпрограмма

празднования:

1. Опоздание от графика – спасибо пассажирам, пытающимся утром заехать под оборот. После того, как дежурным вставили пистон и лишили премии, они гоняют народ из вагонов с особым усердием, умудряясь доводить опоздание до 15 минут.

2. Не тренировочные, а реальные «аварийные игры» на линии – это уж как повезет. Сломается, не сломается, смотря что сломается. В общем, норматив в пять минут на «выход из случая» никто не отменял. А если капитально сломается у кого-то – см. п.1.

3. Возможность остаться без подмены – у нас нехватка машинистов, и каждый больничный (или недопуск медиками до смены) это риск остаться без обеда.

4. Получить пистон за недобросовестное выполнение должностных обязанностей – ну это понятно (убойная сила пистона может быть снижена по случаю праздника, хотя не факт).

5. Закончив смену – начать празднование (если есть силы, желание и настроение), и то это не всех касается. Ночной смене – не судьба…

Нормальное, в общем, «торжество на производстве непрерывного цикла».

И не надо удивляться, отчего это с утра сотрудники имеют, по большей части, вид не парадный, трудятся в синих рубашках. Я уже говорил: мы, простые работяги подземки, регулярно путаем даты и дни недели – нам просто не до того. О приближении Нового года мы узнаем от родственников. О том, что наш собственный праздник на носу – предупреждать надо заблаговременно. Иначе… У нас график сложный, а телефонограмма из управления – ВСЕМ БЫТЬ В БЕЛОМ! – пришла только после обеда 14 числа (ага, выкидываем «с ночи», «выходные», «ранние» – короче, 2/3 коллектива абсолютно не в курсе, что рубашки должны быть белые). Поэтому в белых начнут подтягиваться только после обеда. Мне вообще реально повезло: я в белой рубашке сдавал состав! Какого она цвета стала после этого, не описать словами. Такого… Сложного цвета.

На линейном висела бумага о премировании коллектива в честь годовщины. Но не всех, а только тех, у кого больше двадцати лет непрерывного стажа. Забавно ценится труд: человек, отработавший 20 лет, получил аж по 150 рублей за каждый год отданного метрополитену здоровья. Наверное, я просто чего-то не понимаю. В последнее время сложно с пониманием: надо в отпуск. Или на больничный – дня три попить, не просыхая, может, и снимет депресс последнего времени…

А вообще – жизнь прекрасна и удивительна.

И как сказал маневровый, отработавший восемь часов: «…И хоть бы одна падла меня поздравила!»

С днем рождения, любимый метрополитен. С праздником – всех, кто вложил хотя бы малую толику своего труда и просто жизни в этот подземный мегаполис.

Да, и тем пяти пассажирам, сегодня в разное время поздравившим меня словами: «Слышь, уе…к, двери открой!» – личный респект.

Рассказ машиниста
Про помаду на рубашке

Кстати, о белых парадных рубашках.

…По лестнице скачут две блондинки, ну, вы понимаете, «последний поезд в светлое будущее» и все такое. В районе столба происходит жесткая сцепка: эти создания не успевают затормозить – и в меня втыкаются. Обе. Причем одна настолько удачно, что попадает лицом мне в плечо и оставляет белесый след губной помады.

Вчера был праздник, я в пиджаке и фуражке, в белой рубахе. А мог быть и без пиджака. И помада могла быть красной.

Побыв в свое время мужем очень ревнивой жены, я это проходил: «Почему у тебя чужой волос на форме, почему от тебя пахнет женскими духами?» Да почему, почему. Потому! Потому что к тебе, любимая, ехал в забитом вагоне метро, ибо на работу мы ездим как все, и так же, как все, не выбираем, кто к нам прислонится. А некоторые дамы

принимают ванну из парфюма перед выходом из дома. А уж если такая прижмется в переполненном вагоне… Запах остается на всю восьмичасовую смену.

Так что ситуация «возвращается муж с работы весь в губной помаде» не всегда означает вину человека. И правда иногда бывает гораздо любопытнее и изощреннее, чем ложь. Или я ошибаюсь?

Глава 42
Форменное безобразие

По Московскому метрополитену ходят слухи, что скоро поменяют форму: чуть ли не Зайцеву заказ дали на новый дизайн. Комплект будет стоить 25–27 тысяч рублей. Депо оплатит. Возьмем по минимуму 25 тысяч. 13 % налога вычтут из зарплаты. То есть, чтобы работать в подземке, каждый машинист отдаст 2175 рублей, честно заработанных в той же подземке…

Раз уж зашел разговор о белых рубашках – самое время раскрыть тему форменной одежды во всей ее типично метрополитеновской красе. Поболтаем о шмотках?..

Работник метро должен быть одет как положено. Это не просто традиция или блажь начальства, это реальный дресс-код: часть системы распознавания «свой – чужой». Однажды машинист, одетый поверх формы в «неуставную» зеленую пуховку, чуть не устроил шухер на всю ТКЛ. Он всего-то положил в хвостовую кабину поезда саквояж с использованным постельным бельем из «скворечника» – чтобы в прачечную отвезли. Всегда так делается. Но парень был неправильно одет да вдобавок еще и с лица чернявый. Бдительная дежурная тут же подала сигнал:

– Мужчина кавказской внешности закинул в кабину поезда чемодан!!!

Хорошо, в головной кабине это услышали – а они-то прекрасно знали, кто и что подбросил им в хвост, – и пресекли тревогу, пока не началась отчаянная борьба с терроризмом.

По идее, все правильно. Если только не учитывать один момент: большинству работников метро их форма активно не нравится. Соответственно, когда их начинают принудительно в эту форму упаковывать, они злятся и всячески язвят в ответ.

«…20 февраля. Две недели инструкторы пугали машинистов этой страшной датой. Руководство всыпало всем по первое число за нарушение формы одежды. И приказало, чтобы к 20-му все были приведены к единому знаменателю. Инструкторы, потрясая перед носом особо нерадивых работников телефонограммой из Управления, грозили чем только можно – и лишением талонов, лишением премии и… «Ну дай я еще разок тебя пну, что ли…»

Результат налицо. Вся «портянка» плотно исписана нарушениями формы одежды. «Работал в джинсах…», «переход по платформе без головного убора…» и т. п.

Говорят, причина этого – открытие станции Строгино.

Первым на свежеоткрытую станцию выехал инструктор, и всем было хорошо. Вторым выехал машинист депо Незнаюкакого. Он оказался в синей рубашке без погон с коротким рукавом, а из рукавов этих коротких торчали длинные рукава тельняшки.

Осерчало руководство метрополитеновское, и посадили за контроллер инструктора планерского, и выгнали машиниста расхристанного к такой-то матери. Вот!»

Что характерно, на все метро есть только одна фирма, которая занимается пошивом одежды. Это так называемое ателье… Назовем его «Капкан». Обладая монополией, «Капкан» может шить как хочет и из чего хочет. Видели форму, в которой ходят машинисты? А вы приглядитесь к ней повнимательнее.

Человек должен гордиться своей работой. Он – машинист Московского метрополитена! Это звучит гордо, только благодаря «Капкану» выглядит убого. Нет, форма для высшего командного состава смотрится идеально! Синяя, с золотыми погонами, человек в такой

форме чувствует себя уверенно и комфортно, да и висит она в ателье на манекенах, а не как для машинистов – свалена в кучу, будто секонд-хенд. Многие после единственного посещения «Капкана» предпочли форму покупать в военторгах.

Одна из дежурных в разговоре с машинистом пожаловалась, что в «Капкане» ей вручили юбку на два размера больше, чем надо. В ответ на слова, что это не ее размер, окружили кучей и началось… Да вы что, это ваш размер, вам так идет, мы же мерку снимали! В итоге она расписалась в том, что товар получен, жалоб нет. Юбка подлежит перешивке.

Рынок в смысле «базар». Лишь бы всучить человеку товар. И это не единичный случай. Кто-то ругается, более робкие берут то, что им впаривают – и ходят потом как батраки в мешковине. Потому машинисты и покупают форму в сторонних фирмах. Кстати, она там и стоит дешевле.

Самые большие нарекания вызывают форменные зимние куртки. Есть два варианта, длинные и короткие, но объединяет их одно. Они – ХОЛОДНЫЕ. Тоненькая подкладка едва достает до поясницы. Такая куртка более-менее «держит» температуру до – 2-х градусов. При минус десяти риск простудиться реален, а если ниже, вполне вероятно схватить пневмонию. Что интересно, на всех фотографиях, где запечатлено руководство Московского метрополитена зимой на улице, оно почему-то не в форменных куртках. Руководство носит дубленки и пальто. Тем не менее машинистов обещали наказывать даже за переход по платформе в накинутом пальто или пуховике. Не по форме! Высокое начальство грозится устраивать внезапные проверки перед камерами с ревизорами (кстати, ревизоры сами часто грешат нарушениями формы одежды, давно их никто не видел на проверках в форменных метрополитеновских куртках, все как-то в дубленках щеголяют, мерзнут наверное)…

И то, что написано в рекламе: «Машинисты на Московском метрополитене обеспечиваются бесплатной формой одежды…» – самая обыкновенная неправда. Получив форму, вы удивитесь: отчего в этом месяце у меня зарплата меньше обычного? А просто из нее вычли налог на форму. Какая же тогда она бесплатная, если вы все равно платите за нее – пусть и не полную стоимость?

Никогда не задавали себе вопрос: почему машинисты носят форменный «верх», а брюки предпочитают черные, классические? Наверное, чтобы после работы накинуть обычную куртку, ветровку, дубленку и слиться с общей массой народа. В кабине все равно не видно, на платформе – это работа, а выйдя наверх, хочется выглядеть хорошо, а не по-капкановски.

При этом новая хорошая форма в фирме Нескажемкакой стоит 3273 рубля (по прайсу производителя). Рубашки, галстук, погоны, фурнитура – не больше 2,5 тыс. Плюс зимняя куртка 1821 рубль – округляя, получаем: восемь тысяч стоит нормальный, качественный комплект с форменной теплой курткой.

Да никто в метро не против заплатить 2175 рублей налога за полный комплект формы нового образца. Но если это будет шить «Капкан» – нет. Уж лучше отдать свои 8 тысяч за то, чему износа нет, чем 2–3 за безобразие, сшитое из гнилого материала гнилыми нитками.

Почему машинисты должны стесняться того, в чем они ходят? Ведь именно машинисты и дежурные – это люди, которые работают с пассажирами…

P.S. Прошел слух, что Московский метрополитен собирается отказаться от услуг «Капкана».

«Господи, неужели ты услышал наши молитвы?!» – говорят машинисты.

Рассказ машиниста
Про ценообразование

Чего-чего я тебе наболтал про вероятную стоимость формы нового образца?.. Сколько-сколько?.. А пятьдесят тысяч за комплект не хочешь? В скобках прописью:

пять-де-сят! Скоро узнаем, правда ли это. Да запросто. Удивляться не приходится. Сейчас объясню, почему.

В метро есть своя мобильная связь. Не видел у дежурных по станции: такая скромная черная коробочка свисает с руки на темляке? Это рация и по совместительству мобильный телефон. Монохромный экран, дешевый пластик, черт знает, чего внутри… Кстати, нет сертификата Росстандарта на корпусе. Прибор загадочного происхождения и сомнительной легитимности. Ну да кому какое дело, лишь бы работал.

Одной дежурной не повезло. Она на свой мобильник села.

За раздавленную электронную приблуду у дежурной из зарплаты вычли… Внимание… Хрясь!

Тридцать тысяч рублей.

Вообще-то за такие деньги эта штука должна спокойно выдерживать забивание гвоздей. А еще уметь выходить в Интернет и самостоятельно бегать за бутылкой.

При таком раскладе почему бы и форме не стоить полсотни, верно? И ее цена мало кого волновала бы, если б не перспектива отдать за новый комплект шесть с половиной кровных тысяч из зарплаты…

Глава без номера
Дневник Метроэльфа: После взрывов

> 30 марта 2010 года. Слов нет. Комментариев тоже. Все сказали и показали (почти все) в новостях. 29-го я работал в вечер. Спасибо тем, кто позвонил с утра. Спасибо тем, кто не позвонил, но вспомнил. Вспомнил линию, на которой я работаю, и понял, что со мной все нормально.

