

Срачи — Lurkmore

← [обратно к статье «Железнодорожные маньяки»](#)



В эту статью нужно добавить как можно больше срачей и НЕНАВИСТИ!!!.

Также сюда можно добавить интересные факты, картинки и прочие **кошерные** вещи.



НЕНАВИСТЬ!

Данный текст содержит зашкаливающее количество НЕНАВИСТИ. Мы настоятельно рекомендуем убрать от мониторов людей, животных со слабой психикой, кормящих женщин и детей.

Железнодорожные маньяки (или, как называют себя сами пациенты с неземным ФГМ — «*ферроэквинологи*») — странные личности, которые обожают железные дороги и всё, что ездит по рельсам. Являются разновидностью **транспортных фанатов**, но с остальными их группировками пересекаются крайне слабо.

Как любые другие **гики** и прочие городские сумасшедшие, активно населяют этот наш **интернет** ещё со времён этого их **фидо**, из года в год занимаясь крайне полезными делами — срачами, холиварами и троллингом.

Фотосрачи

Так как многие железнодорожные фанаты обладают завышенным ЧСВ и считают, что именно они умеют снимать и делать пост-обработку лучше других, на железнодорожных фотогалереях в порядке вещей имеет место обсирание чужих фотографий, как по делу, так и просто от зависти. Можно использовать стандартные каменты типа «**горизонт завален!**» (главное, чтобы он в действительности не был завален), «плохой ракурс», «фото — тёмная/блеклая херня, где цветокоррекция?», «почему эту мазню приняли, а моё творение качеством на порядок лучше — нет» и т. п.

Имеются специфические для ж/д-фоторесурсов комментарии, способные вызвать драму. Под фотографией, снятой на длинном фокусном расстоянии, рекомендуется оставлять следующие комменты: «Опять тупоморда» или «*<имяресурса>* — сборник зуммированных морд». Фотография, сделанная где-то вблизи крупного транспортного узла (**Нерезиновск**, **Питер**, **Самара**, Екатеринбург), должна автоматически получить комментарий вида «Это место ещё в 2005 году забаянили».

Камеросрач

Иногда происходят срачи на тему того, каким фотоаппаратом лучше снимать — **мыльницей** или **зеркалкой**, а также какие модели камер в своём ценовом диапазоне выдают наилучшее качество фотографий и подходят для железнодорожной съёмки. Традиционно большинство обладателей зеркалок от факта покупки дорогого тяжёлого аппарата с кучей объективов начинают чувствовать себя илитой и смотрят свысока на обладателей компактных мыльниц, начиная обсирать малейшие недочёты на фотографиях, снятых компактными фотоаппаратами, в то же время не замечая таковые у фоток, снятых на зеркалку. Даже модераторы зачастую придерживаются политики двойных стандартов, отклоняя снятые на мыльницу фотки из-за различных косяков и в то же время без проблем пропуская фотки с зеркалок с такими же косяками, считая это не криворукостью автора, а оригинальным творческим подходом. Фотографии же, снятые на мобильные устройства, как правило не принимаются вообще, однако в последние годы качество оптики у мобильных устройств заметно улучшилось, поэтому при достаточно хорошем разрешении камеры и владении базовыми навыками цифровой обработки отличить фото, снятые на телефоны и планшеты от цифромыльниц недорогого класса практически невозможно.

Кописрач

«Уважаемое Сообщество! Это что же получается, что теперь любая Блядь или BLEID может брать фото и размещать где хочется, а господа СЛЕМы будут содействовать и поощрять. »

— Маньяк испытывает баттхёрт по поводу утянутой фотки.

До крайности большой темой, способной немедленно вызвать эпический срач, является воровство фотографий. Товарищи выкладывают фотки своих паровозов в интернет, но при этом почему-то искренне негодуют, увидев их где-нибудь ещё, в иных случаях даже тогда, когда автор и ссылка на оригинальное фото упомянуты. Иногда подозрения на воровство возникают в случаях, когда несколько разных людей снимают фото одного и того же объекта (как правило — станционного сооружения или поезда, постоянно находящегося в одном месте) в одном и том же месте с похожих ракурсов, и выявить несоответствие возможно лишь при очень близком рассмотрении. Поэтому один из вариантов тонкого троллинга — снять фото в точно таком же месте с очень похожего ракурса при схожем освещении, сменить дату съёмки и модель фотоаппарата на ту же, что и фото-аналога (либо снять той же моделью камеры), а потом обвинить автора другой фотки в плагиате. Для толстого троллинга достаточно просто намекнуть на то, что какая-либо фотка сделана вами, а не автором — пусть вы так и не продемонстрируете администрации оригинал, срач всё равно будет обеспечен!

