

Внешне эта комната милиции напоминает аквариум. Сравнение не совсем корректное - все-таки в том аквариуме сидит человек в милицмейской форме, но уж очень похоже: сотрудник милиции открыт взорам спешащих на станцию «Охотный Ряд» пассажиров. Да и сами пассажиры у постового как на ладони: ни одно происшествие не скроешь от его внимательного взгляда, каждая мелочь в поле зрения...

## ПОСТОВОЙ У МОНИТОРА

Но и это не все. На рабочем столе постового два монитора, где в режиме реального времени видна картинка расположенной внизу платформы - крупнейшего пересадочного узла столичной подземки. Рядом - два телефона для связи с дежурной частью милиции, коллегами, работающими в других помещениях пересадочного узла, с дежурной по станции.

- Теперь мы полностью контролируем ситуацию, - рассказывает старший сержант милиции Леонид Литовченко. - При необходимости можем срочно направить дежурных милиционеров на место происшествия или оказать человеку срочную медицинскую помощь. Недавно на платформе пожилой женщине стало плохо. Мы обратили внимание, что она присела на скамью и держится за сердце. Быстро сообщили в медпункт, и подоспевший врач оказал экстренную помощь.



ФОТО ЮРИЯ СТРОКОВА

Наблюдают за узлом круглые сутки. Вся информация записывается на электронный носитель. В любой момент можно просмотреть ситуацию, разглядеть, что же произошло. Качество изображения позволяет не только восстановить действия людей, но и увидеть выражение лиц. Кстати, от современных мониторов не так устают глаза. Для постовых, ведущих мониторинг пересадочного узла по многу часов подряд, большое облегчение.

- Сейчас подобные центры мониторинга действуют на станциях «Динамо», «Спортивная» и «Черкизовская», - поясняет заместитель начальника милиции общественной безопасности УВД на Московском метрополитене Максим Мошкин. - В перспективе в УВД метрополитена планируется создание специального «кризисного центра», действующего по такому же принципу, как «Центр управления кризисных ситуаций» в МЧС или подобный центр управления движением в ГИБДД. Все мониторы выведут в единую операторскую. Для центра выделят помещение на проспекте Мира. Находящийся там сотрудник сможет не только зафиксировать то или иное происшествие, но сможет оперативно реагировать на нештатные ситуации. В случае необходимости подключит силы других линейных отделов, служб. Находясь в нашем центре, - уточняет Максим Николаевич, - можно будет вывести на экран не только картинку любой станции или пересадочного узла, но и вагона, движущегося по линии. Некоторые составы уже оборудованы телевизионными камерами. Московское метро справедливо считается не только самым удобным и быстрым, но безопасным и комфортным видом транспорта. И мы, со своей стороны, будем делать все, чтобы столичный метрополитен по-прежнему вызывал зависть у гостей и гордость у жителей города.

**Николай МОДЕСТОВ**

«Белорусская»-радиальная Замоскворецкой (зеленой) линии метро. Станция построена в 1938 году. Облицована темно-розовым мрамором. По бокам - ниши, в которых установлены «однополюсные» светильники. Ближиться полночь. Впрочем, ночь в метро началась час назад - в 23.00 на вахту заступили несколько тысяч рабочих. Метрополитен, словно доменная печь, работает круглосуточно. Только ночью в подземном городе по путям бегают «грузовики» - хозяйственные, а не пассажирские поезда. Идет плановый ремонт.

В начале платформы установлена большая будка, на которую я, например, раньше не обращал внимания. «Заходите, - в дверях нас встретил гид - заместитель главного инженера службы движения метрополитена Константин Черкасский. - Сейчас начнется селекторное совещание. Вопросы будете задавать потом». Мы попали на станционный блокпост - в пункт централизации, откуда можно управлять всеми сигналами и стрелками станции. Перед дежурной - Людмила Одоговой - длинное табло. На нем - схемы двух метропутей: от «Красногвардейской» до станции «Речной вокзал» и обратно. Заглась

минут с конечных станций каждой линии метро отправится последний поезд. Скажем, на Замоскворецкой линии состав, который уйдет в рейс со станции «Речной вокзал», окажется на «Красногвардейской» в 1 час. 58 мин. Рейс завершится, машинист поставит поезд в тупик, но домой не пойдет. На конечных и средних станциях метро устроены специальные гостиницы для машинистов. Утром машиниста разбудят, проверят его функциональное состояние с помощью компьютерной



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

сфер. При помощи сборных вышек красят, моют, скоблят своды станций. И так 365 дней в году: метрополитен никогда не отдыхает - у него нет на это времени.