По имеющейся информации, дежурные, работавшие 29-го на Лубянке, наказаны. Как я понял, за «нарушения должностных инструкций при чрезвычайной ситуации». Этих бы кабинетных крыс, писавших инструкции, заставить выполнить то, что они понаписали. Результат: Управа вся в белом (как обычно), а исполнители – уроды…

Сегодня выхожу в ночь. Скажу честно – есть мандраж. Нет, страхом это не назвать, именно мандраж. Да, наверное, не у меня одного. Мы будем улыбаться пассажирам, хохмить между собой на станциях оборота (или ожидая поезда), не только для того, чтобы люди видели: все нормально и бояться нечего, – но и ради того, чтобы отогнать эту поганую мыслишку: «А если бы у меня?..»

Они взрывают поезда не для того, чтобы убивать. Гибель людей – побочный эффект. Главное, они хотят нас напугать. А вот хрен им.

Возвращался сегодня с работы, в форме, фуражке. И только один диван был занят полностью в практически пустом вагоне. Диван, на котором я сидел. Люди видели человека в форме машиниста и старались сесть поближе… Добавить нечего.

Глава 43
Жаркое лето 2010 года

Жара убивает, особенно под землей. Кондиционеры в «Ежиках» – открытое окно и торцевая дверь. Пока едешь, вроде бы обдувает, но… Во-первых, шум такой, что глохнешь. Во-вторых, настоящей прохлады нет: за бортом тридцать с лишним. А стоит остановиться, и все: машинист начинает истекать потом. Ладони мокрые, ручка контроллера выскальзывает из рук…

Утренний пик, Планерная. Люди спускаются непрерывной толпой, хвост от кассы стоит на улице и судорожно завидует тем, кто уже внутри, там хотя бы тень.

На самом деле попытка спастись от жары в метро – ошибка. Внизу, допустим, не так печет, зато кислорода еще меньше, чем на поверхности. И запах пота, смешиваясь с парфюмерией, создает неповторимое амбре.

Обозленные дежурные остервенело высаживают пассажиров, пытающихся заехать под оборот. Дежурных можно понять, перед ними маячит лишение премии.

Сизифов труд. Высадили из одного – народ тут же дружной толпой прыгает в другой вагон, и повторяется все заново.

Задача на сообразительность. Дано: станция Планерная, восемь часов утра. Поезд вместо интервала 1,30 отправляется с интервалом 3 минуты. Внимание, вопрос! На какой станции машинист не сможет закрыть двери?!

Как следствие, интервал растет. Людей все больше и больше на платформе. Каждый поезд штурмуется словно Рейхстаг. Команды «отступать» не было. Поэтому за то, что поезд сейчас встанет в тоннеле, в самой духоте, и стоять будет несколько минут, и потом еще встанет, и опять встанет, пассажиры могут винить только себя.

А люди звереют от духоты, и даже самый кроткий пытается отвоевать себе жизненное пространство кулаками и зубами.

Единственный способ спастись от жары в вагоне – организовать хоть какой-то ток воздуха, то есть поехать. Тут все зависит только от машиниста. И он потихоньку едет, ползет еле-еле под красный сигнал в надежде, что светофор вот-вот откроется. Но уж если встали в тоннеле – «не стреляйте в машиниста, он играет как умеет», а вспомните добрым словом того молодого человека, державшего двери для мужчины, бежавшего по лестнице, опаздывая на «последний поезд в светлое будущее».

И еще припомните детский стишок:

Если вам в кающе жарко,
Посетите кочегарку…

Не только вам, дорогие пассажиры, сейчас душно, потно и противно. Некоторым вообще капут. По иронии судьбы, это люди, от которых напрямую зависит, как скоро вы выберетесь из уютной адской топки…

Июль 2010 года. Температура на линейном держится в районе 32 градусов. Кондишен есть, но не работает. Машинисты начинают понимать, что им сейчас не так уж плохо. Есть сотрудники, которым гораздо хуже. У машиниста подмена 27 минут, и он в поезде, там хоть какой-то обдув изобразить можно. А инструкторам, операторам – по двенадцать часов в своей душегубке сидеть! Вода только из-под крана. Фильтры есть, но сухие, хочешь пить – наполни сам и жди, пока отфильтрует.

– Как оказалось, только на нашем линейном из всего метрополитена нет кулера с водой.

– Что-о?!

– Правда. А зачем?

В некоторых служебных туалетах начали ставить увлажнители воздуха – наверное, из самых лучших побуждений. Но получилось как всегда. Если раньше туалет был сауной, теперь это русская баня.

Под землей ад. Вода литрами. Восемь часов смены тянут на все шестнадцать. Либо машинист умирает в тишине с закрытой форточкой и торцевой дверью, либо глохнет с открытыми. Единственная радость – сезон отпусков, мало людей. Похолодание не спасет: «труба» раскалена. Она будет держать температуру еще долго, очень долго.

Тем временем пресса сообщает удивительное.

На московское метро подали в суд за перегрев на станциях.

Общество защиты прав потребителей подало в суд на Московский метрополитен,

> требуя нормализовать температуру на станциях метро, снизить уровень шума в вагонах и поменять напольное покрытие…
>
> В соответствии с санитарными нормами, температура воздуха в помещениях не должна превышать 28 градусов по Цельсию. Эксперты Общества защиты прав потребителей выявили, что на некоторых станциях московского метро этот предел превышен. Допустимый уровень шума в вагонах – 70 децибел, однако эксперты зафиксировали в одном из вагонов, курсирующем по Арбатско-Покровской линии, уровень шума 104 децибела. Также эксперты обнаружили выбоины в переходах станций Курская, Комсомольская и Третьяковская.
>
> Перед обращением в суд Общество защиты прав потребителей пыталось добиться исправления недостатков путем переговоров с руководством метрополитена, однако сторонам договориться не удалось.
>
> По данным РИА Новости, 19 июля температура воздуха на станциях Сокол и Речной вокзал составляла 31 и 32 градуса соответственно. Глава пресс-службы метрополитена Светлана Царева сказала журналистам, что к началу июля прогрелись замерзшие за зиму грунты, поэтому станции перестали быть прохладными. «Конечно, когда жарко, – это некомфортно, но на поверхности так же жарко», – заявила Царева.
>
> В пресс-службе метро РИА Новости также сообщили, что руководство обращает больше внимания не на станции, где пассажиры проводят мало времени, а на вагоны. В настоящее время метрополитен внедряет новые поезда с кондиционерами.

Под землей такие новости встречают взрывами ехидного смеха. Пока суд да дело, жара в Москве спадет и предмет тяжбы исчезнет. Кондиционеры в «Ежах» не предусмотрены, но там все-таки проще выжить, чем в «Русичах». Как-нибудь поинтересуйтесь у машинистов: во скольких составах в кабине работает кондиционер? Не стоит, а именно работает! А ведь в «Русичах» форточки нет и дверь боковую на ходу открыть нельзя (как объяснили, она выходит за габарит).

А по поводу уровня шума… Метрополитен – город в городе. Никто не даст проверить уровень шума (и температуру) в кабине. Или дадут, но это будут свои, «правильные» люди, и результаты измерений полностью уложатся в норму.

Периодически раздаются возгласы: «Но это же противоречит Трудовому кодексу!» Ну и что? Метрополитен хоть и государственная организация, но перелопачивать разбивку смен из-за жары никто не будет. Поэтому летом 2010 года машинисты так и катали смены по 8,5 часов при тридцатипятиградусной жаре. Судиться? Не смешите. Каждому дорога его работа. А судебные тяжбы влекут за собой только увольнение (уж чего-чего, а официальных причин «выжить» человека найдется сколько угодно).

Машинистам депо «Планерное» воду начали поставлять лишь после того, как Управление устроило разгон, что на линейном нет кондиционера (вернее, он есть, но о-очень долго не работает) и нет запаса холодной питьевой воды.

Появился запас. Те, кто работал в день, получали пол-литра воды, кто в ночь – аж целый литр! Это при том, что Метроэльф, парень не толстый и выносливый, за ночную смену выпивал по 3 (в скобках прописью – ТРИ) литра своей воды. Бутылочка 0,5 на восемь часов жары в «трубе» – капля в море.

Самое обидное, говорили машинисты, что ничего не изменится. «Так и будем ездить в кабинах, в которых при выезде на открытый участок в ненастную погоду идет дождь. Как же хорошо такие кабины определяются на мойке! У меня один раз поток воды на контроллер потек, повезло, что ветоши было много, успевал убирать…»

Они все равно будут ездить при открытых торцевых дверях и форточках, чтобы обдувало сквозняком, потому что если закрыть, то ровно через минуту рубаха станет темно-синей от пота. Затыкая уши берушами, чтобы после смены не выходить из кабины оглохшими. Это только «слуги народа» могут позволить сократить себе рабочий день из-за жары. Машинисты – не могут. Люди простужаются, болеют, но те, кто остался в строю,

продолжают работать, дурея от жары и выбиваясь из сил ради того, чтобы мы с вами могли, пусть и с сомнительным комфортом, но все-таки доехать куда надо.

– Приходите к нам в метро, там уютно и тепло!

– Ну и шуточки у вас, ребята…

Рассказ машиниста
Про галлюцинации

Пассажиры от жарищи дуреют, машинисты тем более. Въезжаю на платформу Тушинская и вижу в районе седьмого вагона… Иосифа Виссарионовича Сталина! При полном параде, в форме генералиссимуса, фуражке, только что трубки в зубах нет.

Часто моргаю. Все равно перед глазами Сталин. Натуральный, хоть клади его к Ленину в мавзолей. В голове звучит строка из песни группы «Несчастный случай»: «Твоя белочка-а-а…» Какая белочка, я не пью практически. Все! Доработался.

Ошалевшие пассажиры шарахаются от «призрака». Значит, вижу его не только я, но и все остальные. Уфф…

Уважаемый двойник! Ну нельзя же так людей пугать. В рабочую одежду надо переодеваться на работе.

Глава 44
Дневник Метроэльфа: Последний день лета

> Наконец-то дождь! Ночной ливень так напитал воздух влагой, что, выйдя утром на улицу, словно попадаешь в другой мир. Легкая дымка искажает перспективу. Очертания предметов расплывчаты, звуки приглушены, и запах… Резкий запах мокрой листвы бодрит не хуже чашки крепкого кофе. Ботинки мгновенно промокают, но в щенячье-радостном настроении этого просто не замечаешь. Капля, упавшая с раскидистой липы, попадает точно за шиворот и катится по позвоночнику, вызывая мириады мурашек по всему телу. Плеер не нужен. Зачем? Утро наполняет мир своей музыкой…

Мечты о дожде сбылись, в итоге кабина снизу доверху обчихана сопливым и гнуснавым мной.

Последний день лета ничем не отличается от предыдущих. Если только самую малость. Чуть-чуть грусти, чуть-чуть больше народу, чуть-чуть холоднее… Ярко освещенные станции уже не создают иллюзию дня. Кажется, будто сегодня они немного темнее.

Вечер. Воскресенье. Люди возвращаются с дач. В кабине до безобразия пахнет яблоками. Похоже, кто-то поставил сумку у самой двери. Вышел на Рязанском, специально заглянул в салон. Так и есть. Только не сумку. Целую тележку.

Обратно… Пластиковая улыбка сминается как одноразовый стаканчик в дешевой забегаловке. Серые взгляды людей царапают маску невозмутимости.

– Макс, а я тут тебя видел. Едешь, серьезный такой…

Нет, блин, я, въезжая на станцию, буду гомерически хохотать и корчить рожи.

Беговая, Полежаевская, Октябрьское Поле.

Днем написал другу в аську:

«Леха, как здорово, что ты есть, ты хороший друг и просто классный парень…»

Тут же получил в ответ:

«Макс, ты чего, бухой?!»

Нет, я не бухой! Ну почему нельзя просто так сказать человеку, что он хороший друг?

Мысли перескакивают с одного на другое. Рваный слог. Рваный текст.

Вот что бывает, когда я голоден и болен. Ну-ка, хватит! Пара бутербродов, рюмка чая (иначе как рюмкой назвать крышку моего термоса нельзя) и сигарета приводят в норму.

Теперь я зол, циничен, адекватен – самое то для машиниста на работе.

Рассказ машиниста
Про штаны

Рязанка, вечер. Стоим, ждем каждый своего состава. По платформе идет девушка в этих жутких модных брюках с мотней до колена, как их там… афгани, во.

Машинисты улыбаются, глядя на штаны, она улыбается в ответ, думая, будто улыбки предназначены ей самой. Я смотрю и понимаю: что-то забыл дома сделать, но вот что?

Девушка радуется, машинисты радуются.

Что же я забыл?!

Девушка поравнялась с нами, и тут меня осеняет.