Также учинить кописрач можно, поставив на своё фото автограф, до крайности похожий на автограф другого автора. Эпичный по своей абсурдности кописрач произошёл на форуме «паровоза ИС» на тему воровства уже спизженного и нагло юзаемого другим пользователем (sic!) логотипа из цветовой схемы окраски тепловоза. Поводом стало то, пользователь Vladlen, по совместительству машинист тепловоза ТЭП70БС белорусской ЖД, разместил в качестве автографа в углу своих фоток двойную закорючку с морды одного тепловоза, которую собственноручно сфоткал и перекрасил. Это задело самолюбие одиозной личности с не в меру распухшим ЧСВ — "машиниста" ТЭП70БС-001 Ластовки М. О., который уже долгое время юзал оный логотип вместо автографа для своих фоток и, увидев такой же на чужих фотках, тут же создал тему, где обвинил коллегу в плагиате. После того, как Ластовке в мягкой форме разъяснили, что раз не он придумал и нарисовал закорючку и права на неё принадлежат не ему, а дизайнерам Коломенского завода, то и не ему выставлять предъявы по поводу «воровства» уже сворованного им самим, начал обижаться и в традиционной манере намекать на значимость своей персоны. В ответ Vladlen решил не провоцировать конфликт и убрать автограф, но одна его фотка с оным ещё до этого зависла в очереди на модерацию и впоследствии всплыла. Увидев её, Ластовка мгновенно обиделся и [пригрозил уйти с сайта](#). В процессе дискуссии в ветке форума появились как сторонники здравого смысла, так и защитники позиции Ластовки, намекавшие что «хоть юридически придаться не к чему, не по человечески так делать» и даже начали обвинять Vladlen-а в злонамеренном троллинге. Приобщиться и поржать [можно здесь](#).

«Мнение таково - два заклятых "друга" делят логотип, не принадлежащий ни одному из них (юридически). Но так как оба имеют отношение к тепловозу ТЭП70БС, то считают, что каждый из них имеет эксклюзивное право на пользование в его качестве копирайта и знака отличия на фотоработах собственного производства. Смешно до колик... Например еще можно запереть этих деятелей в дизельном отсеке БСа и пусть выясняют свои права на логотип. Ну для перцу можно того дизайнера, который рисовал двухцветную загогулину, к ним посадить. »

— Анонимус

Антисъёмкосрач

Также весьма изъезженная среди железнодорожных фанатов тема — обсуждение вопросов легальности фотосъёмки в депо, на перегонах и станциях и действий работников железки и силовых структур, не понимающих нужности и важности съёмки и потому пресекающих её, в том числе с применением грубой силы и стиранием содержимого фотика. Поскольку на транспортных фотогалереях практически все придерживаются единодушной точки зрения, что в съёмке поездов нет абсолютно ничего противозаконного, на этих ресурсах холивары практически не встречаются и весь «срач» сводится к рассказам потерпевших и поливанию говном помешавших работников и ментов. Зато на форумах и в группах работников транспорта, где сидят как фанаты и дружелюбно настроенные к ним машинисты, так и те, кто сами гоняется за фотографами, на эту тему идут непрекращающиеся холивары, в ходе которых наиболее изъезженными аргументами противников съёмки являются как неприкосновенность частной жизни попавших в кадр машинистов в ходе выполнения ими служебных обязанностей и нежелание в принципе светиться своими локомотивами в инете, дабы не получилось так что фотограф запечатлит какое-нибудь нарушение ПТЭ и фотку впоследствии увидит начальство, так и банальный синдром вахтёра в стиле «это стратегический объект». При отсутствии активной модерации нередко подобные срачи заканчиваются переходом на личности и угрозами в стиле «ещё раз увижу — разобью камеры и сдам в ментуру, пойдёте по обвинению в шпионаже». [Пример](#).

