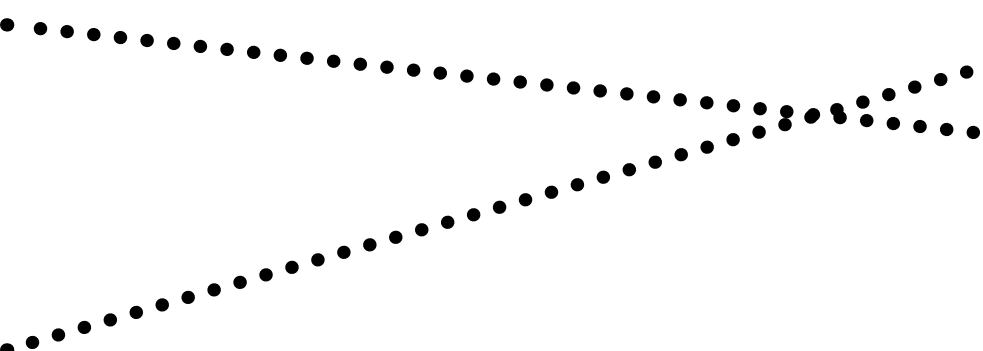




ЛИТЕРАТУРНАЯ ПРЕМИЯ
«ЛИЦА»
ИМЕНИ АЛЕКСАНДРА ЛУШКИНА
ДЛЯ МОЛОДЫХ ПРОЗАИКОВ
И ПОЭТОВ

МУЗЕЙ
ТРАНСПОРТА
МОСКВЫ

ВРЕМЯ В ПУТИ

СТИХИ И ПРОЗА

УДК 821.161.1-3
ББК 84(=411.2)6-44
В81

Идея сборника Татьяна Восковская
и Екатерина Зворыкина

Авторы Вера Богданова, Рагим Джафаров,
Денис Балин, Екатерина Манойло,
Артём Ушканов, Анна Баснер,
Алиса Каширина, Александра
Шалашова, Леонид Негматов,
Ольга Харитоновна, Дарья Ильгова,
Рома Декабрев, Сергей Скуратовский,
Сергей Кубрин, Майка Лунёвская,
Анна Маркина, Мария Затонская,
Алексей Колесников

Редактор Аглая Топорова

В81 Время в пути. Стихи и проза. — М. : Альпина нон-фикшн,
2027. — 208 с.

ISBN 978-5-00223-956-6

Город всегда сложнее, чем кажется. Москва слезам не верит, помните? Придумывая этот сборник поэзии и прозы, мы хотели понять, как сейчас живут Москва и москвичи, что в бурной, шумливой городской жизни интересно молодым авторам, финалистам и лауреатам премии «Лицей». «Время в пути» — приглашение остановиться и прислушаться к голосу мира вокруг нас, заметить необычное в привычном, найти в знакомом (незнакомом?) городе свой маршрут. Авторы сборника — очень разные, но у них есть одна общая и очень важная черта — талант, в который мы верим. Сборник выпущен совместно с премией «Лицей», группой компаний «Лотте» в России и Музеем Транспорта Москвы.

УДК 821.161.1-3
ББК 84(=411.2)6-44

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в интернете и в корпоративных сетях, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав. По вопросу организации доступа к электронной библиотеке издательства обращайтесь по адресу mylib@alpina.ru

© Д. Балин, А. Баснер, В. Богданова, Р. Декабрев,
Р. Джафаров, М. Затонская, Д. Ильгова, А. Каши-
рина, А. Колесников, С. Кубрин, М. Лунёвская,
Е. Манойло, А. Маркина, Л. Негматов, С. Скура-
товский, А. Ушканов, О. Харитоновна, А. Шала-
шова, 2027

© Фрагмент картины на обложке. Е. Буравлева
«Пикник». Музей Транспорта Москвы, 2024