– Блин!!! Я же коту забыл лоток поменять!!!

Покрасневшая девушка под дружный хохот машинистов убегает на эскалатор.

Глава 45
Медицинская техника

За что только не ругали товарища Любимова, широко известного в узких кругах медика из Московского метрополитена. В первую очередь за то, что машинистам были выставлены предельно жесткие параметры по давлению и пульсу: прямо как космонавтам. Без учета индивидуальных особенностей организма, без скидок на то, что в ночную смену человек спит всего несколько часов… Сам того не желая (хочется надеяться), Любимов «подсадил» машинистов на анаприлин[35]: оказалось, этот препарат помогает пройти медицинский контроль при заступлении на смену. Но больше всего народ «благодарен» товарищу Любимову за медицинские компьютеры. Зверская техника.

21-й век. Ночная смена, сон три часа. Полудохлый машинист открывает глаза и идет на предрейсовый осмотр. Измерение давления. Упс! 80 на 60. Извините, дорогой машинист, но допустить вас до работы мы не можем. Хотите – попрыгайте, поприседайте, можете даже стометровку отмахать, но пока вы в свои параметры не уложитесь, допустить мы вас не имеем права.

Ну и что, что вы спали три часа, а параметры рассчитаны на отдохнувшего и выспавшегося человека? Это ваши проблемы, все вопросы к Любимову, а сейчас… На старт… Внимание… Марш!

Вот так и прыгают, и скачут по утрам, пьют горячий крепкий кофе, такой, чтобы ложка стояла – лишь бы допустили.

Приходит заступать нормально отдохнувший сотрудник. Меряют давление-пульс. Упс! Пульс 92 вместо 90. Все! Не допускают. Медики говорят: ты расслабься. Но извините, он перед сменой на 8,5 часов плотно пообедал – и какой может быть пульс у сытого человека? Или он должен голодным приходить? Как обычно – все вопросы к Любимову.

Иногда технику просто глючит. Меряют давление первый раз: 122 на 80, чуть повышено верхнее, что же делать, перемеряем…

261 на 158!!!

---

35 **Анаприлин** – показания к применению: артериальная гипертония; стенокардия напряжения, нестабильная стенокардия; синусовая тахикардия (в т. ч. при гипертиреозе); наджелудочковая тахикардия, тахисистолическая форма мерцания предсердий; наджелудочковая и желудочковая экстрасистолия; эссенциальный тремор; синдром страха; профилактика мигреней; тиреотоксический криз.

У врача чуть глаза из орбит не выскочили. Благо, третий замер показал 110 на 75, значит, машинист еще жив, не разорвало его в клочья. Нет, понятно, что комп может врать, но чтобы та-а-ак?..

Спасибо, что дают перемерить – все свои люди, все все понимают, а вопросы – к Любимову. Но обидно, не правда ли? Ведь так вынужден изворачиваться почти каждый машинист – человеку ставят жесткие параметры, совершенно не учитывая индивидуальных особенностей организма (например, избыточный вес). Крутись как хочешь, чтобы допустили до смены. Вот и получается, что метромедицина вместо защиты здоровья просто калечит людей.

А вы, товарищ Любимов, не в курсе? Так пройдитесь по депо, поговорите с людьми, хотя, знаете, это несколько рискованно.

Может, и не побьют, но мата на всю жизнь наслушаетесь.

Рассказ машиниста
Про грязное белье

Наш славный медик Любимов так объяснил причины сна на рабочем месте (и, как результат, проезды станций): «Машинист перед сменой плотно поел, вот его в сон и потянуло…» (не цитата, но смысл именно таков).

Год назад этот же человек утверждал, что причина сна в несвежем нижнем белье и носках.

Вот, оказывается, в чем корень всех бед. В большой зарплате (не будем платить – не будут есть) и в трусах…

Он не озвучил смены по восемь с половиной часов, ломаный, напряженный график работы – нет, виноваты еда и трусы.

Интересный человек товарищ Любимов.

Глава 46
Дневник Метроэльфа:
Будь здоров, машинист!

У машинистов два главных развлечения.

Первое – ежегодная медкомиссия.

Второе – техминимум (раз в два года).

Ну, техминимум предстоит в феврале – марте, а медкомиссия была сегодня.

Вот краткая инструкция по ее прохождению (для вновь поступающих или любопытствующих).

…И чего мне взбрело в голову, что медкомиссия начинается с двух часов? Как оказалось, сегодня она была с 13.30, и когда я пришел в поликлинику, народу уже на регистрации не было, все с низкого старта рванули по врачам. Регистрацию теперь проходят в двух кабинетах, отдельно «старослужащие» и «молодые». Раньше была в одном: сначала кто уже работает, потом те, кто устраивается.

Первым делом сдача крови. Потом флюорография. Сейчас поставили новую технику, и уже не печатаются фотографии, а все смотрят на компе.

Внимание! Не надо на предложение «раздеться до пояса» спрашивать: «С какой стороны?» Там столько народу проходит каждый день, что эта фраза – офигеть, какая смешная, – уже вызывает неподдельную злость у врачей. Если хотите пофлиртовать с симпатичной медсестричкой, придумайте что-нибудь пооригинальнее.

Дальше по плану окулист. У него все просто – закройте левый глаз, читайте, закройте

правый… Затем проверка на дальтонизм. Заведут в темную комнату с горящей настольной лампой и будут показывать картинки.

– (сестра) Что здесь изображено?

– (я) Фигня какая-то…

Голос врача из кабинета:

– Я те щас покажу «фигня», щас поставлю недопуск, быстро все увидишь!..

– Утка!!! Точно – утка!!!

– Молодец, иди оформляй, следующий…

Оформляя карту, слышу голос из темной комнаты:

– Фигня какая-то…

– Я ТЕ ЩАС ПОКАЖУ «ФИГНЮ»!!!

После прохождения «глаз» уже начинаешь выбирать, где народу меньше. Отправился на ЭКГ. Тут тоже ничего нового: «Разделись, легли на кушетку…» Датчики на грудь, руки, ноги. Результат будет потом.

Следующим по плану – отоларинголог. Кстати, почему-то у него на двери «отолЯринголог», хотя Яндекс и Википедия утверждают обратное. Проверка слуха на «агрегате». Левое ухо – высокие, низкие. Правое – высокие, низкие. Если норма – врач ставит «годен», если нет, то увы.

Внимание! Упаси вас господь явиться в поликлинику с плеером. Стоит врачу (даже если он просто мимо прошел по коридору) узреть это чудо техники, медкомиссия для вас будет тут же закончена без разговоров. Никакие мольбы не спасут. Черный список однозначно.

Следующий – невропатолог. Разделись до пояса, вам по коленке постучали, какой-то фигней по коже поводили (реакция кожного покрова на физическое раздражение), глаза закрыть кончиком пальца, дотронуться до носа… Промахнулись? Попробуйте еще раз. Травмы головы были? Нет? Годен.

Шагом марш к хирургу. Штаны снять! Трусы спустить! Живот надуть! Блин, хорошо зеркала нет поблизости, во видок-то, хочешь – со смеху помирай, хочешь – со стыда, на себя такого глядя.

Кстати, хирург – женщина. Поэтому не надо выпендриваться, как один товарищ, который мялся, мялся, а потом: «Давайте я вам лучше жопу покажу!» – резко повернулся и спустил трусы, согнувшись пополам… Уж не знаю, что она там высматривает и зачем это надо, но тем не менее, держите себя в рамках.

Интересное новшество: в этом году ввели обследование у стоматолога. Сев в кресло, понял, что у меня хороших целых три зуба и то потому что вставные… Бррр… Надо будет посетить своего врача в частном порядке.

Последний – терапевт. Рано к нему приходить не надо, все равно не будет осматривать, пока не получит анализ крови и результат ЭКГ (то есть раньше 16.00 соваться нет смысла). И после прохождения всех врачей – на комиссию, где уже определят, сможете ли вы по состоянию здоровья работать машинистом.

Результат обследования – невменяем, болен, почти при смерти…

Рекомендуемое место работы – машинист в 1 лицо.

Шучу, шучу. Не так-то легко медкомиссию пройти.

Пользуясь случаем, хочу сказать БОЛЬШОЕ спасибо врачам из нашей поликлиники за их работу. Отметьте хотя бы такой момент: как вы думаете, стали бы машинисты раз в год делать флюорографию, не будь они обязаны? Да ни в жизнь. А нам, курящим, это ой как не вредно.

Нас много, мы разные, у кого-то чувство юмора нестандартное, кто-то на картинках фигню видит – и просто такую прорву народу обследовать, не сорвавшись на крик, не настучав никому по голове, уже маленький трудовой подвиг. А ведь случается всякое. Один из ветеранов-машинистов на медкомиссию пришел – и прямо там, в поликлинике, умер.

Он не нарочно, так получилось.

Рассказ машиниста
Про больные ножки

Октябрьское Поле. По лестнице несется старушка, прыгая через две ступени и размахивая палкой вокруг, пробивая себе дорогу в людском потоке. Сзади прыгает тележка – кажется, еще чуть-чуть, и колеса полетят в разные стороны. Над платформой раздается крик «ПО-ДО-ЖДИ-И-ТЕ-Е!!!..»

Онемев и наплевав на интервал (такое чудо – и не досмотреть?), дожидаюсь «божьего одуванчика», закрываю двери. И перед тем, как поставить ручку в «ход», слышу голос из салона:

– Ох, старость – не радость, ножки болят, место бы кто-нибудь уступил!

Тихо выпадаю в осадок.

Хотел бы я в старости иметь такие «больные ножки»!

Глава 47
Как рождаются мифы

Как пишут в энциклопедиях, миф это «сказание, передающее представление людей о мире, месте человека в нем, о происхождении всего сущего, о богах и героях».

Повторим самое главное, чтобы отложилось в памяти: «представление людей о мире».

Смысл любого мифа – емко и коротко объяснить сложное явление, сведя его к простой формуле, понятной кому угодно. Есть «несущие» мифы, на которых держится самооценка целых народов. Когда реальность грубо выбивает из-под людей эти костыли, людям становится очень больно. Поэтому люди тут же сочиняют новые мифы: такие же простые, такие же понятные и такие же далекие от действительности.

Чтобы миф укоренился в сознании, главное – не давать человеку полной картины, пускай он видит только кусочек; на этом кусочке и пустит корни миф.

Метро в целом видят только его работники, да и то не все.

Метро в глазах обычного пассажира – сугубо подземный мир, автономный и самодостаточный. Вне поля зрения остается громадная надземная инфраструктура, без которой метрополитен просто невозможен. Ее как бы не существует. Работники метро, эти трудолюбивые гномы, тоже, наверное, живут и плодятся строго под землей. Где они добывают электричество, не имеет значения.

О том, что обесточенное метро быстро гибнет – не иносказательно, а физически! – мало кто знает и совсем мало кто задумывается.

Ничего удивительного. Метрополитен – сакральное Подземное Царство. Спускаясь туда, ты каждый раз приносишь жертву (плата за проезд) на алтаре (турникет), по пути слышишь глас ангельский (следующая станция такая-то), а иногда к тебе и сам подземный бог обращается (не держите двери!!!).

Прямо странно, что метрополитен не мифологизирован снизу доверху.

Строго говоря, у него есть один-единственный Большой Миф, а все остальное – безобидные народные поверья да в придачу обширный пласт баек, иногда основанных на реальных событиях (перевранных до неузнаваемости).

Большой Миф метрополитена – по сути, одна большая ошибка. Мы, собственно, уже сказали, в чем тут дело. Многие воспринимают метро как автономную и самодостаточную систему, которая построена на века и может существовать без поддержки извне. Ну, поезда ходить не будут, это понятно, но станции и тоннели – они-то куда денутся?..

Куда, куда… Они утонут.

На всякий случай: метрополитен как защитное сооружение от ядерного удара

рассчитан на двое суток[36], потом придется вылезать. В случае большой катастрофы останутся без электричества системы водоотлива, поддерживающие сухость в подземке. Довольно быстро метро окажется затоплено грунтовыми водами. Его зальет по самые турникеты – и до свидания, подземный город.

Между прочим, метро как «атомное бомбоубежище» защита довольно условная. В случае воздушного ядерного взрыва, произведенного на большой высоте – все отлично, а вот от наземного или даже низкого воздушного взрыва подземные коммуникации рушатся, становясь братской могилой.