Поездосрачи

Порезкосрач

Очень часто возникают срачи в стиле «порезать нельзя отреставрировать» на тему списания и порезки на металл старых поездов. Большинство фанатов считают, что каждый поезд — это частица истории, и потому он должен быть обязательно отреставрирован или передан в железнодорожный музей, особенно если речь идёт о единственном или малосерийном подвижном составе. Любое фото порезанного или переоборудованного под сарай локомотива и вагона вызывает тоску и бурю негодования к РЖД и порезавшему их предприятию, перетекающую в рассуждения на тему того, что он мог бы ещё ездить и ездить и что все поезда раньше были поездатее, а теперь их делать разучились. Однако среди фанатов могут найтись и такие, которые считают, что будущее — за новыми поездами, а старого металлолома, в частности, тех же электричек, развелось как собак нерезанных, и его давно пора переплавить. Самые толстые тролли могут и вовсе сказать, что пусть даже уникальный и единственный в своём роде локомотив — всего лишь груда железа, и в его уничтожении ничего страшного нет. После этого обычно возникает эпический холивар. [Пример](#).

Опарышесрач

Весьма распространённый в период нулевых годов среди фанатов из Нерезиновой вид срача, объектом которого являются электропоезда ЭМ-серии, прозванные «Опарышами», или «Спутниками». По специфике бурления сие говно во многом схоже с предыдущим, разница лишь в том, что здесь речь идёт не о порезке, а капитальной модернизации электропоездов ЭР2, из которых собственно и делали ЭМки. Одни фанаты балдеют от новых электричек - светлых, уютных и БЕСТАМБУРНЫХ! (при том что всеми любимый Демиховский завод и в 2020 году продолжает выпускать электрички ЭП2Д/ЭП3Д с тамбурами как у ЭР2), а другие их **люто, бешено** ненавидят. Впрочем, ныне эти холивары сошли на нет в связи с отставлением от эксплуатации всех «Опарышей».

История явления

Явление сие возникло в 2001 году после того, как на Московском локомотиворемонтном заводе (МЛРЗ) некой конторой «Спецремонт» старым электропоездам ЭР2 стали проделывать капитально восстановительный ремонт, попутно переименовывая серию в «Электропоезд Московский». В ходе такого ремонта все кругломордые электрички — «глобусы» подвергались **спиливанию** и замене кабины на новую, но тем не менее переделанный поезд мало чем отличался от оригинала.

Однако вскоре «Спецремонт» было заказано сделать из говна конфетку, начав перепиливание старых ЭРок в экспрессы, с целью удешевления обновления парка вместо производства новых. Заводом таки был выпущен электропоезд ЭМ2И-001, в котором от изначальной эрки остался только кузов и тележки. Несмотря на понтовый внешний вид, электричка оказалась крайне ненадёжной и уже много лет гниёт под забором. Однако это не помешало наладить серийную переделку ЭРок в ЭМ2И и ЭМ2 нового типа, а позже и в «концептуально новые» трёхдверные ЭМ4 с кондиционерами. Но так как делалось всё это чисто ради отмыва бабла и через жопу, стоимость переделки оказывалась выше стоимости производства новой электрички, кондиционеры не работали, а сами составы часто ломались и по отзывам машинистов оказались той ещё хуйтой (на данный момент их производство прекратилось, а куча ЭМок простаивает под забором).

Самими рейлфанами новые ЭМки были прозваны «опарышами» из-за белого цвета, и появление их изначально вызвало неоднозначную реакцию. Одни считали, что такая модернизация привносит современность, другие же были категорически против уродования любимых «глобусов».

Однако в 2005 году под раздачу попал последний оставшийся на МЖД электропоезд с круглой кабиной ЭР2-1017, ставший своего рода мемом. Головные вагоны поезда было решено переделать в ЭМ4, а прочие вообще пустить на металл. После этого обсирание Спецремонта и опарышей достигло просто фантастической силы. Фанатами были организованы целые акции в защиту электрички, некоторые даже хотели заблокировать подъезд к МЛРЗ, но спасти её так и не удалось. Это породило целую волну срачей не только среди рейлфанов, но и транспортных фанатов вообще, которые до сих пор не утихают. И стоит на каком-нибудь сайте появиться фотографии теперь уже ЭМ4-015, первым комментарием будет «А, это последняя ЭР2 с круглой кабиной, переделана в Спутник...», после чего начинается эпичное обсирание электропоездов ЭМ серии. И если среди негодующих фанатов внезапно появится ЭМкофил с постом в стиле «Ваши ЭРки старая рухлядь, а ЭМ4 один из современных электропоездов», после чего начнёт расписывать его достоинства, срач на десяток страниц будет обеспечен. Впрочем, как уже говорилось, эпоха «Спутников» закончилась и срачи по ним уже никому не нужны, да и с появлением «Ласточек» бестамбурность перестала быть экзотикой.