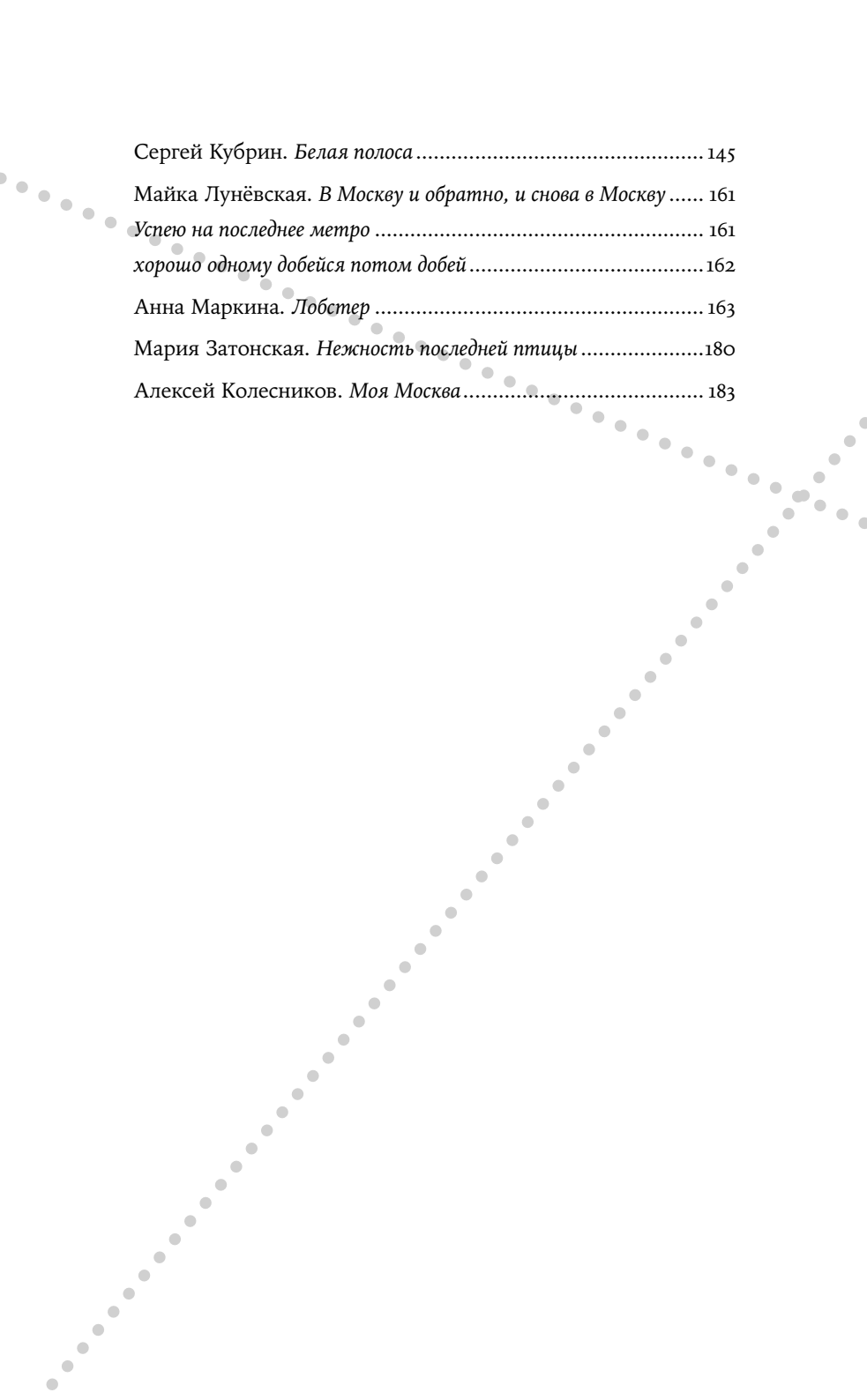
ISBN 978-5-00223-956-6

© ООО «Альпина нон-фикшн», 2027

СОДЕРЖАНИЕ

.....

Человек в пути (В. Григорьев).....	7
Уважаемые пассажиры! (О. Бондаренко)	12
Вера Богданова. <i>Майское</i>	15
Рагим Джафаров. <i>Инцидент</i>	18
Денис Балин. <i>Все это будет, будет, будет</i>	43
<i>С наступлением сумерек</i>	44
Екатерина Манойло. <i>Окно выходит на залив</i>	47
Артём Ушканов. <i>Буква «Т»</i>	61
Анна Баснер. <i>Дрейф</i>	65
Алиса Каширина. <i>Струна, еще струна</i>	87
<i>Попутчица</i>	88
Александра Шалашова. <i>Мое электричество</i>	90
Леонид Негматов. <i>Тоскливый крик ночного теплохода</i>	106
<i>На улице кудрявая погода</i>	107
<i>Если ты себя знаешь — зачем ты выходишь в туман</i>	107
Ольга Харитоновна. <i>На память</i>	109
Дарья Ильгова. <i>Дорожное радио</i>	126
Рома Декабрев. <i>Нутация</i>	128
Сергей Скуратовский. <i>Я — спящий автобус где-нибудь под Саратовом</i>	142
<i>Дрожащей бурой осенью в траве</i>	143
<i>Когда я прохожу мимо своей школы</i>	144



Сергей Кубрин. <i>Белая полоса</i>	145
Майка Лунёвская. <i>В Москву и обратно, и снова в Москву</i>	161
Успею на последнее метро	161
хорошо одному добейся потом добей	162
Анна Маркина. <i>Лобстер</i>	163
Мария Затонская. <i>Нежность последней птицы</i>	180
Алексей Колесников. <i>Моя Москва</i>	183