И если вам попалась фантастическая книжка, где после глобальной катастрофы люди живут в метро, это никакая не фантастика, а типичная фэнтези – «литература мечей и магии». Эльфы, орки… Ну и гномы, естественно, какое же метро без гномов. В фэнтези все, что угодно, может быть. В нормальной фантастике подземка – затоплена. Точно как в жизни…

Никакой критики не выдерживает и легенда о крысах-мутантах размером то ли с собаку, то ли со свинью, запущенная в конце 1980-х газетой «Аргументы и факты». Не выдерживает в том смысле, что сколько эту чушь ни критикуй, она цветет себе и пахнет. Ну естественно, должны ведь в Подземном Царстве водиться монстры… Для справки: самая большая крыса, отловленная учеными в Москве, весила 700 граммов, попадались экземпляры по 500 и 400, и это были три таких крысы из пойманных трех тысяч. Жизнеспособный «мутант» в габаритах собаки появиться не может даже теоретически. В первую очередь такую тушу не потянет крысиный опорно-двигательный аппарат.

Да, крысы в подземке живут, и мыши тоже, причем выделяются «крысиные» и «мышиные» зоны. Селятся грызуны вблизи станций – там, где есть пропитание. В тоннелях им, собственно, делать нечего – чем глубже и длиннее тоннель, тем меньше смысла животному там прятаться. Это для человека полкилометра не расстояние, а для крысы очень много: путь от гнезда до места кормежки становится неоправданно энергозатратным. Грубо говоря, крыса по дороге с голоду опухнет…

По-своему забавны народные поверья, привязанные к метрополитену чисто территориально, и больше никак. Московские студенты знают: если перед экзаменом подойти к скульптуре «Пограничник с собакой» на станции Площадь Революции и погладить собаку по носу, экзамен будет сдан на отлично. У студентов эту манеру подхватили люди постарше: собак гладят просто «на удачу». Махнуть рукой, двигаясь в общем потоке, очень легко, и никто тебе не сделает замечания: некогда, да и незачем. Да и сами почти все такие: редкий москвич не гладил тех собак (их четыре на станции). Но по большому счету эти «счастливые скульптуры» могли стоять где угодно на поверхности. Ничего специфически «метрошного» в этом поверье нет.

Настоящую «метролегенду» отличают три признака. Во-первых, ее появление спровоцировали сами работники метро. Во-вторых, в ее основе лежит реальный случай: либо ошибочно истолкованный, либо уже при передаче из уст в уста обросший фантастическими подробностями. В-третьих, эту легенду может прокомментировать тот, кто вольно или невольно стоял у ее истоков. И тогда удается проследить, как именно работает механизм легендирования.

Вот история, рассказанная одним из ветеранов московской подземки.

…Было это в те времена, когда слово «камера» означало «место лишения свободы», а о системах видеонаблюдения знали из фильмов о заграничной жизни.

Еду третий круг, только с подмены. Банка с кашей в сумке горячая. Почему не поел на подмене? Да я уж и сам не помню. На Баррикадной закрываю двери, уезжаю. Налил чаю из термоса, открыл крышку. Пушкинская. Ну, думаю, сейчас уеду и на перегоне быстренько перекушу.

---

[36] СНиП 2.01.51–90 Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны.

– 42-й маршрут, ответьте диспетчеру.

– Слушаю, 42-й.

– 42-й, с Пушкинской без команды не отправляться!

– Диспетчер, вас понял, без команды не отправляться.

Стою на Пушке. Чай стынет, банка с кашей горячая, открытая, и такой дух по кабине, сейчас прямо слюнями захлебнусь. Смотрю на банку и думаю: «А чего, собственно, я себя мучаю?» Хвать ложку – и давай наворачивать. Сижу, ем, в зеркало за пассажирами смотрю. Вижу, из первого вагона появляется мужчина, подходит к моей двери…

– Почему так долго стоим?!

А у меня в одной руке банка, в другой ложка. Смотрю я на пассажира и думаю: «Ну, коли вежливости не обучен, то каков вопрос, таков будет и ответ!»

– Обед у меня, – показываю банку. – Сейчас доем, тогда поедем…

Тот кивает и уходит.

А через пару месяцев один приятель спрашивает:

– А правда, что машинисты прямо на станции обедают? Тут один знакомый клялся, что видел это своими глазами. Мне вроде и не верится, да он солидный человек, врать не будет…

Рассказ машиниста
Про безаварийную работу 1-й степени

Есть у нас парень молодой, получивший знак «За безаварийную работу 1-й степени» из рук самого начальника метрополитена.

Я однажды в Интернете высказался насчет нашего УПЦ (учебного центра), мол, уровень подготовки резко упал. А мне в ответ говорят: ничего ты не понимаешь, вот же этот парень, гляди, каких орлов выпускаем! Всего ничего поработал – и уже со знаком отличия! Так?!

Не совсем.

Знак он получил за то, что вывел из тоннеля неуправляемый состав, когда машинист умер за контроллером. И на его месте мог оказаться любой – помощник, молодой машинист или ветеран. С тем же результатом.

Парень-то хороший, кто бы спорил. Он просто ехал на работу в первом вагоне. Когда состав, проскочив красный, экстренно встал и замер, он открыл своим ключом дверь в кабину и увидел там мертвого машиниста. Связался с диспетчером, представился, получил разрешение вывести состав на станцию – и вывел.

А поскольку медали «За бдительность в трубе» у нас пока что не придумали…

В общем, УПЦ тут абсолютно ни при чем.

И безаварийная работа, в принципе, тоже.

Глава 48
Дневник Метроэльфа: Снова и снова

> Утро. Холодная улица. Верные «камелоты» с хрустом ломают заледеневшие за ночь лужи. Ранняя смена. Теплое метро принимает в свои объятия. И вот уже свитер, который грел тебя на улице, становится неудобен и некомфортен. Ты едешь в вагоне и чувствуешь, как первая капля пота стекает по виску. Если вы думаете, что мы ездим на работу в кабине, то глубоко ошибаетесь. В кабине проезд машинисту категорически запрещен. Да не столь важно это. Иногда за смену так накрутишься, что «трубу» уже видеть не хочется.

Завтрак бултыхается в желудке, приятно согревая теплом. Вот и родной линейный.

Сейчас посмотрим, что случилось, пока меня не было. Бумаги, бумаги… Практически все то же самое. Формуляр инструктору. Он должен отписаться, что я проинструктирован, все усвоил и полностью готов трудиться на благо Родины и метрополитена.

До состава десять минут. Кружка горячего чая из термоса. Полусонные «ночники» встречаются с пришедшими на раннюю (иногда сталкиваются – потому что реально полусонные). Народ обменивается новостями. Кто с кем как сыграл, что нового вообще… Легкий утренний треп – убить время до поезда.

Пять минут до состава. Мне пора. Последние глотки обжигающего чая (ну зачем я такой делаю?!), пилотку на голову – и на первый путь. Внутри небольшой мандраж. Почти месяц за контроллером не сидел.

Перекинуться парой фраз с дежурной. Опоздания вроде бы нет. Похоже, это мой состав. Точно.

– Привет. Как она?

– Отлично, только в той голове контроллер тугой.

– Ну это не страшно…

И все на ходу, быстро. Пик. Интервальные часы неумолимо отсчитывают время. Каждая секунда на счету. Закрыть двери. Лампа погасла. Выходной светофор – зеленый. Не забыть проверить накат. Угу. Катимся. Интервал в графике. «Ход-3» и полетели… А холодок внутри не отпускает. Уехать полдела. Надо еще на следующей остановиться. Осматриваешь кабину как в первый раз: вот что значит перерыв в работе.

Светофоры зеленые и только далеко впереди желтый. Небольшой подъем, поворот и станция. Заблаговременно собрать схему на тормоз. Тут лучше не доехать.

А все-таки это как езда на велосипеде. Раз научился – уже не забудешь. Встал точно у рейки. Двери. Так. Похоже, я чуть опаздываю, но это пока не страшно. Дежурная демонстративно смотрит на часы. Спасибо, я и так знаю, что пора. «Осторожно, двери закрываются…» и опять – выходной зеленый, взгляд в зеркало, поехали…

Тьма – свет – двери открыл – двери закрыл – и опять тьма… Прорезался голос диспетчера. Впереди идущий вызвал милицию на состав. И снова тишина…

Обычный день. Обычная смена.

Первый день после отпуска.

И чтобы мне случайно жизнь медом не показалась, на следующей станции пассажир мертвой хваткой вцепился в двери!

Про неписаные правила

Машинисты не любят «джентльменов». Они держат двери, ты вываливаешься из графика, начинаешь нагонять, в час пик больше людей на платформе, т. е. интервал еще увеличивается, а при общем опоздании его практически не нагнать… А машинист за отставание получит втык, и неслабый.

Вот что гласят на этот счет неписаные правила пользования метрополитеном:

«3.1. Держать двери поезда на станции имеют право пассажиры и работники метрополитена, если отправление поезда создает угрозу жизни или безопасности движения.

3.2. Также разрешается держать двери наиболее ярким представителям сексуальных меньшинств по причине… А без причины, ибо их не переделаешь».

Отчего-то именно пунктом 3.2 пользуются чаще всего.

Глава 49
Человек из Выхина и другие ужасы
(Записано со слов машинистов ТКЛ)

…Выходные. Ночная. С одной стороны, в выходные работать проще, едешь себе по

зеленым светофорам, красота. Но… Скучно. Адреналина не хватает. Не хватает отчаянной гонки часа пик, когда летишь под «желтый», практически видя хвост впереди идущего состава, когда пытаешься удержаться в интервале и, не сдерживая эмоций, вслух рычишь все, что думаешь, в адрес того – не скажу, кого, – держащего двери. Но это все будет с понедельника, а пока…

Станция. Двери. Объектив камеры нацелен на кабину. Уже как-то и не замечаешь ее. А хвостовая камера, которая выведена нам на монитор, иногда показывает интересное.

Сценка, достойная кинокомедии. Три участника. Текстильщики. «Осторожно, двери закрываются…» Закрываю – и вижу по монитору, что первый ставит ногу, придерживая дверь. Ну понятно, «джентльмен». Стою, жду «опоздуна» (или «опозданца», кому как нравится).

В этот момент второй человек, стоящий у дверей, наклоняется вперед, чтобы поправить что-то, шнурок наверное. Тут «опоздун» пулей влетает в вагон, первый убирает ногу и…

Правильно, двери со всей силой 3,5 атмосфер лупят нагнувшегося по ушам.

Моя реакция однозначна: «Охренеть, дайте две! А на бис нельзя повторить?!»

* * *

…Если честно, я так и не понял, это был первый или второй путь перегона Кузнецкий мост – Китай-город: там человек не захотел дожидаться поезда, спустился на путь и пошел пешком. На вопрос диспетчера: «Был ли задержан данный гражданин?» поступил гениальный ответ: «Он поднялся на платформу и смешался с толпой!»

Так и хочется спросить: «А вам слабо?..»

* * *

Улица 1905 года. Въезжаю на станцию. При въезде за ограждающей дверью на лестнице, ведущей в тоннель, стоит человек. Точно не наш: черные штаны, черная куртка. Посигналил – ноль эмоций. Но чужак находится в пределах габарита. На станции доложил диспетчеру. И понеслось.

– 905-го, Баррикадная, зажигайте освещение по обоим путям! Такой-то маршрут, следуйте с повышенной бдительностью, перед вами машинист доложил о постороннем!

Почти два часа его искали… И все-таки нашли! К исходу второго часа. А вот где он был – не скажу, дабы не возникло желания повторить подвиг этого пьяного идиота.

* * *

«Осторожно, двери закрываются». Ручка в «Ход-1». Зашипел воздух, выходящий из тормозных цилиндров… Вдруг ко второму дверному проему первого вагона подбегает чудо лет 16–17 и начинает кому-то в вагоне орать: «Да я вашу маму… Да я вас…»

Отборный мат сопровождается бурной жестикуляцией с демонстрацией среднего пальца.

Хочешь разобраться с людьми? Сейчас помогу. Ручку в «ноль» (благо еще не уехал), двери открыл. Надо было видеть лицо этого молодого человека. Особенно когда из вагона вышли двое парней ростом под метр девяносто.

Убежать это чудо не успело.

* * *

Ночная. Подъезжаю к станции Выхино, смотрю, что-то белое под переходным мостиком мелькнуло. То ли показалось, то ли нет. Время уже полвторого ночи, последний состав с пассажирами минут двадцать как ушел. Смотрю: из-под мостика человек вылезает –

и на мой путь, прыжками к платформе, пытается залезть, срывается, вновь падает на пути.