Мнения сторон



Яркий пример фото порезанного ныне вагона, способного вызвать срач и бурю ненависти к РЖД



Фанаты срут кирпичами



Собственно опарыш aka «Спутник»

Собственно, по отношению к этим поездам маньяки делятся на две категории:

ЭМкофилы, коих меньшинство, любят свой объект вождения за:

- Современную морду кабины машиниста.
- Полупантографы, опять же придающие поезду некую современность.
- Мягкие сиденья.
- Хорошую плавность хода.
- В ЭМ4 три двери и **нет тамбуров**, где обычно тусуются курильщики.
- В них есть кондиционер!
- Ходят на спутниковых и экспрессных маршрутах, соответственно, мало остановок, хорошая скорость и меньше быдла в вагоне.
- Более-менее адекватная шумоизоляция, в том числе, из-за стеклопакетов.
- Стекланные двери межвагонных переходов (в большинстве поездов).
- Всякие **навороты**, вроде цифрового информационного комплекса (электронные табло, бегущие строки, наддверные табло движения).
- **ОНА НОВАЯ!!!**

ЭМкофобы же ненавидят эти электрички за то, что:

- С появлением очередной ЭМки отправляется в небытие какая-нибудь ЭР2. Ужас ведь!
- Переделка стоит дороже, чем, например, производство новой ЭД4М.
- Низкая надёжность кузова — за основу брался и без того непрочный вагон ЭР2 30-летней давности, который после переделки стал ещё более хрупким и безопасность проезда в таком поезде намного ниже. Грубо говоря, даже при несильном лобовом столкновении кузов сложится пополам.
- Бегущая строка, кондиционеры и отопление зачастую не работают.
- В них нет нормальных форточек и летом жарко.
- Полупантографы часто ломаются.
- Плохая видимость со стороны переходящих пути людей из-за белого цвета, особенно, если электричка прёт сотню и внезапно вылетает из-за поворота. Из-за своей незаметности ЭМки долгое время собирали кровавую жатву, за что были прозваны машинистами «Белая смерть».
- Часто выходят из строя, ибо собирали их криво. Собственно, это и явилось причиной, почему после полутора десятилетий эксплуатации все опытные отстранены от работы.

Русичесрач

Не менее популярное и постоянно идущее **бурление говн** среди **метрофанатов Нерезиновой**, одни из которых **люто, бешено** ненавидят метropоезда модели 81-740/741 «Русич», а другие от них балдеют. Встречаются самые разные аргументы, от некоторых из которых **анонимус** невольно приходит в ужас и задумывается о **ФГМ** спорщиков.

История явления

В далеком 2001 году руководство метро решило: новому поезду — быть. Заводу в **Мытищах** была поставлена задача сделать 10 поездов к 2003 году, с которой он в общем-то справился. Новые вагоны были рождены нетипичной для Москвы компоновки — из двух половинок, в каждой из которых всего по 2 пары дверей — для вписывания в более крутые кривые «легкого метро». Новые составы впервые опробовались на **Бутовской** линии метро и тут же вызвали нехилый срач.

Вскоре руководство метрополитена решило массово закупать Русичи не только для лёгкого, но и обычного метро, начав внедрять их на Арбатскую и Филёвскую, а позже и Кольцевую линии, попутно заменяя и списывая весь старый подвижной состав Е серии. Ситуация усугубилась тем, что Русичи были короче стандартных составов, имели непривычное расположение и меньшее количество дверей и плохо справлялись с пассажиропотоком в часы пик. Это вызвало ненависть среди хомячков и придало срачам просто колоссальные масштабы. Позднее в Мытищах осознали проблему и перешли к выпуску Русичей модели 81-740.4 с тремя дверями, дабы ускорить посадку пассажиров, но и этот факт мало повлиял на ход клавиатурных войн.