ЧЕЛОВЕК В ПУТИ

Есть особая правда и важная традиция в том, что лауреатов премии «Лицей» мы из года в год называем на Красной площади — в День русского языка, в день рождения Александра Сергеевича Пушкина, чье имя носит премия. Площадь, по которой прошли все, кто когда-либо приезжал в Москву; точка, к которой стягиваются вокзалы, ветки метро, трамвайные и автобусные пути и человеческие судьбы. Премия молодых начинается там, где сходятся все дороги страны, — и это не случайная сценография, а что-то по существу верное. Литература тоже своего рода узловая станция: место, где встречаются те, кто никогда бы в жизни не встретился, где чужой голос вдруг становится твоим, где можно сесть напротив незнакомца и за двадцать минут пути прожить с ним целую жизнь.

«Лицей» мы задумали десять лет назад, чтобы найти и поддержать молодых — тех, кому до тридцати пяти и кто впервые выходит к читателю. Талантливому человеку в начале пути нужны не только похвала и диплом, но и вполне земные вещи — время, спокойствие, уверенность, что его прочтут. За десять

сезонов через премию прошли тысячи рукописей, а десятки имен победителей сегодня уже не нуждаются в представлении. И всякий раз, читая короткий список, я заново утверждаюсь в одной мысли: русская культура полифонична, и важнее всего, чтобы в ней продолжали звучать разные голоса. Не один утвержденный тон, не общий хорошо темперированный строй, а именно разноголосый хор — несхожий, спорящий, иногда неловкий, но живой и настоящий. Эта книга — как раз такой хор. Восемнадцать авторов, поэты и прозаики, у каждого своя интонация, свой стиль, свой творческий путь, — и тем не менее их собрала под одну обложку общая тема.

Тема эта — дорога.

Сборник «Время в пути» сделан вместе с Музеем Транспорта Москвы, но не стоит ждать от этих рассказов и стихотворных подборок чего-то утилитарного, вежливой иллюстрации к музейной экспозиции. Молодые авторы взяли не предмет, а метафору — и метафору древнейшую, ту самую, на которой стоит вся словесность — от притчи о блудном сыне до романа воспитания: человек в пути. В движении, в развитии, в ритме большого города.

У одних дорога — это путь из райцентра в столицу, «налегке, с сомнениями в рюкзаке», ночной автобус, рассветная МКАД, за которой «нет пути назад». У других — «почетный майский круг» на электричке по местам детства, где все знакомо и все меняется, а ты «совсем не видишь, как меняешься сам». Метро здесь оказывается не способом доехать, а пространством, где

встречаешься то с первой любовью, постаревшей и неузнаваемой, то с самим дьяволом — в строгом темном костюме и плотно затянутом галстуке, с глазами, которые смотрят «не на пространство, а на время». Старая мраморная станция оборачивается дном древнего моря, и в окаменевшей раковине слышен гул, «подобный памяти о движении». Трамвай звенит «уверенным смычком», подбирает заблудившуюся приезжую писательницу, везет чужую книгу, которая вдруг становится чудом и подарком на память. А короткое, заученное всеми нами «Осторожно, двери закрываются» у этих авторов звучит то предупреждением, то благословием, то почти приговором.

Меня радует, как смело они впускают в эту обыкновенную, гулкую, пахнущую железом и пылью реальность — чудо. Один из писателей формулирует это почти как профессиональное кредо: вдохнуть жизнь в бездушное можно, только сообщив ему нечто подлинное. Так вышло и с этим сборником.

Эти авторы умеют слышать. Слышать гул на станции, скрип ржавой лебедки, дребезжание тележек на дощатом переходе, «трынь» транзакции, жужжание мухи в междуоконье электрички, тишину остывающего на морозе железа. Целое поколение, выросшее в наушниках с шумоподавлением, вдруг сознательно снимает их и заново открывает, что город — не фон для твоей жизни, а собеседник, «иногда грубый и усталый, иногда поющий чужую песню у пруда».

А еще они не боятся нежности. В литературе, которая так часто выбирает броню иронии и постиронии,

защищается цитатой и кавычками, это редкая и дорогая смелость: написать про «нежность последней птицы», про чужую боль, про стыд, про благодарность так, чтобы не было неловко за прямое чувство.

Пушкин, чье имя носит премия, тоже был человеком дороги — станционных смотрителей, кибиток, ямщиков, бесконечных российских верст. Он умел расслышать в случайном попутчике целую жизнь и целую судьбу. Мне приятно думать, что молодые, собранные здесь, продолжают именно эту линию русской словесности — линию внимания к малому, к проезжему, к тому, кого толпа в час пик не замечает и кого литература обязана заметить.

