

ОЛЕГ ДИВОВ
МАКС РУБЛЕВ



НЕ ПРИСЛОНЯТЬСЯ
ПРАВДА О МЕТРО

Макс Рублев Олег Игоревич Дивов Не прислоняться

*Текст предоставлен издательством
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=589845*

*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.

Содержание

Пролог	5
Про машинистов	9
Глава 1	10
Про мутантов	14
Глава 2	16
Рассказ машиниста	20
Глава 3	21
Рассказ машиниста	29
Глава 4	30
Рассказ машиниста	34
Глава 5	35
Рассказ машиниста	41
Глава 6	42
Рассказ машиниста	45
Глава 7	46
Рассказ машиниста	49
Глава 8	50
Про борьбу борьбучую	59
Глава 9	60
Размышления машиниста	66
Глава 10	67
Рассказ машиниста	72
Глава 11	73

Про личные вещи	82
Глава 12	83
Конец ознакомительного фрагмента.	84

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, картин-ки 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.

ния. 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 немного, 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, ожи-

дая, 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 – призречен и недосыгаем. 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 неожиданно-

сти 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 застопления. 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 почему 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 пропал 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 невымытый прислонился к салонной двери. И до чего же невымытый!

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. Закрыв двери и, соответственно, даму зажал. Поймал испепеляющий взгляд через зеркало. «Как ты, смерд, посмел закрыть двери, я еще не договорилась?!»

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. Поразмывшись, он остался на контракт и оттрубил в джедах 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 проснуть-

ся.

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 метропо-

литене (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 день¹.

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.

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.



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 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. Ихто 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 поедит, 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. Плотный 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, сказала начальство, близко к поезду не подходит.

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 поскользываться 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 будильницы 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 будильнице, 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. ДДЭ². Оператор спит. Тетрадь заступления в общей комнате. Ставлю в ней автограф.

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.

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-сию! 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. Достаяю 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... – окурочек 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 тайфунов³. По громкой раздаётся: «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. Воро-

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

та 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 ЭПК⁴ и тайфун один раз. Ручку в «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.

⁴ ЭПК – электропневматический клапан автостопа.

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 посоветовать: «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 задряхнет 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 полчаса, 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. Ма-

шинисты 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 маневрах⁵, 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.

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).

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 благобно 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 не в состоянии, 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 АРС⁶ не сработала. С криком [вырезано цензурой] рву все на себя⁷. 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

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.

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.

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 аццкую 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 бб 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, кото-

рые сейчас у стены, они просто не откроются.

Нет, если машинист очень захочет, то сможет извернуть-ся 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 ИнфоСОСа⁸, 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 подскжете номер телефона?

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

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 фигура 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 увидеть 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 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 груженная, 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. Схватила, 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... Нарботанное годами интуитивное понимание, где добавить, а где сбросить. Чувство пульса линии. И в такие минуты ты готов убить диспетчера за выдержки⁹. 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?

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

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!!!

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 сядились 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. «Рекоменду-

ется 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 сильнее 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, расплывающиеся 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 пла-

мении 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 диск¹⁰. 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... Татьянинном 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

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

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, срабатывает автостоп.

Ставлю поезд в «трубе», выполняю все положенные операции. Теперь отписаться, что состав осмотрен, и дожидаться 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 ПВС¹¹. 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,

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

беременным женщинам и людям, находящимся при исполнении служебных обязанностей.

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, рас-

сасывается 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 мешаєте.

– 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 напомним:

«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 удастся 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 посадил» 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 ва-

гонах (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 навешивайтесь 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 АРС¹² 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

¹² АРС – система автоматического регулирования скорости.

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 ляжка болтается. Каждый день машинисты видят в колее пустые бумажники. Так что в толпе

будьте внимательны. Если едете вечером в подпитии, лучше выбирайте первый вагон (на Кольцевой – средний): как правило, там есть народ и меньше шансов, что вас обчистят. И не выставляйте напоказ свой недостаток. 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 УЭС-ПМ¹³ долго перечисляет приметы злоумышленника. Машинист перебивает его и просит обратиться в ситуационный центр через колонну ИнфоСОСа¹⁴. 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.

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.

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

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.