Сейчас русичесрачи разгораются с новой силой, поскольку на Кольцевой линии число вагонов было решено увеличить до 5. Казалось бы, подобные начинания должны лишь приветствоваться, но вот беда — на ряде кольцевых станций специально перенесли остановку ближе к началу платформы, но несмотря на это пятивагонный русич влезает впритык или вообще не помещается на станцию.

Мнения сторон

Русичефилы любят свой объект

Глюки Русича



Закос под **трамвай**^[1]



вожделения за:

- хорошую плавность хода
- яркое освещение — можно нормально читать
- окна без форточек делают состав похожим на космический корабль. Хотя вагоны с форточками были даже при открытии Бутовки ([Пруфвидео](#)), тем не менее, в московском подземном метрополитене «Русичи» почему-то оказались без форточек.
- асинхронный привод просто потому что экономит электроэнергию за счёт отсутствия потерь на нагрев реостатов. Была бы рекуперация, сэкономил бы ещё больше. Для полноценного использования рекуперации требуется переоборудование подстанций, о начале которого бодро отрапортовал насяльника метро Дмитрий Гаев летом 2010 года.
- более менее адекватная шумоизоляция, в том числе из-за стеклопакетов и отсутствия форточек. Соответственно, с появлением «Русичей» стало возможно ездить в метро, не разрывая себе барабанные перепонки слушанием стука колёс и гула двигателя при разгоне-торможении, многократно усиливаемых тоннельной акустикой.
- гармошка, сделавшая поезд чуть более маневренным, для фанатов признак современности. Заметим, что современность не играет роли. Для сравнения: все вагоны метropоездов Гонконга соединены между собой гармошкой, а метropоезда Барселоны — нет, однако, их поезда являются сверхсовременными. Вопрос здесь в проложении туннелей.
- всякие навороты, вроде цифрового информационного комплекса (электронные табло, бегущие строки, наддверные табло движения, лампочки закрытия дверей)
- **ОН НОВЫЙ!!!**, На деле, уровень инноваций — конец прошлого века, но ничего

Гиперзвуковой нанопоезд! А на деле — обычный глюк информатора



Тёплый ламповый антипод

Дмитрий Гаев летом 2010 года

принципиально более нового в мире пока не придумали. А для нашего производителя это таки инновации).

Один из ярких сторонников «за», как и многие единомышленники, выглядит — без слёз не взглянешь

Русичефобы ненавидят поезд за:

- яркое освещение — ибо все привыкли к тускловатому в **старых вагонах**. Всё бы ничего, если бы не ебанутый цвет ламп.
- слабая вентиляция, из-за которой в салоне обычно жарко и душно - форточек-то нет (обратная сторона шумоизоляции). В новых типах «Русичей», что с тремя парами дверей вместо двух, проблема исправлена введением обязательного кондиционирования салона.
- из-за ебанутой тонировки стёкол(ну зачем?) и уменьшения высоты потолка в сочетании с неприятным светом продуцирует депрессию; пассажир как бы замурован
- мотание секций из стороны в сторону при движении на высокой скорости, потому что все гармошки и сцепления между вагонами сделаны криво
- средняя тележка, которая сильно стучит и вибрирует на рельсовых стыках
- медленные прислонно-раздвижные двери, которые прессуют зазевавшихся пассажиров и их вещи с силой от 6,3 до 8,2 атмосфер, которых, к тому же, мало, за исключением 81-740.4/741.4^[2].
- силовой преобразователь, который противно свистит при разгоне и электрическом торможении.
- скрипучие тормозные колодки^[3]
- противный запах от стеклопластиковой обшивки салона, который выделяется первое время эксплуатации в теплое время года. На данный момент большинство вагонов «провонялись»
- инновации плохо сказываются на общей надежности, а электроника имеет свойство зависать, глючить и делать всякие странные вещи. Как и на всем, что производится в Этой Стране, на «Русичи» устанавливается большое число некачественных, бракованных и дефектных деталей
- отсутствие поручней на кабине машиниста. Что в общем-то мало колышет всех, кроме мойщиков стекол в депо, коим сей факт причиняет лишние неудобства, а также **трейнсёрферов** — любителей ездить снаружи поездов. Если на номерном, Ежах и Яузах ещё можно держаться и ехать **относительно безопасно**, то на русичах остается держаться только за хлипкий дворник сидя на сцепке, что является уебанством и увеличивает в разы риск наебнуться при проезде кривой малого радиуса. Также бывший сотрудник метро подсказывает, что эти самые дворники, при попытке их дернуть рукой, моментально отваливаются, поэтому есть риск слететь при ускорении или случайном дёрганьи без всяких кривых. А кроме того, у русичей очень узкое пространство между вагонами. Собственно поэтому трейнсёрферы сей поезд тоже не жалуют. *Ты русич можешь пропустить — на номерной залезть обязан!*
- крайне неудобные сиденья. Если у старых вагонов сиденья мягкие и относительно удобные, то на Русичах они твердые, с низкой спинкой, постоянно давящей в спину. Тем более проектировщики