Полвторого ночи. Последний поезд везет на юг столицы 19 составов - эти полуночники успели. «Осторожно, двери закрываются...» Поезд набирает ход, на платформу вбегают два растрепанных парнишки. «Все, ребятки, - разводит руками Черкасский, - опоздали». Замирают эскалаторы. Гаснут

ет тяжело груженную щбенкой и цементом платформу. Пять минут спустя появляется второй мотовоз. Затем из тоннеля выезжает гигантская сороконожка - сцеп-рельсовоз. Локомотивы спереди и сзади. Между ними на спецплатформах укреплены рельсы.

Над одной из платформ станции около вышки, привезенной из хозблока, рабочие, уборщицы с тряпками, швабрами и ведрами.

- Что делать будете? - пристаю к дюжему мужчине в спецовке, спокойно наблюдающему за происходящим.

- Потолок мыть будем, - нехотя отвечает он и с любопытством смотрит на гостей - мол, беспорядок - ночью на станции посторонние. - Зовут как? Сергей. Спать? Какое там - я 15 лет в службе тоннельных сооружений. Только ночью и работаем - когда никто не мешает. Что делаем? Да все - вплоть до ремонта тубингов тоннеля. Это не за вами пришли?

Поворачиваюсь, стоит милиционер в блестящей кожаной куртке. «Ваши документы», - произносит спокойно. Мы вручаем ему редакционные удостоверения, сопровождающий протягивает пропуск. Служивый долго изучает наши «корочки», нехотя возвращает, козыряет и уходит.

- Он, между прочим, документы и у рабочих проверяет, - заметил Черкасский. - Доверяй, но проверяй.

Раздается густой резкий сигнал - высокое напряжение сняли. Ра-

## ПОТОЛКИ МОЮТ НОЧЬЮ

Наш корреспондент побывал ночью в метро. Никуда не спешил - смотрел и слушал...

белая лампочка - это поезд. А вот зеленые огоньки - готов маршрут для следования состава. Над табло два огромных монитора. Экраны позволяют видеть пути и прибывающие поезда.

Раздается мелодичный звонок, оживает телефон - поездной диспетчер Замоскворецкой линии метро оповещает дежурных по станции о графике ночных работ на сегодня. «В 1 час 36 мин. выходит пять мотогонных рельсовозов, - четко произносит диспетчер. - Путь следования - до станции «Новокузнецкая». После снятия напряжения работа на первом пути... В 1.40 выходит мотовоз М14-25. Впереди одна платформа. Следует до «Каширской», далее по второму пути до станции «Орехово». Это промывочный агрегат. Промывка - с 3.20, второй путь - «Орехово» - «Красногвардейская». Совещание заканчивается. «Аэропорт» - понятно, - докладывает о готовности к ночной вахте дежурная по станции. «Динамо» - понятно, «Белорусская» - понятно, - сообщает и «наша» дежурная Людмила Николаевна.

- График ночных работ в метрополитене известен уже к полудню, - рассказывает затем Константин Александрович. - Сделать нужно, как всегда, очень много. Посмотрите на часы, сейчас 0.38. Через 25

программы «Машинист». После этого он сможет принять состав.

В 2.15-2.20 снимут высокое напряжение, и многочисленные ремонтные рабочие приступят к выполнению своих обязанностей. Через два часа предварительный сигнал оповестит о необходимости заканчивать работу. Сигнал, поданный еще через 55 минут, означает, что контактный рельс вновь находится под напряжением в 850 вольт. В 5.25 первые поезда отправляются в путь.