«Да какого ж ты…» Нога на тайфун, все на себя. Скорость небольшая, встал на стрелках. Сердце колотится. Смотрю, забрался на платформу. И куда ты дальше, орел? Поездов уже нет, станция закрыта, ну куда ты собрался?

Доложил диспетчеру, отпустил тормоза, въехал на станцию. Выходит дежурная с предупреждением о маршруте следования. Беру листок.

– Весело тут у вас! – киваю в сторону платформы.

Дежурная выдает сногсшибательную фразу:

– Да у нас это практически каждую ночь…

– Ой, мама дорогая…

То есть человек доезжает до конечной, пытается перейти на другую сторону, видит, что все уже закрыто, поднимается обратно – и через пути сигает на противоположную платформу! Зачем?! Уехать – все равно не уедет. Даже со станции выйти не сможет. Могу только предположить: он настолько пьян, что уже ничего не соображает. Но как весело скачет! И много, оказывается, у нас таких. «Есть многое на свете, друг Горацио, что и не снилось нашим мудрецам…»

Рассказ машиниста
Про выражение лица

Сели в поезд на Щуке, двери пока открыты, народ бежит. Один из наших говорит:

– А ты заметил, какие у людей, бегущих к открытым дверям поезда, счастливые, одухотворенные лица?

Подумал и добавил:

– И какие по-детски обиженные, когда двери закрываются перед самым носом…

Глава 50
Дневник Метроэльфа:
Сколько минуса?

> Не нравится мне ноябрь, да и декабрь тоже. Не нравится чисто профессионально за сочетание короткого светового дня с длинными дневными сменами. Идешь на работу и думаешь: «Вышел из дома – еще темно, на работе – всегда темно, а закончу – уже темно. Ну и где справедливость?»

Ноябрьское утро бодрит лучше любого кофе. Дождь бьет по куртке, затекая за воротник, и ты невольно прибавляешь шаг. Скоро влажное, горячее нутро метрополитена примет тебя, разомнет кости в набитых вагонах, отравит чесночно-спиртово-нечищеным перегаром и выплюнет на станции, ошалевшего, осматривающего себя, с одной только мыслью в голове: «Мама, что это было?!»

Утро. Для кого-то это полусон, ванная с зубной щеткой, бурлящий на столе чайник, бутерброды… Для нас «утро» это зябкость сквозняков, холодная реверсивка в руке, щелчки включаемых батарей и сухость печенья с остатками холодного чая из термоса. Первая за день сигарета. «А жизнь-то налаживается…»

Белый. Поезд медленно выползает из теплого нутра депо в мертвенно-бледный мир. Мачты освещения заливают все вокруг холодным синим светом, и пейзаж напоминает что-то из миров Шекли или Азимова.

Серые лица на станциях разбавляются яркими пятнами одежды. Город еще спит, но пройдет совсем немного, и бурлящая река людей наполнит подземелья, образуя свои течения и водовороты… К середине линии начинаешь чувствовать тепло от включенной печки,

которое постепенно обволакивает тебя. Мысли обо всем, улыбка на губах.

Линия плавно входит в пиковый режим. Начинается работа.

Станции, люди… С тихим шипением открываются двери. У первого вагона девушка кричит на парня. Кричит яростно, не стесняясь окружающей толпы. Просыпающийся народ с удивлением обтекает парочку. Парень стоит понурясь, опустив шикарный букет роз. Не оправдывается, не пытается что-то сказать. Он просто молча ждет, когда она выдохнется. Что-то в его лице подсказывает: это уже не первое выяснение отношений. «Осторожно, двери закрываются…»

Как обычно – графика нет. Уже настолько привыкаешь к постоянному опозданию, что, придя на работу, задаешь первый и стандартный вопрос: «Сколько минуса?» Причем абсолютно неважно время заступления. Утро, день, вечер…

Как правило, опоздание уже есть к 08:00. Низкий поклон за это пассажирам, заезжающим под оборот на Планерной. Все остановки в тоннелях перед станциями происходят с утра именно по этой причине. Состав не может долго уйти под оборот – выгоняют пассажиров. В итоге отправляемся с Планерной с интервалом 2–2,30. Люди на платформе скапливаются. Уехать всем надо. Двери закрыть невозможно. Интервал растет. На следующей еще больше народу. И все повторяется…

Поток пассажиров облепляет вагоны. Всем надо ехать. Могу успокоить, дальше будет хуже. Выпадет снег, люди наденут тяжелую одежду, и в вагоны будет заходить еще сложнее. На станциях дверьми будут зажиматься полы шуб, дубленок. Машинисты в голос будут материться в кабине. В игре «Moscow Subway Morning Pick» будут добавлены новые уровни, и на вопросы о прохождении вы вряд ли получите ответы на официальном сайте игры mosmetro.ru.

Щукинская. Выдержка две минуты. Народ, пользуясь заминкой, начинает перебегать из вагона в вагон. Этой страсти у наших пассажиров не отнять, некоторые даже в пик умудряются. Но в пик это уже глупо. «Стоящие насмерть» в дверях могут и не пустить – и придется дожидаться следующего поезда.

«Труба». Светофоры. Зеленый, желтый, красный… Как обычно, встали перед станцией. Кто-то доложил, что стоит «под красный» – стандартный ответ «будете следовать по удалению». Линия тормозит. Пока стою, достать из рюкзака термос и налить чаю. Чаепитие превращается в игру. Если ты встал с кресла под красный, то так и останешься стоять, ибо занимать место машиниста под запрещающий сигнал категорически запрещено. Вот и начинаешь извращаться: как бы дотянуться до рюкзака, не отрывая задницы от кресла… Ага, при этом не забыть через 30 секунд стоянки оповестить пассажиров…

А жизнь продолжается. Пара минут стоянки превращается в полчаса нагона в непиковое время… Зеленый. Ну, что? Полетели?

Размышления машиниста вслух
Про ускорение

Опять утреннее опоздание. Говорят, Управление ломает голову, что с этим делать. Да ничего не делать! Взять и разрешить заезд пассажиров под оборот. Не надо их гонять. Заезжают? Пусть заезжают. Хотят сидеть? Пусть сидят. Только если состав загнали в депо – тогда драть по всей строгости закона. С оформлением протокола и штрафа. Вызвать милиционера (одного!), чтобы медленно и обстоятельно всех оприходовал. Минут по двадцать на каждого нарушителя. Помните, как на неисправном составе завезли с утра в депо сорок человек? Интересно, если бы их всех один мент оформлял, во сколько бы последний попал на работу? И попал бы вообще?..

Но и без такой экзекуции ни один из этих сорока больше под оборот не заедет, я уверен. Работа, она дороже сидячего места в метро…

Ну и хорошо бы ускорить время высадки при заходе в депо: чтоб хотя бы один сотрудник милиции стоял на платформе, а то дежурной трудно в одиночку вытащить

пьяного килограмм в 120 весом.

Вы не представляете, сколько минут это вам – вам! – сэкономит.

Глава 51
Самоубийство

Только не надо воспринимать эту главу как инструкцию по суициду.

Попытка убить себя в метро – «русская рулетка», всего лишь один патрон из шести. Но в рулетке, если вам повезет, вы останетесь живы-здоровы. А если повезет в метро, останетесь просто живы.

Почувствуйте разницу.

Ирония судьбы: везет тем, кому этого совсем не надо. Некоторые остаются калеками на весь остаток жизни, с которой так хотели проститься.

Иногда встречаются просто феерические неудачники.

Молодой парень, 21 год, решил свести счеты с жизнью. Видать, задолбала она его, проклятая. Выбор самоубийцы пал на метро. Может, он с детства высоты, ну, или воды боялся, а тут чик – и готово (если верить многочисленным писателям, которые, увы, слабо все это представляют).

Спустился наш красавец на станцию, походил, посмотрел… Сообразил, что лучше прыгнуть в начале платформы. Скорость поезда большая, и вообще, так надежнее. Встал за колонну, собрался с духом, дождался, когда из трубы вылетит поезд. Короткий разбег, прыжок…

Фигушки! Этот умник слишком высоко подпрыгнул и в результате, выбив лобовое стекло со стороны помощника, влетел в кабину! Видимо, кто-то наверху решил: «Рано тебе, парень, еще наверх-то… То есть вниз». Ибо по христианской вере суицидникам одна дорога.

Представляете ощущения машиниста? Въезжаешь на станцию, все нормально… Удар, фонтан осколков – и человек влетает через лобовое!

Отделался наш самоубийца удивительно легко. Ушибы, переломы, сотрясение мозга (хотя непонятно, как можно сотрясти то, чего нет). Бог дураков и пьяных любит, а тут оказалось аж 2 в 1.

Еще один такой «кузнечик» умудрился своим телом выбить торцевую дверь головного вагона – и повиснуть, намертво вцепившись в поручни. Видимо, мозг в шоковом состоянии решил, что жить все-таки лучше, и ну его на фиг, хозяина, с его тараканами.

К сожалению, не всегда суицид выглядит как анекдот. Вот мужчина спрыгнул на пути и пошел навстречу составу. Благо на эту станцию поезд въезжает с небольшой скоростью: машинист увидел, успел оттормозиться. Мужчину вытащили с путей, отвели в «обезьянник»…

Неизвестно, вызывали ли «психиатричку», «Скорую». Но факт: через полтора часа его выпустили. Он доехал до следующей станции и там, наученный предыдущим опытом, бросился под поезд с платформы. В этот раз – насмерть… Правильно, зачем отправлять «суицидника» в психушку? Это долго, муторно и сложно оформляется. С глаз долой – из сердца вон. А машинистов не жалко? Да чего их жалеть. Ну достанет из-под вагона мертвеца, ну попьет водки на больничном, чтобы снять стресс – и опять на работу. А сколько жизни ему этот случай укоротил, знают только в небесной канцелярии.

Машинист, кстати, молодчина, в восемь минут на извлечение тела уложился, график поломали, но не так уж сильно…

Между прочим, вы никогда не задавались вопросом: что сказала (и какими именно словами) локомотивная бригада, задавившая Анну Каренину?

Рассказ машиниста
Про каскадера

Двери закрыл, «зеленый», ручку в «Ход», и тут вижу по зеркалу: у меня тело между вагонов падает! Я все на себя. Задница мокрая. Ну, думаю, укатал.

Доложил диспетчеру и вдоль состава бегом. Нету. Я дальше. Опять нет. Блин, ну не показалось же мне?!

И тут женщина:

– Да не дергайся ты, милок. Я видела, он уже В ВАГОН ЗАШЕЛ!

То есть этот… каскадер, он запрыгнул на автосцепку и забрался в вагон через торцевую дверь ради экономии двух минут времени!

[дальнейшие рассуждения вырезаны по цензурным соображениям]

Глава 52
Дневник Метроэльфа:
Есть ли жизнь в Кузьминках?

> Утро. Ворота открыты, и первые солнечные лучи превращают твое лицо в гротескную маску. Ты видишь отражение этой маски в стекле кабины. Но зато ты чувствуешь, что организм просыпается. Ты ловишь каждую минуту солнца, потому что знаешь – конец твоему счастью придет со словами дежурного по депо: «Белый!»

«Ход-1» – и ощущение, будто ты замер, а весь мир пришел в движение. Тени плавно отступают за спину, пока не растворяются совсем в лучах холодного весеннего солнца. Рельсы заигрывают с тобой, пуская «зайчики» в глаза.

Стрелки по маршруту. Проверить тормоза. Утренний ветер врывается в кабину, ероша волосы. Светофор Е – красный. Спать уже почти не хочется. Потому что свет, потому что солнце. Желтый. Поехали.

Станция. Как рассказывали ветераны – раньше учили останавливаться на станции очень просто. В стакан наливалась вода по самый край, и надо было остановиться так, чтобы она не пролилась.

Но это было раньше. Когда народу было меньше. Сейчас же авторежим (прибор, отвечающий за то, чтобы независимо от загрузки вагона тормозной путь был одинаков) просто сходит с ума. А если хотя бы на одном вагоне не отрегулированы тормозные токи, передергивание состава неизбежно.

Мы честно стараемся останавливаться плавно, но увы, не всегда получается. Сложно объяснить словами, надо просто чувствовать, как ведет себя машина.