сидений решили сэкономить и сделали сидушки из двух половинок ткани, где опять же, по краям давит

- а самый большой минус — у Русичей двери не там, где у остальных. Поэтому пролетарьят, собравшийся в кучку на платформе с намерением стремглав влететь в дверь следующего вагона и занять место, с прибытием «Русича» получает анальный облом в виде глухой стенки на месте вожделенного портала (идеальный пример — Комсомольская-Кольцевая, в сторону Курской, приходится еще метров 15 пропилить сквозь народ). Кроме того, количество дверей существенно снижено, по сравнению со старыми составами, что особенно доставляет на перегруженной Арбатско-Покровской линии. В настоящее время уже запилены новые уютные вагоны с увеличенным количеством дверей, с чуть подвороченными вагонами для увеличения их количества. (Пруффф)

К настоящему моменту срач во многом угас, поскольку в столице появились ещё более новые модели поездов («Ока», «Москва»), вау-эффект от Русичей в царстве Ежей и номерных сошёл на нет, да и сами Русичи перестали поставляться в Мосметро. и многие (хотя бы те, кто имеет [зайчатки разума](#)) уже сошлись на мнении, что Русич неплохой (особенно по отечественным меркам) состав, но весьма специфичный и несколько сыроватый. Специалисты же отзываются о нём по-разному (и каждый из них по-своему прав): машинисты любят Русич за комфортные условия в кабине, удобство в управлении по сравнению со старыми составами, а ремонтники ненавидят его за сложность и вообще с непривычки (то, что на старом составе можно было починить при помощи изоленды и такой-то матери, тут уже не починишь так просто).

Окасрач

Где-то в середине нулевых стало понятно, что укомплектовать русичами всё метро не получится из-за того, что большинство линий рассчитано на 8-вагонные поезда стандартной длины в 20 метров. Соответственно, пятивагонного русича тут не хватит, а 6 вагонов просто не влезут на платформу. Русичефобы было успокоились, но тут руководству ММ пришла в голову идея решения проблемы линий с восьмивагонными поездами и разработать новый подвижной состав по технологии русича, но в стандартных 20-метровых габаритах. Составу присвоили индекс 81-760, а позже дали собственное имя — Ока. Номерофаги усердлись, искренне пожелали составу провала испытаний и повторения судьбы вагонов типа «И». Однако всех их пожелания так и не сбылись и состав не без долгого гемора был отдан под пассажиров, сначала вытеснив номерки на Калининской линии, а позже появился также на СТЛ и ТКЛ.

Отличия от (С)Русича

- Крайне убогая морда и прямоугольная форма.
- Ещё более бездарная окраска. Если на Русиче сине-серые тона ещё хоть как-то гармонировали, то тут ещё большее убожество. Хотя, окраска у питерского аналога 81-780 «Ладога» смотрится вполне приемлемо.
- Двери, похожие на лифтовые, кажутся ещё более узкими. На самом же деле только «кажутся».
- Писк преобразователей остался, тем не менее, стал заметно тише^[4].
- Крышки привода автодверей внутри стали поменьше, но также мешают высоким людям стоять у них.

Тем не менее, как говорится, вся изюминка внутри, а тут у нас следующее:

- Мягкие сидения-вин. В русиче такого счастья нет.
- Для любителей поностальгировать — наличие одиночных мест для инвалидов, как в доперестроечных ешках, а для фанатов Яуз и откапиталенных Ежей с ТКЛ — наличие танцплощадок.
- Отсутствие вони — а всё потому, что стены в салоне выполнены не из пластика, а из металла (Упс, не во всех вагонах).
- Кондиционер. Тут отдельный разговор. То он действительно работает, как надо, то слишком холодно, то, наоборот, духота, в последнее время персонал депо даже не закрывает форточки на трёхгранку, оставляя выбор пассажирам, открыть или нет, хотя если открывать форточки, то хуже станет в любом случае, ибо кондей не любит открытых пространств.
- Наличие до кучи не нужной никому электроники, которая имеет свойство постоянно глючить, показывать не то, что надо и когда надо. Освещение может вообще иногда отрубиться.