Что успевают сделать метрополитеновцы за столь короткий промежуток времени? Каждую ночь из подземки вывозится... до 20 тонн мусора. На каждой станции - генеральная уборка. Обходчики обследуют пути в тоннелях. В электродепо «Сокол» находится рельсовосварочная станция. Здесь готовят новые рельсовые плети для укладки на пути. Качество рельсов проверяется методами дефектоскопии. Ночью рельсы перевозят к месту укладки. Ночью бригады дефектоскопистов вторично проверяют уже смонтированные на путях рельсы. Специальные габаритные рамы по ночам проверяют тоннели и пути на соответствие заданным параметрам. Раз в месяц все метротоннели «ходят» в баню: их моют струей воды под давлением восемь атмо-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

светильники с левой стороны центральной платформы. Вслед за последним поездом прошумели три резервных состава без пассажиров: они встанут где-то на главных путях станций, с тем чтобы поутру движение началось без заминок.

Появляются рабочие в оранжевых спецовках. Уборщицы собирают мусор. Рабочие собирают вышки. 1 час. 40 мин. Два мощных прожектора вдруг загораются во тьме тоннеля. Оттуда появляется странный экипаж - мотовоз - «грузовик» метрополитена. Внешне он больше походит на самосвал, нежели на локомотив. Грузовик транспортиру-

бочие зашпешили - времени в обрез. Не будем мешать. Поднимаемся наверх. Глубокая ночь. Три часа.

- Уже уходите? - устало улыбнулась нам дежурная Надежда Николаевна. - А мне до восьми работать...

Под пристальным взглядом женщины-милиционера покидаем ночное метро. На площади Белорусского вокзала светло как днем. И здесь оранжевые спецовки - дорожные рабочие ремонтируют тротуар. Город - трудоголик...

**Владимир РАТМАНСКИЙ**

заново, а здесь всегда были хорошие, стабильные заработки. Да и работа интересная - сложная, мужская». Высоты, говорит, боюсь, а подземелье на нервы не действует. Летом, правда, заведно: народ на свежий воздух выходит, там солнышко, тепло, а ты тут во тьме катаешься. Но это работа. ДЕЛО.

- Первый раз вел состав еще во время учебы в технической школе метрополитена. Волновался ужасно, - признался машинист. - Как почувствовал кожей, что за спиной около двух тысяч человек, руки затряслись, пот прошиб. Из кабины вышел - рубашку хоть выжимай.

В метро должны работать педантичные люди. График - интервалы пути - надо соблюдать. «Этот самый метроритм, - заметил Зайцев, - похоже, стал моим биоритмом». Он знает каждый метр трассы. Есть и нелюбимые участки пути. Вот, например, на перегоне между «Шаболовской» и «Октябрьской» светофорчик имеется «вредный» на первом пути - опасный там участок. Перед этим светофором лучше всегда притормозить. Вообще нужно в голове держать, где какие стрелки, заграждения, виражи. Напряженная работа. Напряжение, доведенное до автоматизма - так определил это состояние Сергей Зайцев.

- Зеленый! - произносит машинист, и поезд вновь устремляется в тоннель. Мы едем к «ВДНХ». - Тьма, говорите? - добродушно усмехается он и...на мгновение выключает прожекторы. Мрак обрушивается на нас внезапно - хищный, неприятный, живой. Тут же вспыхивает свет, тьма отступает, поезд мчится вперед. Вот и станция.

Состав движется по трассе с разной скоростью. Дело в том, что в метро скорость на каждом участке пути строго регламентирована в зависимости от рельефа. Превысить скорость машинист не в состоянии - автоматика не позволит. Поезд может двигаться со скоростью от 40 до 80 км/ч. Если на данном участке положено ехать со скоростью 60 км/ч, а состав движется на пять километров быстрее, включается предупредительный сигнал. Машинист в течение трех секунд должен откликнуться и снизить скорость. Если он этого не делает, состав автоматически остановится. Коль скоро машинист волей-неволей закемарит, «выспаться» ему не удастся. Дабы такого несчастья не случилось, на ухо надевают небольшой плоский приборчик, очень напоминающий внешний вид слуховой аппарат. Как только Морфей начинает одолевать и голова клонится долу, приборчик издает резкий противный писк - мертвый проснется.