Город встречает сонными лицами пассажиров. У вас город солнечный, у нас же город весь в лампах дневного света, заменяющих солнце. Каждый день проезжая Китай-город, я уже год не был наверху, а на Кузьминках так вообще ни разу. «Есть ли жизнь на Марсе?» Есть ли жизнь в Кузьминках? Судя по наличию людей – есть, но какая она? Мне это неизвестно. Могу только предположить, что народу там очень много, и он весьма упорен в достижении цели: во как прет!

Кружка горячего крепкого чая из термоса. Обязательно без сахара. Утренняя сигарета. Хорошо, конечно, рекомендовать машинистам курить на подменах или на открытом участке, но когда спал три часа, в сон клонит жутко, а тут еще тьма и плавное покачивание вагона… Потому лучшее средство – сигарета и крепкий чай. Рецепт метрочая – пакетик в термос, и пусть настаивается.

Интервалы по минимуму. Народу полно. Попытка удержаться в графике. Не судьба. По большому счету линия в утренний час пик задыхается – и ничего уже с этим не поделаешь. Даже открытие станции Строгино не улучшило положение: поезда к Щукинской уже

приходят полные. Так что надежды на кардинальное изменение ситуации мало.

И пока есть только один выход:

– Уважаемые пассажиры! Побыстрее производим высадку и посадку. Не задерживаем отправление поезда. Счастливого вам пути.

И может быть, мой бодрый голос (несмотря на жуткое желание спать) добавит бодрости и вам, вызовет пусть маленькую, но улыбку, и день ваш будет чуть светлее…

Рассказ машиниста
Про упорную блондинку

Захожу в поезд, чтобы ехать на линейный – тут в полузакрытые двери влетает типичная московская молодая блондинка. Двери закрылись, она спиной прислонилась. Около 8 утра – народу уже много, но терпимо.

На Полях двери открываются, и это чудо вместо того, чтобы выйти и дать выйти другим, начинает метаться по проходу, прижимаясь то к правому поручню, то к левому. Народ, стоящий у поручней, лениво приоткрывает глаза. Люди, пытаясь выйти, стараются обойти сие прелестное создание, но это получается с трудом – в итоге поток выносит барышню на платформу. Вернее, пытается вынести, так как создание вцепилось руками в двери и, по-видимому, решило «лечь грудью на амбразуру», но не выпустить никого.

Победила дружба: вынесли!

Как-то даже удивительно, что после такого состав пришел по расписанию.

Глава 53
Пассажир пассажиру волк?

Машинист приходит заступать на смену и видит: в здравпункте стоит парень, пассажир. Медик ему бинтует руку. Машинист спрашивает, что случилось… И у него глаза лезут на лоб.

Парень сделал замечание девушке за то, что та не уступила бабушке место. Просто сказал: ну что же вы, барышня…

Девушка покусала ему руку и расцарапала шею.

Обратная ситуация: пожилая женщина пытается заставить девушку уступить ей место. Крик на весь вагон. В итоге девушка с трудом встает, а женщина довольно плюхается на сиденье и тут же начинает бурно рассказывать соседям, «что за молодежь нынче пошла, никакого уважения к старшим».

Девушка явно чувствует себя плохо. Едва встав, она сразу обессиленно прислоняется к дверям. По счастью, это замечает мужчина, вскакивает и предлагает ей сесть.

С соседнего дивана за всем этим наблюдает молодая бабушка с сидящим рядом ребенком 7–8 лет…

Это стандартная картина: в вагоне сидит молодая бабушка, а рядом достаточно взрослый внук (внучка). Ребенок улыбается, глядя на стоящих взрослых, бабушка растекается от счастья, глядя на довольного ребенка. Ей и в голову не приходит сказать: видишь, пожилой человек стоит, он устал наверное, давай уступим ему место.

А ведь с каждым днем все чаще звучат слова о невоспитанности молодежи: звучат из уст старшего поколения. Но извините, эта самая молодежь – ваши внуки. Их воспитали ваши дети, которые, в свою очередь, воспитаны вами. На выходе вы получили то, что вложили в своих детей – кого за это надо винить?..

Вот на сиденье развалился молодой человек, делая вид, что спит, хотя пальцы его перебирают кнопки плеера. Машинист, возвращающийся с работы, советует ему уступить место пожилой женщине, которая молча стоит напротив парня. Тот сначала хочет возразить, но, увидев форму машиниста, встает. Не просто встает. При малейшем подергивании состава

он старается наступить машинисту на ногу или ударить локтем. Как только освобождается место, он, растолкав всех, садится и «умирает»…

Бородатый анекдот вспоминается: почему мужчины в метро сидят с закрытыми глазами? Потому что им стыдно смотреть, как женщины стоят!

Вообще-то речь сейчас не об этикете. Вечером в поездах едет полным-полно усталых, даже измученных людей, которых ноги еле держат. Уступить сидячее место, если ты молод и здоров, это значит проявить элементарную человечность. Лишний раз напомнить себе и окружающим, что мы – люди. Добрые, в принципе, существа.

В принципе.

Рассказ машиниста
Про безопасность

Дикий, идиотский случай: на пассажирку упал огнетушитель. Ну знаешь, он всегда в торце вагона висит, в углу, над сиденьем. Ехала тетка, никого не трогала, а кронштейн огнетушителя вдруг сорвался с болтов. Хрясь! И ее этим красным железным баллоном – по голове. Несчастную тетку увезли с сотрясением мозга.

Крик, скандал – не описать словами. И тут же приказ: обеспечить безопасность, проконтролировать… Чтоб никогда больше…

Вопрос: как проверить, надежно ли висит огнетушитель? Динамометром на отрыв? Наши думали-думали, сообразили. По вагонам ходил здоровенный мужик, тупо хватался за каждый огнетушитель и повисал на нем. Ни один не оторвался.

Перевесить? Некуда. Просто некуда, он везде мешать будет, цепляться, и пассажиры его в конечном счете отломают.

Нелепая случайность, в общем. Но я с тех пор как-то побаиваюсь, когда на работу еду, садиться на тот крайний диванчик.

Глава 54
Дневник Метроэльфа: Обычный день

Медики позади, инструкции прочитаны, изучены и приняты к сведению. Пара минут до состава. Выхожу на платформу. Взгляд на станционные часы, потом на наручные. Свежий поток воздуха из тоннеля треплет волосы. Состав влетает на станцию, замирает у рейки. Жду, пока машинист откроет дверь.

– Привет. Как она?

– Даров! Ласточка!!! Но на «тормоз» дергается.

– Переживем. Ты дальше?

– Нет, еще послерейсовый.

– Тогда счастливо.

– Увидимся.

Закрыть дверь. Ну вот, ты один на один с машиной. Взгляд на расписание, на часы – пока что я в графике. Станционное зеркало показывает – все чисто. Поехали.

«Осторожно, двери закрываются, следующая станция…» Тумблер закрытия дверей. Слышно, как двери за спиной мягко закрываются. Щелчок ДВР – лампа погасла. Светофор зеленый. Глубокий вдох. «Ход-1». Красная лампа гаснет – все вагоны собрали схему на «ход». Плавно машина стартует. До сих пор помню свою первую поездку в кабине. Ощущение, что состав стоит на месте, а все вокруг пришло в движение…

По зеркалам видно, как платформа неторопливо уплывает. Рукоятку в «ноль». Проверить накат – все ли тормоза отпущены. Катимся. Опять «Ход-1» дождаться сбора

схемы, «Ход-2», «Ход-3». Повезло мне сегодня: машина идет мягко, не дергается. Все восемь вагонов синхронизированы между собой и работают единым организмом.

Тюбинги сливаются в одно целое, и тоннель кажется сплошной трубой. Нет, конечно, если присмотреться, то видны детали. А оно надо?

Линия изучена досконально. Знаком каждый поворот. Ручку в «ноль». Вот так, накатом, до следующей станции.

Достать сигареты. Зажигалка. Глубокая затяжка. Открыть крышку пепельницы.

Светофоры зеленые. Интервал 2,45. Периодически взгляд по боковым зеркалам. Давление в напорной магистрали 6 атмосфер. Загудели компрессоры. Черная стрелка поползла вверх.

Поворот. Впереди ярко освещенный прямоугольник. Сигарету на контроллер. Станция. На скоростемер даже смотреть не надо: скорость гораздо меньше положенных 60 км/ч.

Собрать схему на «Тормоз». Красная лампа погасла. Стрелка амперметра прыгнула с нуля. Гудение двигателей. Вверху слева запищал тиристорный блок. «Тормоз-1А». Плавно падает скорость. Мир вокруг замедляется. «Тормоз-автомат». Да, прав был машинист, дергается чуть на тормоз, но терпимо.

На краю платформы стоит девушка и крутит перед собой большой букет гладиолусов. Сейчас либо уронит, либо я зеркалом этот букет укорочу. Гуднул. Вах, какой у меня сегодня тайфун громкий, басовитый.

Уронила. Блин! Ну почему людей так тянет к краю?..

«Уважаемые пассажиры, при выходе из вагона не забывайте свои вещи». Ну-ка, чуть тормоз ослабим. Еще «автомат». Разблокировать тумблер закрытия дверей. Последний «автомат» – и кнопка открытия дверей. Так и надо. Двери открываются с последним оборотом колеса. Мир замер. Только движение людей среди застывшей музыки мрамора. Высадка – посадка.

Двое на платформе. Они не целуются. Просто стоят, держась за руки, но почему-то сразу понимаешь: это любовь. Им незачем играть на публику, повисая друг на друге, чтобы всем-всем-всем это показать. Они просто держатся за руки. Поезд открывает двери, она делает шаг, он остается на месте. Видно, что он чуть сильнее сжимает ее руку. Слов не надо. Все понятно и так. Она делает шаг назад, и поезд, закрыв двери, уезжает…

Баррикадная. Юное чудо с рюкзаком, все увешанное георгиевскими ленточками. Штук тридцать, не меньше. Болтаются на ремне как юбка. М-да. Дали обезьяне бусы. Знак доблести превратился в… Даже слова подобрать не могу, во что.

– Я диспетчер. Верно.

Работаю в одной рубахе: за лето земля хорошо прогрелась, и в итоге – наверху прохладно, а под землей душно и жарко. Чуть приоткрыть торцевую дверь. Легкий сквознячок. Глоток чая. Живем, господа-товарищи, и даже неплохо. Сигарету в зубы, и жизнь уже прекрасна. Первый круг за спиной. Переход по Планерной. Размять ноги…

Смена идет – поезд едет. Тьма – Свет. Тоннель – Станция.

Люблю я свою работу. Люблю тоннели, станции, расстановки… Есть во всем этом какая-то особая романтика. Понять бы, какая…

* * *

Финальный круг. Пассажиры оставили шарик. Самый обычный воздушный шар, который плавал под потолком салона. Ну как пройти мимо такого чуда? Взял в руки, и вдруг до щенячьего визга захотелось праздника. Шариков, хлопушек, мороженого – такого вот детского праздника. Все мы родом из детства. Придя в кабину, запустил шарик под потолок.

Едем мы с ним вдвоем на расстановку, и нам хорошо.

– Диспетчер.

– Я диспетчер.

– N-дцатый маршрут, светофор ПЛ 496 – красный.

– Понятно, будете проезжать по «пригласительному».

– Понятно, диспетчер.

Поезд медленно движется, проезжая запрещающие показания светофоров. Шипит срывной клапан при наезде на автостоп. Не торопясь, перевести ручку крана машиниста в 5-е положение и, встав с кресла, замкнуть УАВА. Следующий светофор, и все повторяется. Плавно подплывает к окну двойка – знак места расстановки моего состава. Доложить диспетчеру – и крутить ручники. Можно не торопиться, за мной еще один состав следует на расстановку, так же докладывая диспетчеру о запрещающих светофорах.

Один… Второй… Пятый… Блин, да когда они закончатся? Я весь мокрый уже! Восьмой… Хвостовая кабина. Записать в книгу стандартную формулировку о том, что состав осмотрен, взят на ручные тормоза, замечаний нет. Буду ждать машиниста следующего состава. В кабине душно. Спускаюсь на пути. «Труба» прохладнее, но самую малость.

Тишина. Даже не верится, что тут может быть такая тишина. Где-то далеко гудит вентиляционная шахта. Глубоко вдыхаешь воздух – запах шпал смешивается с запахом пыли и капелькой мотовозной гари. Духи «Метро Москвы». Присаживаешься на корточки, тут чуть прохладнее, но чувствуешь себя как рыба без воды: вроде дышишь, а надышаться не можешь. Людей пока в тоннеле нет, ближайшая вентиляционная шахта выключена, и банально не хватает кислорода.