Если искать общий нерв книги, то за всей транспортной фактурой — шпалами, турникетами, «Тройкой», депо, служебным светом туннеля — в этих текстах бьется очень взрослый, совсем не молодой по своей тяжести вопрос: как удержать то, что дорого, и при этом не сломать, не раздавить, неловко сжав ладонь? Их герои все время в движении и в попытках уловить то, что уходит безвозвратно, что не повторить, что меняется без нашего участия и спроса. Девочка на бульваре плачет оттого, что не умеет завязать хвостик и что мир вокруг полон смысла, до которого ей пока не дотянуться. Бывший школьник двадцать лет спустя встречает в метро постаревшую учительницу и наконец понимает цену давней детской жестокости. А в одном из рассказов сборника звучит мысль, которая могла бы стать девизом премии: счастье — «не удержать, а поддержать». В этих

словах, по сути, вся идея «Лицея». Не удержать молодых писателей при себе, не присвоить их — поддерживать на старте, отпустить в дорогу и помочь по пути следования в большую литературу. Собственно, это и было заложено в «Положении о премии» ее учредителями и попечителями.

Владимир Григорьев,
председатель Совета партнерства
«Центр поддержки отечественной словесности»

УВАЖАЕМЫЕ ПАССАЖИРЫ!

Эта фраза давно перестала быть просто служебным объявлением — она стала частью городской жизни, ее негромким рефреном. Мы слышим ее в метро и в автобусе, в трамвае и на платформе, слышим так часто, что почти не замечаем, — а ведь именно к нам, пассажирам, она обращена. С этого обращения нам и хочется начать разговор.

Привычный издательский репертуар музея — это каталоги выставок и коллекций, научные и научно-популярные тексты, основанные на предметном знании, документах и архивных материалах. Такие тексты не приглашают к диалогу — вокруг них в основном возникают научные споры. Мы же хотим продолжить разговор с самой широкой аудиторией, со всеми, к кому обращено это «уважаемые пассажиры», — о нашей среде обитания, о городе, в котором мы взрослеем и где нас затягивает в водоворот самых разных событий.

Это сборник о пути, о выборе, а еще о невероятной скорости этой жизни, которую, привыкнув, мы перестаем замечать, видеть — как перестаем замечать и слышать ту самую обращенную к нам — пассажирам — фразу. Назовем этот эффект «технической слепотой» — по аналогии со слепотой растительной. Мы часто не видим окружающие нас растения, воспринимаем их как зеленый фон — декоративный или потенциально небезопасный. Схожим образом не обращаем внимания и на то, что поддерживает город в непрерывном движении, а горожанам облегчает жизнь, сохраняет здоровье, бережет время. Не замечаем технику, воспринимая ее как нечто естественное, как неотъемлемую часть среды.

Художественная литература — непривычный опыт для музейных издательских программ, особенно если музей не литературный. Но для Музея Транспорта Москвы эта книга не первая и не случайная. Каждый хотя бы раз пользовался транспортом — городским пассажирским или личным; каждый хотя бы раз оказывался тем самым «уважаемым пассажиром». И многие из тех, кто интересуется современной русской литературой, находят в вихре городской жизни время на чтение именно в пути. Для нас художественное слово — это уникальная возможность быть услышанными (прочитанными) и замеченными. Так был задуман сборник «Время в пути», подготовленный и изданный совместно с издательством «Альпина.Проза» в юбилейный, десятый сезон Литературной премией «Лицей».

«Время в пути» — словно дневник наблюдений за нашей повседневностью, иногда с элементами мистики и фантастического допущения; он расставляет новые акценты в разговоре о городе. Мы смотрим на интерес молодого писательского сообщества как на высказывание целого поколения, и это для нас мощная мотивация и подсказка в проектировании будущего: древняя Москва — основа становления, источник сил и знаний для роста, а Москва молодая — возможности в наших руках, горизонт еще не сбывшегося, город завтрашнего дня. Особую лиричность сборнику придают стихи, тонко рисующие образ наших дней. В радости и грусти, в спешке и покое они словно речи столицы, переведенные на человеческий язык и положенные на музыку. В них — ритм, в них — шаг, в них — грохот трамваев, рокот метро, шелест ветра и шуршание колес. Этот сборник — отражение и воплощение особой музыкальности города, которая во все времена вдохновляла поэтов и писателей.

И если прислушаться, то так хорошо знакомое «уважаемые пассажиры» зазвучит первой нотой мелодии, приглашающей в путь, по которому мы пройдем, проедем вместе с молодыми авторами и никогда не стареющим городом.

Оксана Бондаренко,
директор Музея Транспорта Москвы

Вера Богданова

МАЙСКОЕ

.....