В целом же — мог бы получиться очень даже неплохой состав, а у всех его бед причина одна — начальник московский всея метрополитена ибн Беседин дал указание заводу построить аж over 300 вагонов за один-то год, иначе он обратится к зарубежному производителю. Составы собираются впопыхах, что сильно сказывается на качестве. Кроме того, процесс доводки идёт довольно вяло, в основном, из-за распиздяйства со стороны ТЧ.

Это незавершённая статья. Вы можете помочь, исправив и дополнив её.

Сапсаносрач

«Вчера еду домой, как раз на этот Сапсан сел. Только выехали из города, тут же машинист по громкой связи: "Уважаемые пассажиры, постарайтесь садиться от окон подальше" Ну, думаю, что такое, может прикольнулся? И тут ВНЕЗАПНО вижу за окном толпу грязных людей в старой одежде, орущих "ЖЕЛЕЗНЫЙ ЧЕРВЬ! ЖЕЛЕЗНЫЙ ЧЕРВЬ!!!" Тут же поезд начал ускоряться, однако града камней и копий избежать не удалось. У нас в вагоне выбило 2 стекла, ранило 5 женщин. Я, просравшись кирпичами, решил в следующий раз ехать обычной электричкой. Говорят, аборигены к ним привыкли, не трогают. »

— Анонимус

Приключения Сапсанчика:

Сапсанчик и хулиганы

Эталон сапсаносрача в каментях к наркоманскому видео — сразу видно, делал труЪ маньяк

Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота 2

Сапсан охуенен, блеать

Довольно актуальная тема в ЖД интернетах — сапсаносрач. Как понятно из названия, связан он с запуском высокоскоростного поезда «Сапсан» в России. Соответственно, ряд обиженных срёт в комментариях кирпичами по темам «Ай-яй-яй, просрала собственное машиностроение, и вот теперь покупаем у фашистов, и вообще пиздец», «Мало того что грузовое движение убрали, так теперь и электричек вдвое меньше стало и стоят они по полчаса в ожидании, пока проедет „Сапсан“, как теперь людям ездить», «Отменили кучу дешёвых дневных поездов и всеми любимый „Невский экспресс“, запустили поезда не для людей, стоят они аж 2400, и вообще сволочи». И ничего страшного, что Невский стоил от 3600... Что не менее интересно, эти же горе-патриоты с удовольствием ездят в [немецких вагонах](#) под чехословацкими электровозами, пусть даже и построенных в рамках СЭВ, но суть остаётся таковой.

Также поводом для сапсаносрача становятся эпизоды сбития сапсанами пешеходов и закрытия из-за них автомобильных переездов через Октябрьскую магистраль на полчаса и больше.

В 2010 году произошёл новый всплеск сапсаносрача ввиду запуска Сапсанов на маршруте Москва — Нижний Новгород, который ввиду невозможности ехать быстрее обычных поездов по данному маршруту из-за состояния путей был совершенно неоправдан. Поводом стало то, что после запуска «Сапсана» один из двух дешёвых дневных поездов «Буревестник», доезжающих за аналогичное время, был вовсе отменён, а другой был переведён в разряд скоростных с подорожанием цены на билета в три раза. Отмена дневных дешёвых поездов в пользу столь же медленных Сапсанов при гораздо большей цене на Нижегородском направлении и угрозы со стороны РЖД сделать тоже самое в направлении Курска и Сочей породили целый шквал ругани в адрес ПИИДа, которому лишь бы деньги с пассажиров выжать. Однако после ввода Ласточек все Сапсаны было решено перебросить на Октябрьскую магистраль, что привело к угасанию сапсаносрачей в дальнейшем.