Состав у третьего указателя светит красными фарами. Машинист еще закручивает ручные. Телефон тоннельной связи. Ради любопытства просто открыть. Трубка на месте, но, представив, сколько ее не доставали, боюсь приложить к уху, чтобы проверить, работает ли.

Легкий вздох тормозных цилиндров, и через минуту по тоннелю раздаются гулкие удары… Закручен восьмой ручной, и машинист возвращается в «голову», закрывая промежуточные двери. С каждым ударом звук все громче. Забравшись в кабину, тушу сигарету. На сегодня почти все. Дождаться коллегу, закрыть состав, отписаться в книгах у дежурной – и пару часов сна в депо. А утром… А утром будет утро.

И мы с вами увидимся.

Машинист думает вслух
Про дизайн

Не знаю, как вас, а меня раздражают ИнфоСОСы – не в плане своего существования, а в плане того, как можно загубить хорошую идею.

Каждая станция имеет свою архитектуру, свой законченный проект, цветовую гамму. По центральным станциям водят экскурсии, как в музей, и тут – нате вам! Получите гордо стоящий красно-синий фаллос посреди платформы.

Можете представить, что посреди залов Третьяковской галереи поставят писсуары, мотивируя это заботой о посетителях? Вдруг кому приспичит, а до туалета далеко.

Все хорошо в меру. Ведь можно было разработать дизайн и определить место, где эти колонны были бы легко доступны, заметны и вписывались бы в архитектуру. Но зачем? Разве москвичам и гостям столицы нужна красота? Им только ехать, ехать, ехать… Ну и зачем платить студии дизайна, если «мы тут сами с усами»? Да этот ваш дизайн вообще слово нерусское, его бездарные художники выдумали чтобы тянуть деньги из лохов.

У нас и оправдание есть: колонна должна быть отовсюду видна! Вот мы ее и зафигачим, красно-синюю такую, на видное место…

На самом деле эти колонны – памятники себе, любимым. Пусть мы не знаем авторов идеи, разработчиков, но они-то себя знают и, самое страшное, гордятся сделанной работой. Гордятся изломанной архитектурой, «убитым» цветом.

– Посмотри, сынок, видишь, это твой папка придумал…

Хочется только процитировать: «Мальчика из деревни можно вывезти, а вот деревню из мальчика…»

Глава 55
Два типичных сценария

Утро.

– Вам пора вставать…

Машинист открывает глаза. В комнате сумрачно, сквозь полуприкрытые жалюзи окна пробивается снаружи электрический свет.

– Проснулся?

Взгляд машиниста приобретает некоторую осмысленность.

– Угу.

– Давай, давай, приходи в себя, у тебя еще предрейсовый, не забудь, – женщина улыбается и выходит из комнаты, оставив дверь чуть приоткрытой.

Машинист садится на кровати. Достает из-под подушки мобильный и смотрит на время. Пять тридцать… Вроде бы только лег, и уже вставать.

– Макс, посмотри, дождь кончился?

– Не пойму. Вроде бы да.

Натянув штаны и накинув рубаху, машинист, чуть покачиваясь со сна, подходит к окну. В ярком электрическом свете крыши вагонов, стоящих под окнами, блестят влагой. Хмурое небо глядит сверху вниз на двух сонных людей у окна.

– Похоже, кончился.

– В «трубе» от духоты повесимся…

Не зажигая свет в комнате, они начинают одеваться. Идти к выключателю им просто лень спросонья. Машинист закидывает рюкзак за спину и выходит в ярко освещенный коридор.

– Спасибо.

– Приходите к нам еще, – улыбается будильщица. – Удачи тебе.

– Обязательно…

Лестница. Машинист спускается не торопясь, правый ботинок чуть поскрипывает. Это старые ботинки, повидавшие на своем веку многое: и приемку состава, и тоннельную грязь, и тяжелую обувь пассажиров, которая топтала их в часы пик. Кожа на них рассохлась, и в дождливую погоду машинист приходит домой с мокрыми ногами, но это родная обувь, не раз выручавшая в трудных ситуациях. Вроде бы и надо поменять, но так жалко.

Здравпункт встречает белизной и неуловимым запахом стерильности.

– Ты просыпаться будешь? – фельдшер достает медкарту.

– А зачем…

– Как это зачем? Давление, пульс…

– Да все равно их нет. Один только товарищ Любимов считает, что норма для машиниста, проспавшего три часа после восьми часов на поезде, равна норме для человека, отдохнувшего перед сменой…

– Какие вы все умные.

– Ага. Нате, меряйте что есть…

Тихо гудит комп, манжета сдавливает руку и начинает медленно травить воздух… Машинист косит глазом на монитор.

Как ни странно, давление в норме, обычно по два-три раза приходится перемерять. Видимо, организм из-за погоды не отдыхает, вроде и спал, а вроде и нет.

На мониторе медленно считается пульс, индекс напряженности скачет по всей шкале.

– Снимай! – штамп «допущен» со щелчком ставится на маршрутный.

– Спасибо…

ДДЭ. «Так, что у нас сегодня? Приемка не моя, круг, оборот по Полям плюс подмена. Практически халява».

Взгляд на часы. Минут десять в запасе есть. Машинист перелистывает «книгу

готовностей». В столбец выстроились номера маршрутов с подписями рядом. «Ага, вот он, мой. Вроде бы все подписи на месте».

Ручка из кармана рубашки. В обмен на автограф в книге заступления машинист получает реверсивку. Щелчок зажигалки, дым плывет под потолок. Аппарат с водой. Газированной нет, пить обычную по нынешней жаре – противно. Глоток кваса из рюкзака.

«А жизнь-то налаживается…»

Подойдя к машине, он проводит рукой по «щеке» поезда. И машина словно отвечает, ощущение такое, что будь та живая – потянулась бы за рукой, принимая ласку. Ощущение тепла. Ощущение радости. Машинист улыбается.

– Соскучилась, ласточка?

Машинисту плевать, что его сочтут психом, он твердо уверен, что эти большие и сильные машины – живые. Как ты относишься к ней – так она тебе ответит.

Привести в готовность поезд – дело нескольких минут. Машина уже принята другим машинистом.

Время прыгает на минуту вперед.

– Сейчас поедем, – тихо шепчет машинист, мягко погладив ручку контроллера.

Держась за поручни, он спускается из кабины вниз и, оглядевшись, направляется к ближайшей книге подачи напряжения. ДДЭшники уже крутятся у состава, готовя поезд к выходу, отвязывая его от деповской воздушной магистрали и вешая «удочки».

– Как давление?

– Норма!

– Лунно-белый.

– Лунно-белый.

Резкий свисток.

– Ну что, малыш, с богом? – машинист ставит ручку в «ход».

Плавно, словно нехотя, поезд трогается, выезжая из депо к светофору. Два свистка. Ход.

– Стрелки по маршруту.

Машина медленно, будто лениво, идет по парковым путям, тихо постукивая на стрелках и чуть скрипя на кривых. Но лень ее обманчива, машинист это знает. Они едут навстречу новому дню, любимому городу…

* * *

Вечер.

Ребристая подошва «камелота» опускается на ступень, родив тихий басовитый звук.

– Вот и все… – Машинист, спустившись из кабины, неторопливо вытирает руки ветошью. Руки еще хранят тепло последнего выключенного пакетника. Машина уснула.

– Ну что, малыш, – он сует ветошь в карман и достает фонарь. – Посмотрим, как ты себя чувствуешь.

Машинист неспешно идет вдоль состава, аккуратно, почти ласково касаясь каждой буксы.

– Раз… – первый главный разъединитель выключен.

Депо живет своей жизнью. Где-то в районе парка «Б» резкий свист: наверное, выдают «отстой». Вечернее депо наполнено звуками. Можно различить и журчание воды в питьевом фонтанчике на ремонтной канаве, и звон металла – там меняют лопнувший поводок…

Машиниста это не интересует. Он щупает… нет, не щупает – гладит свою машину, прислушивается к ней, чуть ли не обнюхивает, ведь горячий металл тоже имеет свой запах.

– Восемь… – довольная улыбка на губах.

Все так же не торопясь, машинист забирается в кабину и достает из рюкзака пилотку. Реверсивку прячет в задний карман брюк. Спускается вниз и еще раз смотрит на погашенные красные фары.

– Тебе долго?..

Машинист оборачивается. Сзади стоит Леха с фонарями и молотком, под мышкой у него книга ремонта.

– Нет, сейчас только понизу пройду.

– Давай, я пока инструмент сдам и донос оформлю. Подожду в ДДЭ.

– Ага.

Надев пилотку – так положено по инструкции, чтобы волосами не зацепиться, – машинист ныряет вниз. Колеса, тяговый двигатель, подшипники… Руки «на автомате» проделывают все манипуляции. Первый вагон, второй… В пятом компрессор холодный. Машинист вполголоса чертыхается и мысленно ставит галочку: сделать запись. Шестой… Седьмой… Восьмой. Выбирается наверх, аккуратно, двумя пальцами, чтобы не испачкать форму, достает из кармана ветошь.

По громкой связи предупреждают, что на четвертую канаву подается высокое напряжение. Машинист снова поднимается в кабину и щелкает пакетником батарей. Стрелка вольтметра прыгает и застывает в районе 70 вольт.

– Норма.

Он выключает батареи и идет по составу, в каждом вагоне повторяя эту операцию. Включить. Напряжение под нагрузкой, выключить. Все просто.

В головном вагоне он задерживается чуть дольше. Достает из держателя книгу ремонта и аккуратным почерком выводит: «Вагон номер такой-то – холодный моторокомпрессор. Проверить».

Фонари, молоток в одну руку, рюкзак на плечи, книгу в другую. С сомнением машинист глядит на дверной проем.

Может быть, нарушить чуть-чуть – и спрыгнуть? Нет, обойдемся без этого ребячества. А то сразу приходит на ум его последний лихой прыжок из кабины, когда он не сильно, но неприятно подвернул ногу.

Книгу все-таки придется положить на пол. Спустившись вниз, машинист гладит рукой бок уснувшей машины и шепчет ей: «Спокойной ночи»…

Забрав книгу из состава и держа фонари в руке, он идет к восьмой канаве, вернее, к воротам. Там, перед воротами, на столике выкладываются книги с заявками на ремонт.

– Все? Давай быстрее, сейчас отстой выходить будет, – у аппарата с водой стоит Леха.

– Увы, без меня. Еще донос оформлять.

– Ну как знаешь, – Леха поправляет сумку и бодрым шагом удаляется в район двадцатой канавы.

Машинист провожает его завистливым взглядом. Если бы не донесение, он тоже мог бы выехать на составе и, как результат, успел бы на электричку. Сегодня не судьба.

Поставив фонари на полку, он делает запись в журнал.

– Практически все…

Интересно, он это подумал или все-таки произнес вслух?

…Дверь проходной тихо прикрывается доводчиком. Машинист смотрит в небо и улыбается.

«А ведь неплохо поработал. Мог бы, конечно, и лучше, но… Но лучше будет завтра. Ведь если не к чему стремиться, это так скучно…»

Рассказ машиниста
Про ошибочку

Сломался состав. Ничего страшного, но неприятно. На станции Пролетарская был вызван для консультации машинист-инструктор. Волгоградка. Высадка – посадка. Отправились на перегон. И тут…

Доклад дежурной с Волгоградки:

– Такой-то маршрут, проезд станции, высадка – посадка не производилась, состав

отправился на перегон!

То, что охренели все – мягко сказано. Инструктор докладывает, что он на маршруте, что высадка – посадка была, но… Информация уже прошла по селектору. Пассажиры высаживаются, состав отправляется в депо, а машинист – дышать в трубку и писать, писать, писать объяснительные.

Когда сняли запись с камер наблюдения, выяснилось, что все нормально – состав останавливался, высадка – посадка была. Просто дежурной что-то показалось, и она устроила панику на пустом месте. Но нервы попортили знатно как машинисту, так и руководству.

Каждому, каждому в лучшее верится.
Катится, катится голубой вагон…

Вот так и живем, елки-палки. Заходите к нам. Чай с баранками не обещаем, но быструю доставку практически в любой район Москвы – гарантируем.

Глава 56
Дневник Метроэльфа: Запись в формуляре

На Рязанке пьяный упал на эскалаторе. Остановил. Люди, вышедшие из прибывшего поезда, топают наверх пешком. Леха-машинист ржет.

– Вот, уважаемые пассажиры, вы знаете, кого надо за это благодарить?

Тычет в меня пальцем.