от дома до вокзала четыре остановки на метро,
двадцать минут, чтобы успеть на электричку
на кольцевой я сразу вижу тех, кто
спустится со мной по эскалатору в подземный переход,
гулкий, в холодных переливах плитки на стенах и под
ногами,
у этих пассажиров целеустремленный вид людей,
готовых броситься к платформе, когда объявят путь,
продавливать толпу тележкой,
подсечь соперника у нужного сиденья, где место у окна,
на стороне, где тень,
вдруг успокоиться
и развернуть фольгу, в которой бутерброд
в вагоне пахнет колбасой, пылью, железом,
пóтом и разлитым пивом
жужжит в междуоконье муха
средство от муравьев избавит вас, кричит мужчина
он тоже тащит за собой тележку с не нужным никому
товаром,

и майская аудитория внимает, следя за ним из-под
прикрытых век.

колеса отбивают ритм на утопающих в грунт рельсах
если смотреть на едуший состав от переезда и шлаг-
баума, видно

как шпалы проседают, затем упруго выпрямляются,
под стопами гудит земля

поезд со свистом улетает в линию на горизонте
гудит озоновое небо

по-детски дребезжат колесики тележек,
ведь пассажирки вновь торопятся:

ступить на доски перехода,

и подгадать двери автобуса-буханки,

и продавить толпу тележкой,

подсечь соперников,

забраться в бензиновую полутьму,

стоять, привычно предвкушая, как

отопрут калитку, подбирая ключ,

закатят в дом тележку и

замрут в

домашней скорлупе

в предлетней новорожденной жаре и

в птичьих голосах,

которые прокалывают звонко тишину

в саду.

четыре остановки на метро

двадцать минут до электрички, после еще час

колеса отбивают ритм

вагон качается
и в новорожденной жаре
скрипят петли калиток
скрипят суставы и педали
когда я делаю почетный майский круг по всем ме-
стам, которые
знакомы мне, которые
я вижу с детства, как они меняются, и в то же время
я совсем не вижу, как меняюсь я.

ИНЦИДЕНТ

.....

Николай Ильич резко утопил педаль. Маленький седан противно и жалобно заскрипел тормозами, привлекая к себе внимание мужчины, одновременно прижимавшего к уху один телефон и что-то записывавшего в другой. Он присмотрелся к водителю и едва заметно приподнял брови. Проявить большее удивление ему явно мешала профессиональная этика. Приехал начальник на чем-то странном, значит, так надо. Субординацию Сергеич блюдет, молодец.

Николай Ильич открыл дверь и с преувеличенным старческим скрипом выбрался из слишком низкой и тесной для него машины.

— Что за люди? Я ж не молодой подрываться, — ворчал он, доставая с заднего сиденья пиджак. — Работать, что ли, некому?

— Я перезвоню, все принял, записал. — Сергеич сначала распахнул оба телефона по карманам, потом поздоровался: — Здравия желаю!

— Это дочка машина. Я с дачи. С отпуска вообще, — зачем-то пояснил Николай Ильич, пожимая руку собеседнику, тут же понял, что неуместно оправдывается, и сменил тему, кивнул в сторону. — Туда нам? Космическая станция какая-то.

— Внутри вообще! — восторженно поддержал собеседник, посмотрев на футуристический фасад со сложным остеклением, больше всего напоминающим грани огромного кристалла. — Как в кино!

— Погоди, Сергеич, а тут же раньше кинотеатр был, нет?

— Был, «Ереван».

— Точно, а с той стороны, подальше, парк. Мы там с пацанами еще мелочь стреляли на кино. — Не стреляли, конечно, а отжимали, но этот факт биографии подчиненному знать не обязательно.

— Парк остался. А вместо кинотеатра теперь диспетчерский центр.

— Ладно, — вздохнул Николай Ильич. — Ведите, Петр Сергеевич, и докладывайте.

Переход на «вы» означал, что лирическая пауза окончена и пора приступать к работе.

— С какого момента? — уточнил Сергеич.

— С начала.

— В семь часов сорок пять минут произошел первый инцидент. В тоннеле между станциями «Марьино Роща» и «Савеловская» останавливается поезд. Диспетчер фиксирует остановку, запрашивает машиниста. Машинист не отвечает. Диспетчер смотрит камеры. В кабине все в порядке. Нет потери сознания или еще

какого ЧП. Состав тормозит, секунд тридцать стоит, потом снова трогается. Предположили сначала проблемы со связью, но вдруг машинист ответил на запросы. У него уточняют причину остановки, он не понимает, о чем речь. Утверждает, что движение проходит в штатном режиме. Взяли на контроль, спустили приказ довести состав до конечной, а там сменяться.

— А зачем до конечной? — перебил Николай Ильич. — Не надо на ближайшей станции снимать?