- А в праздники вам ездить приходилось? В новогоднюю ночь, к примеру?

- Обижаете. Восемь последних лет в ночь с 31 декабря на 1 января работаю.

- За что ж вам такая награда? - Сам вызываюсь. Я, видите ли, не пью. Что ж я буду ребятам праздник портить! Пусть выпьют дома за праздничным столом водочки или шампанского, я в другой день отдохну. Кстати, в полночь нас диспетчеры поздравляют по селектору с Новым годом. А мы поздравляем пассажиров. Правда, их в это время бывает не слишком много.

- Спокойный вы человек, Сергей Андреевич. Ну а в ЧП попадать приходилось? Сбои, поломки или что-нибудь похожее в вашей практике случалось?

- Что ж я, заговоренный, что ли? Всякое бывало. Пассажиры нередко обращались по переговорному устройству: сообщали, что кому-то из полуптичков стало плохо. В таких случаях вызываю «скорую». Бывают и драки в вагоне: вызываю милицию. Четыре раза под мой поезд бросались люди. Двое остались живы. Дедуля прыгнул на станции «Медведково». Упал в лоток между рельсами, я проехал над ним - даже синяков у него не обнаружили. Вытаскивал, спросил: «Зачем же ты так, старый?» Он заплакал в ответ: «Я, - говорит, - Москву под Можайском защищал». Последний раз это было два года назад. Пожилая женщина (как потом выяснилось, пациентка психиатрической клиники), пристально глядя мне в глаза, кинулась вниз.

- Кто же ее вытаскивал?

- Я и вытаскивал. Должны помогать и дежурные, и медики, и милиция. Но в первый момент всегда приходится действовать самому. Сказать по чести, крови я побаиваюсь. Впрочем, в этот раз крови-то я и не видел. Женщина была в шубе. Взял я ее в охапку, косточки загремели - сломала, бедная, все кости.

- Долго переживали потом?

- В принципе три дня отдыха в таком случае положено. Но я на следующий день вышел на работу. Не могу не работать. Мне без работы тошно.

- Да, спокойный вы человек, Сергей Андреевич. Когда же вы волнуетесь?

- Когда экзамены сдавать приходится - раз в два года. Медкомиссию проходишь - дрожишь. Это как в авиации: допустят - не допустят по здоровью. Практика движения? Машинист-инструктор раз в неделю в рейс идет с каждым из нас: проверяет, не разучились ли ездить.

Мы мчимся к «Ботаническому саду». «Вот опасный участок, - комментирует Зайцев. - Дорога все время в гору, под нами Яуза». Путь становится все более извилистым, пространство как-то зримо искривляется. Да и темнее здесь: реде мелкают светофоры. На станции в кабину заходит машинист-инструктор. «Сергея, - обращается он к Зайцеву, - притормозишь около 555-го светофора. Скобу посмотри». Поезд направляется к станции «Свиблово». Состав юркнул в тоннель, а там... светлым-светло. Мощные лампы, установленные на стенках тоннеля, ярко освещают замкнутое пространство этой огромной клетки. Свет включили специально - с тем чтобы хорошо разглядеть возможную неисправность. Поезд разогнается и вдруг тормозит. Остановился - словно поезд дальнего следования на ярко освещенном перроне большого вокзала. Машинисты оживленно переговариваются. Оказывается, полностью поднялась скоба путевого автостопа (который автоматически вызывает экстренное торможение поезда при проезде светофора с запрещающим движением сигналом). Инструктор передает информацию по радио. Поезд трогается с места, набирает скорость. Вот и «Свиблово». Наше путешествие закончилось. А Зайцев поехал дальше - ему надо график соблюдать.

**Владимир РАТМАНСКИЙ**