– Ага, ты еще рапорт на меня напиши…

– Зачем? Тебя и так пассажиры порвут, за то что заставил их пешком идти… Кстати, ты последнюю «закавыку» читал?

Ха. Конечно же читал. Бред редкостный. Причем нарушающий КЗоТ и Трудовой кодекс… А может, не будем о грустном?

Нет, будем. Все жалуются на метрополитен – а я чего, глупее всех, что ли?

Сейчас тоже на него, родимый, пожалуюсь.

Два года я выкладывал эти записи в своем интернет-дневнике. Не особенно таясь, не слишком наглея. По возможности не нарушая инструкций и всяких прочих «закавык». Сами видите: «надцатый маршрут», «станция такая-то», фамилии изменены, совпадения случайны…

Дневник был не только моим голосом, во многом это оказался продукт «коллективного творчества» – через меня с вами говорили и другие машинисты. Если наши с коллегами мнения в чем-то расходились, я предупреждал читателей об этом. Когда описывал события с чужих слов – опять-таки предупреждал. Не из боязни: просто так положено делать в приличном обществе, извините за неприличное выражение.

Все равно с самого начала было ясно, что, если кому-то дневник Метроэльфа покажется возмутительным, отвечать за написанное – мне.

Зачем я это затеял вообще? Да очень просто: мы, машинисты, гордимся своей работой и хотим рассказать вам правду о ней – такой необычной, такой захватывающей… А еще зверски утомительной. Ну, последнее – свойство любой интересной работы, в которую готов буквально вложить душу.

Вслед за моим появились и другие дневники (блог Монтеренка, например), в которых сотрудники разных служб Московского метрополитена раскрывали наши довольно-таки невинные профессиональные тайны. Иногда, как и машинисты, на что-то жаловались. А почему нет?

Ведь теплилась слабенькая надежда, что наши голоса услышит начальство – и сделает

выводы.

Начальство услышало.

И сделало выводы, да.

> *...Лично предупрежден о недопустимости разглашения информации по работе Московского метрополитена.*
>
> ***Начальник депо: подпись.***
>
> ***Зам по эксплуатации: подпись.***

Теперь (судя по этой записи) я не имею права разглашать количество вагонов в составе, а также интервал в час пик.

Не знаю, то ли плакать, то ли смеяться.

Вот только свою подпись я нигде не ставил[37]…

Утешился старой истиной: если вас начальство трахает, значит, вы чертовски сексуальны. Начальство, кажется, подслушало мои мысли. И снова потащило на ковер. Кстати, это у русских «ковер», а англоязычные трудящиеся называют такие вызовы «tape session» – загляните при случае в словарь… Похоже, пока меня по всем кабинетам не протащат (содрогнулся, представив, сколько кабинетов в Управлении), не успокоятся. Хотя пока все не выходит за рамки депо. Теперь мне запретили фотографировать на территории депо, мотивируя запрет тем, что это «стратегический объект». И если я продолжу свои фотохудожества, меня можно будет привлечь к суду.

Интересно, они как, не в курсе, что «стратегический объект» давно сфотографирован со спутника, и его можно спокойно разглядеть во всех подробностях на яндекс-картах и в гугле? Что из домов, стоящих рядом, просматривается вся территория депо и даже виден начальник, играющий в футбол?

Интересно, если я им это расскажу, будет ли судиться Московский метрополитен с Google?

Или хотя бы с Яндексом для начала?

Или лучше промолчать?

Чисто из вредности…

Размышления машиниста
Про график движения

Во вторник набежало 30 минут минуса, а в среду Управление так вздрючило всех за опоздание, что опоздание было ликвидировано, не успев начаться (спасибо погоде, дождь закончился, а то дрючь не дрючь, дождю это фиолетово).

И как нам было указано – стучать, стучать, стучать. То есть если пассажиры держат двери, то дверьми переигрывать не надо, а надо взять микрофон, вызвать диспетчера, дождаться его ответа и доложить, что пассажиры держат двери (ну или что отправился с увеличенным интервалом по причине держания оными дверей).

На вопрос, а что будет за невыполнение этой хрени, я в ответ получил только многозначительное «У-у…» и шевеление бровями. Но если учесть, что сия фигня была написана в журнале заступления красными чернилами, то… Ух, как всем будет больно.

А тринадцатая зарплата на носу, и лишаться ее категорически не хочется.

Глава 57
Так называемая личная жизнь

---

[37] Оказалось – еще как ставил! При приеме на работу.

Рано или поздно машиниста спрашивают об этом: ну вот у тебя довольно странная работа – а как к ней относится твоя жена?

Неважно, с какой интонацией звучит вопрос, доброжелательной или ехидной. Все равно явственно читается подтекст: как она тебя вообще такого ненормального терпит?!

А действительно – как?

Все дело в любви, наверное. В принципе, чтобы жить с машинистом, его надо очень любить, ибо сложный рваный график не каждая выдержит. Согласитесь, грустно справлять Новый год в одиночестве, потому что муж на работе. Возит каких-то пьяных идиотов, которым дома не сидится (ладно бы он такси водил – чаевые, новогодний тариф…)

Или хочется вечером сходить в кино, а в ответ:

– Прости, дорогая, мне завтра в пять утра вставать на раннюю.

Сами представьте: у нее в субботу – воскресенье выходные, а он работает с 9 до 18, а в понедельник, когда она работает, у него выходной. И это еще наименее заковыристый случай. Человеку со стороны иногда бывает трудно понять, как машинисты в расписании смен разбираются – там же черт ногу сломит.

Вдобавок они бессовестно путают дни недели. Им важно знать, по какому графику они сегодня ездят: будней или выходных, остальное побоку. Смену времен года они более-менее замечают, но любой машинист однажды приходит к выводу: ему реально все равно, четверг на дворе или сентябрь.

Машинисты влюблены в свою работу (иначе давно разбежались бы). Значит, придется с юмором относиться к тому, что вас в семье трое: он, она и метрополитен. А метро, оно разное: сегодня муж принесет с работы уморительную байку, завтра поделится таким, о чем лучше бы и не слышать. Машинисты видят под землей очень много дурного, и когда чаша терпения переполняется, гадость начинает плескать через край. Это тоже не подарок.

Чем дольше машинист водит поезда, тем выше шансы, что ему человек упадет под колеса. Может получиться в итоге не страшно, даже забавно, только машинист вернется домой очень злым. А может получиться мясной фарш. И машинист придет грустный. В обоих случаях он, скорее всего, нажрется в соплю и будет жаловаться на судьбу унылым матом. И попробуй ему не посочувствуй.

А еще машиниста в любой момент могут выгнать с поездной работы без права восстановления в должности (за проезд красного светофора, например). Ух, что с ним тогда будет…

Жить с таким мужчиной, наверное, прикольно.

Но трудно.

Машинист рассказывает сказку
Про обычаи малых народов

…Жил-был машинист метро. Не опаздывал на смены, не ругался с диспетчером, выполнял инструкции. Тоннель, станции, пассажиры… Он наматывал круги, пил горячий чай, и жизнь была прекрасна.

Едет он, едет, слышит – вызывает его диспетчер. Выдержку составу дает пару минут на станции… ну пусть будет Китай-город. Поезд стоит, интервал растет, все как обычно. И тут замечает машинист: у кабины что-то происходит. А там скачет шестнадцатилетний недоросль. Бьет ногами по двери, материт машиниста и его родителей. В общем, изливает желчь на человека, находящегося при исполнении должностных обязанностей.

Встал тогда машинист с кресла, открыл дверь и спросил: «Чего тебе надобно, вьюноша?» Уж не помню, что ответил вьюноша, но закончил речь свою словами: «Да все равно ты мне ничего не сделаешь!»

У некоторых народов до сих пор осталось правило, что оскорбления смываются кровью. Машинисты народ спокойный, но ведь и их достать можно, если очень постараться.

Не сдержался машинист и врезал уроду от души. А потом еще добавил, в воспитательных целях. Шум, гам, милиция. Забрали юношу в «обезьянник», а тот, не будь дураком, «Скорую» вызвал, побои снял, и бумагу накатал, что его машинист избил…

– Черт, затрепался я с тобой, мне через пять минут на состав.

Машинист выбросил окурок и размашистым шагом пошел на линейный.

– Эй… А сказка чем закончилась?

Машинист остановился, через плечо глянул на собеседника.

– Чем обычно сказки заканчиваются? «В общем, все умерли!»

Подземный город жил своей жизнью. Поезда шли по графику, дежурные встречали, провожали их. Машинист ехал и думал: «Сказка – ложь, но я бы поступил именно так. Да и каждый наверное…»

Дневник Метроэльфа
Эпилог

Город встречает моросью дождя и ветром, пробирающим до костей. Поправить сумку на плече, плотнее запахнуться в любимую куртку – глядишь, все не так уж и страшно. Желтые очки помогут раскрасить мир в солнечные цвета. Серого мне и под землей хватает.

Двадцать минут дождя – и здравствуй, родная буква «М» над вестибюлем.

Медицинский контроль. Не знаю, что произошло такого страшного, но медицина в последнее время просто озверела. Я гипотоник, и давление 100/60 для меня норма, а тут с удивлением узнал что мне подняли планку до 105. Вроде бы мелочь, пустяк, но… При верхнем в 103 меня до смены не допускают. Разница в 2 единицы, но вот увы. Видимо, медицинское руководство считает, что именно эти 2 единицы не дают мне проехать запрещающий сигнал светофора и совершить другие гадости, угрожающие безопасности пассажиров.

Результат: до смены не допущен и отправлен на час в резерв. Пить кофе и повышать давление. Вместо меня на состав садится резервный машинист, а мне придется слоняться по линейному, не зная, чем себя занять.

Так и слышу ворчание руководства, прочитавшего это: «Делом займись. Инструктажи почитай». Да сколько можно? С удовольствием почитал бы, если бы нашел в них что-то новое. Но все новое – хорошо забытое старое, прописанное в ПТЭ и инструкциях, а инструктажи это просто напоминают. Ладно, разворчался я что-то. Лучший способ поднять давление, это поднять нервы себе.

Попытка номер два. Меряем. 111/67 и пульс 82. Наконец-то. Сейчас развернем график и посмотрим, во сколько мой состав прибудет на Поля. Смена началась. А не хлопнуть ли еще кофейку?..

И вот наконец-то мы едем, едем, едем… Диспетчер молчит: значит, на линии порядок (не считая опоздания, это уже норма).

Основная задача – высадить всех, кто выходит, а посадить – это уже как получится. Народ заходит по принципу «сначала я, потом сумка». Вот и зажимаются сумки. Двери приоткрыть не проблема, но едва я это сделаю, тут же в створки вцепляется мертвой хваткой очередной пассажир. И, упираясь ногами в платформу, пытается залезть в вагон.

«Ежики» забавные вагоны. У них нет размера. Сколько бы человек ни было внутри, всегда найдется место еще для одного.

Утренний пик. Рязанский проспект. С Выхина уходят пустые резервные поезда, чтобы посадить людей на Кузьминках. Как только поезд останавливается на Рязанке, чтобы основной машинист сменил маневрового, пассажиры тут же разжимают двери, и начинается

самовольная посадка. Машинисты по утрам уже тотализатор устраивают – сколько пустых вагонов в резервном поезде. Народ так набивается, что сидячих мест не остается.

Это будет продолжаться до первого несчастного случая. После чего резервные поезда просто отменят. Скажу честно: нам от этого ни холодно, ни жарко. Количество человек в вагоне – не изменится.

– Будете следовать по удалению, по разрешающему показанию…

Вот и все. Впереди встали. Значит, к десяти минутам минуса добавится еще пять – десять (и это в лучшем случае).

На станции кто-то решил зайти в вагон с разбега. Ой, зря. Пассажиры такие шутки не любят. Герой вылетает из вагона практически с той же скоростью, с которой забежал. Я прекрасно понимаю, что вечер, что хочется домой, но уважайте же вы друг друга… Хотя бы иногда…

На Рязанке коллега похвастался, что скачал из Интернета симулятор американского метрополитена.

– И как?

– На последнем уровне сложности – фигня полная.

– А ты чего хотел? Для машиниста ТКЛ их метро – детский сад!

Про метро

Понедельник. Утро. Москва. Метро.

Истошный вопль машиниста из кабины:

– Диспетчер! Свет! Выключите освещение! Они ползут на свет… Диспе-е…

Это у них на Такой Какой Линии началась рабочая неделя. С добрым утром, люди добрые. Пусть понедельник будет для вас легким и солнечно-светлым.

До встречи под землей.