— Дежурная говорит, что действовала по протоколу. Никакой опасности нет, состав мониторили из центра и, если что, остановили бы. Ну так или иначе, доехали до конечной без проблем, машиниста сменили, опросили. Ничего про остановку не помнит. Сразу отправили к врачам. Проверка по здоровью, по алкоголю, веществам. Ну, все как положено. Пока всем этим занимались, кончилась смена, начала заступать другая — и тут второй инцидент. В восемь часов четырнадцать минут в тоннеле между станциями «Киевская» и «Парк Победы» останавливается состав. Так же как и в первом случае, на все про все — от замедления до восстановления движения — одна минута.

— Есть какие-то отличия от первого случая? — сразу уточнил Николай Ильич.

— Так точно. — Сергеич показал охраннику удостоверение, и мужчин пропустили в здание диспетчерского центра. — На этот раз машинист все прекрасно помнил, находился в сознании. Сам запросил диспетчера, спросил, почему его состав останавливают, думал, что его из центра тормозят.

— Но это не так?

Николай Ильич замер, невольно увлекшись керамической мозаикой во всю стену. Она как-то удивительно ловко вписывалась в футуристическое окружение, хотя явно была из модернистского, еще советского прошлого. Николай Ильич хорошо помнил эту мозаику, но теперь все вокруг было другим, а главное — совсем другие запахи. И новая картинка как будто бы никак не билась со старой.

— Так точно, команды от центра не было. Технарей я уже подергал, они сразу проверили систему. Сбоев не было. Правда это или нет, позже скажет Сафаров, я его уже посадил в компьютерах ковыряться. Ждем результата экспертизы. В общем, после этого доложили нам, решили, что ситуация может выходить за рамки разового сбоя или инцидента. По технической части вам сейчас Орлова доложит, а по...

— Кто такая? — оторвавшись наконец от мозаики и продолжив путь, спросил Николай Ильич.

— Дежурная по метрополитену. Главный человек на смене. Она и приняла решение нам доложить.

— Интересно... Ладно, что по нашей части? Что думаешь?

— Да негусто мыслей, — вздохнув, признался Сергеич. — В плане защиты информации — тут уже две смены по двести пятьдесят человек в курсе. Если надо, возьмем подписки, но... Столько народу, решето, считай. Диски и записи изымаем, понятно. В плане расследования — посадил всех, кто уже приехал,

отсматривать записи с камер. В кабинах, в вагонах, на станциях. Пока ничего нет.

— Закрыли тоннели?

— Нет.

— То есть по тем же участкам поезда ходят? — Николай Ильич остановился и удивленно уставился на подчиненного. — А если там наоборот будет? Вместо незапланированной остановки ускорение?

— Дак моих полномочий на такое не хватит. Закрытие двух станций метро — ничёсе! — стал торопливо оправдываться Сергеич. — Это ж транспортный коллапс. В будний день особенно! Метро семь с половиной миллионов человек в день возит!

— Это вы кого цитируете, Петр Сергеевич?

— Никого... Орлову... Виноват.

— Ладно, сам разберусь. В самих тоннелях осмотры проводили?

— Так точно, сразу же. Ну, везде, где можно, не останавливая движения.

Николай Ильич вошел за Сергеичем в большое помещение с приглушенным светом. Первое, что бросилось в глаза, — огромный экран во всю стену. Возможно, на том самом месте, где когда-то был экран кинотеатра. Возможно, прямо в этом зале он и поцеловался первый раз в жизни, сидя в заднем ряду. Только темнее тут было раньше.

Но сейчас на экране было не кино. Данные. Какие-то цифры, графики, показания. А все остальное помещение светилось десятками или даже сотнями мониторов. По несколько штук на человека.

— Как в кино прям...

— Ага!

Некоторое время они заворуженно наблюдали за работой десятков человек, спокойно и уверенно обрабатывающих показания сотен компьютеров. Одни что-то негромко и деловито говорили в гарнитуры, другие рассматривали показания с каких-то датчиков и, судя по всему, обсуждали их, третьи молча что-то печатали.

— Вон таблички видите? Это по линиям метро разделения. Каждый участок контролируется отдельным диспетчерским кругом. Так и называется. Они прям отсюда все могут, хоть поезд вести, хоть эскалатор остановить! — разошелся Сергеич. — Я, пока тут работал, видел, как они внештатную ситуацию отработали. У девушки на перроне собачка на руках была. Мелкая такая. И вдруг соскочила, стала носиться по перрону. Так диспетчер машинистам сказал, мол, тормозите раньше, чтобы на станцию выезжать на меньшей скорости.

— Чтобы успеть остановиться, если животина на рельсы прыгнет?

— Так точно.

— Понятно, чем ты тут занимался, — вздохнул Николай Ильич. — Пошли уже. Много там народу?

— Человек пятнадцать, я даже не знаю точно.

— Зачем столько?

— От разных служб представители, каждый по своей части. Плюс транспортная безопасность, полиция. Все собрались.

— По допросам машинистов есть что-то?

— Пока нет. Один просто минуту не помнит. Как будто не было ее. Причем психолог говорит, что первичные тесты не фиксируют каких-то нарушений.

— Что за психолог?

— От метро специалист. Машинистов постоянно проверяют же.

— А по анализам уже что-то есть?

— Да, вот как раз доложили мне перед вашим приездом. Чисто все. Наши ребята перепроверили. Понятно, что это первые экспресс-тесты, будут еще искать нервно-паралитическое, нейротоксины и тому подобное. Это надолго.

— А второй машинист что?

— Да ничего, — вздохнул Сергеич. — Говорит, поезд сам остановился, сам тронулся. Он ничего поделать не мог. Как если бы у него центр забрал управление. Но диспетчер говорит, что ничего не трогал. Логи перепроверяет Сафаров, если кто-то из них врет, узнаем.

— А...

— Досье на машинистов уже есть, на диспетчеров тоже. Пока ничего подозрительного.

— Восхитительно. — Николай Ильич едва сдержался, чтобы не сплунуть.

— В общем, работаем... Хотя я, если честно, не понимаю, почему именно нас сюда отправили. Нет, что ли, больше никого? По специальности, так сказать.

— Отправили — значит, надо! — пресек сомнения подчиненного Николай Ильич и про себя добавил:

«Надо было отправить того, кого не жалко, вот и отправили. Ты же сам говорил, Петя, транспортный коллапс и все такое. Семь с половиной миллионов пассажиров в день».

— Пришли. — Сергеич остановился и указал рукой на дверь.

— Так, еще момент. — Николай Ильич автоматически поправил галстук, стряхнул невидимую пылинку с плеча. — Начинайте собирать списки пассажиров в обоих составах. Понадобится, если на камерах что-то всплывет. Если не всплывет, все равно понадобится, будем опрашивать. Сафарова озадачь, чтобы он первично по системам распознавания лиц собрал материал, а там посмотрим.

— Есть, — кивнул Сергеич.

— Что там за Орлова? — указывая на дверь, спросил Николай Ильич.

— Наталья Андреевна. Дежурная по метрополитену, по-нашему — оперативный дежурный, главный специалист на смене.

— А что за человек?

— Пятьдесят два года, вдова... — по памяти, явно из досье стал выдавать Сергеич.

— Нет, — перебил Николай Ильич, — я просто по-человечески интересуюсь. Мне работать с ней.

— Конкретная, прямая. По ощущениям, дело свое очень четко знает. Матчастью владеет, так сказать. Профессионал.

— Ка! — добавил Николай Ильич.

— Экстремизм, — буднично отметил Сергеич.

— С каких пор? КоАП поправили, а я проспал?

— Нет, но...

— На нет и суда нет, пошли.

Сергеич первым вошел в помещение и объявил:

— Коллеги, внимание, Николай Ильич Крылов, полковник ФСБ, руководитель сводной следственной группы!

Николай Ильич окинул взглядом человек пятнадцать, сидевших за длинным столом. Сразу же отметил силовиков — эти по привычке встали с мест, выучка. Остальные просто посмотрели на вошедшего. Явно отвлекаясь от какого-то доклада, транслировавшегося на очередной экран, занимающий почти всю стену.

Николай Ильич быстро пробежал глазами по всем присутствующим. Технар, технар, этот из полиции явно, медслужба, кажется, эти двое непонятно чем заняты, а во главе стола... Он на секунду замер. Во главе стола Орлова. Как и докладывал Сергеич. Определенно Наталья. Совершенно точно Андреевна. И, несомненно, его, Николая Ильича, первая любовь. Именно та девушка, с которой он целовался в последнем ряду того самого кинотеатра. Который теперь во все не кинотеатр, а диспетчерский центр или как там его... Та самая, но не та... Еще бы, столько лет прошло. Но глаза! Ничуть не изменились! Это она, точно!

Он вдруг уловил лихорадочные метания мыслей в собственной голове и понял, что пауза затягивается.

— Продолжайте, не отвлекайтесь, — сказал Николай Ильич и неторопливо занял место напротив Орловой.

— Так... Что я говорил... — Докладчик на экране задумался, восстановил ход мыслей и продолжил: — Мы трижды перепроверили логи и показания АЛС-АРС. Никаких ошибок не обнаружено. Соответственно, никаких версий у меня нет.

— Спасибо, — строгим, низким, с усталой хрипотцой голосом поблагодарила докладчика Наталья. — Коллеги, есть вопросы?

Вопросов ни у кого не оказалось. Повисла задумчивая тишина.

— У меня есть, — решив, что пора бы уже работать, а не витать в облаках, включился Николай Ильич. — Почему не остановили движение поездов на участках, где произошли инциденты?

— Потому что... — Наталья начала ответ протоально и устало, явно не в первый раз давала этот ответ, как минимум Сергеич его задавал, но вдруг сбилась, посмотрела внимательнее на противоположную сторону стола.

Узнала, понял Николай Ильич и с удивлением отметил, что вынужден прилагать усилия, чтобы сохранить сдержанно-строгое выражение лица.

— Потому что безопасность и бесперебойная работа метро — два основных приоритета. А на данный момент никакой опасности нет.

— Вы уверены? Что, если на одном из участков вместо незапланированной остановки произойдет, например, ускорение?

— Сработает АЛС-АРС, — спокойно парировала Наталья и чуть нехотя пояснила: — Автоматическая

локомотивная сигнализация с автоматическим регулированием.

— Сегодня дважды она не сработала, если я правильно понимаю? — возразил Николай Ильич, отмечая, как собравшиеся за столом синхронно поворачивают головы то в одну сторону, то в другую, прямо матч по пинг-понгу смотрят.

— Нет, речь идет о незапланированной остановке. Система не включалась. И корректно сигнализировала диспетчеру о снижении скорости. Да и докладчика вы слышали. Никаких сбоев и ошибок нет. И главное, допустим, что есть некий изъян в системе, который раньше не проявлялся. Тогда надо не конкретные участки закрывать, а вообще все метро останавливать.

Николай Ильич вынужден был согласиться. Но не полностью.

— Только в том случае, если вы не рассматриваете вариант со злым умыслом. Но вам и не надо, это наша работа. Я правильно понимаю, что авария невозможна?

— При текущих вводных — да, — подтвердила Наталья. — Мы перепроверили все системы и перевели дежурную смену в усиленный режим. Все метро контролируется из этого здания, любой чих мы видим или слышим. «Если бы это было так, то нас бы тут не было», — вздохнул про себя Николай Ильич.

Чем дальше, тем меньше ему нравилось происходящее и тем больше он убеждался, что его сюда отправили, чтобы в случае происшествия все свалить

на него. Пора на пенсию, наверное. Надо только разоб-
браться с этим... Как назвать-то?

— Но останавливаться сами по себе поезда не долж-
жны. А машинисты — терять память. Поэтому вы
меня извините, но не так уж хороша ваша система.

— Что бы там ни произошло, дело не в системе, —
спокойно и как-то очень весомо возразила Наталья.

Это несколько успокоило Николая Ильича. Прав
был Сергеич, есть ощущение, что перед ним профес-
сионал.

— Разберемся, — заверил он. — Для начала: в ка-
бинах составов, проезжающих через проблемные
участки, должны быть наши оперативники.

Он ждал каких-то вопросов или возражений. Все
собравшиеся посмотрели на Орлову, но та промолчала.

— Петр Сергеевич, доведите приказ, мы пока про-
должим.

— Есть, — чуть театрально, слишком официально
среагировал помощник.

Тут же подскочил с места и вышел из переговоров.
Только каблуками не щелкнул.

— Итак, давайте начнем с главного. Что особого
в этих станциях?

— В каком смысле? — уточнил кто-то.

— Что заставило предполагаемого... злоумышлен-
ника выбрать именно их? Может, в этих тоннелях есть
запасные выходы? Или они построены из другого ма-
териала? Или рядом с ними под землей что-то осо-
бое находится? Какой характер застройки над этими
тоннелями?

— Вы полагаете, что это... — Орлова замялась. — Какое-то внешнее воздействие?

— Я должен так рассуждать, — выделив интонацией слово «должен», ответил Николай Ильич. — Ну так?

— Вроде бы ничего особого, — сказал кто-то из технарей. — А застройку сейчас на карте покажу.

Он вывел на экран спутниковое фото. На первый взгляд действительно ничего особого. Обычная городская застройка. Разве что река возле парка Победы.

— Технологически они, конечно, н-н-неидентичные, — заметил очкастый инженер. — Они расположены на разной глубине и в разном грунте. Но они н-н-не уникальные.

— То есть схожих много? — уточнил Николай Ильич.

— Не совсем, — покачала головой Орлова. — Это две самые глубокие станции московского метро. Если память не изменяет, восемьдесят пять и семьдесят пять метров.

— И что это нам дает? — скорее самого себя спросил Николай Ильич.

— Вам виднее, — пожала плечами Орлова. — Мы тут не специалисты в области... внешнего воздействия.

Он посмотрел ей в глаза, чтобы немножко притушить строгим взглядом, но сразу же понял, что это не сработает. Помимо того что Орлова явно не из тех людей, которых можно подавить взглядом, он отвлекся и невольно обратил внимание на морщинки