Примеры эпического сапсаносрача можно найти на любом сайте, например, [вот](#)

На самом деле, истина посередине — высокоскоростные поезда в современном мире и тем более в стране с такими расстояниями, как Россия^[5], безусловно нужны. Но не в том виде, в котором они есть сейчас, а на отдельной выделенной магистрали, где скоростные поезда не мешают другим, не сбивают пешеходов и могут развивать максимально возможную скорость (между двумя столицами можно было бы добраться всего за 2 часа). Возможно, они также должны быть более дотируемыми, чтобы стоимость билета позволяла кататься на них не только илите. К слову, ВСМ между Мск и СПб вроде таки собрались строить где-то в середине 2020-х, запасаемся попкорном.

Паровоз vs Тепловоз vs Электровоз

Ещё одна из больших тем ферроэквинологических ресурсов. Сторонники каждого из видов тяги будут с пеной у рта доказывать, что их вид локомотива — самый лучший, и поэтому для светлого будущего железных дорог требуется немедленный перевод всего парка на данный вид тяги. Всё это сопровождается вбросом компромата на другие виды локомотивов. Обычно в ходе споров тепловоз vs электровоз поднимаются такие пункты:

- **КПД и экономия энергии.** На заверение о том, что самый высокий КПД у электротяги, тепловозники будут доказывать, что КПД тепловоза, [на самом деле](#), намного выше, чем у электровозов — ведь за электроэнергию надо платить, а для получения оной требуется сжигать уголь на ТЭЦ, а потом передавать всё это по проводам, и в итоге потери в мощности и затратах у электровоза намного выше.



Тепловоз на реостатных испытаниях

- **Автономность и расходы.** Тепловозники упомянут, что на электрификацию линий и поддержание контактной сети в должном виде уходят неабиссические расходы, при повреждении оной линия встаёт до устранения аварии, а в случае [большого пиздеца](#) в виде [энергоаварии](#) железная дорога вообще парализуется. Чего никогда не случится на железке под тепловозом. Сторонники электровоза же будут доказывать, что электровозы не нуждаются в дозаправке топливом и поэтому могут ехать на сколь угодно большие расстояния, так что электровоз, в общем-то, даже автономней, чем тепловоз. И вообще, электричество — это будущее. Хотя паровоз в случае [2-го пришествия Чубайса](#) может ехать на таком прекрасном альтернативном топливе, как дрова, растущие вдоль путей, ну как минимум в этой стране, в большом количестве и починить паровоз можно дядей Васей в любой подворотне кувалдой, в отличие от дизелей и липездричек.
- **Мощность и скорость.** Тут, пожалуй, электровозники выигрывают, ибо на тепловозах мощность движков ограничена мощностью дизеля. С другой стороны, тепловозники могут упомянуть, что рекорд скорости на железной дороге в СССР был достигнут именно тепловозом ТЭП80, разогнавшимся до неабиссических по меркам этой страны 271 км/ч и до сих пор держащий планку мирового рекорда для дизельных локомотивов.
- **Вред для здоровья машинистов.** С одной стороны, электрические и магнитные поля высоковольтных линий уж точно не приносят здоровью никакой пользы, с другой — не менее хреново влияют выхлопные газы. На вопрос «Что хуже?» холивары не прекращаются до сих пор. На то, что в тепловозах, как правило, стоит дизель-генератор, вырабатывающий ток для тягового электродвигателя (двойной вред!), всем как обычно.
- **Экологичность.** Тут сторонники электровозов имеют неоспоримое преимущество, хотя можно потроллить и их, заявив что ТЭЦ, вырабатывающие энергию, загрязняют атмосферу ещё больше. В качестве толстого троллинга тепловозников достаточно кинуть фотку тепловоза с неотрегулированным дизелем, чадающим хлеще паровоза (желательно, ТЭП70, ибо у него особо много фанатов, которые тут же начнут исходить говнами). Экологичный же паровоз, сжигающий возобновляемые дрова, наблюдает на этот зачет с горочки.
- **Распространённость.** Сторонники тепловозов могут устроить холивар, заявив, например, что в США — самый развитой стране в мире, почти все ЖД находятся именно под тепловозной тягой. На что будет приведён контраргумент, что там основу составляют автоперевозки и ЖД не сильно развита, и вообще США и Канада живут в собственной транспортной вселенной, в которой всё немного не так, как привыкли по эту сторону Атлантики.

Типичный пример тепловозо-электровозного срача.

Особняком стоят сторонники парового вида тяги, которых хоть и меньшинство, но это не мешает им активно троллить остальных. Во-первых, от паровозов исходит особая [духовность](#). Нельзя без боли смотреть на разрезку паровозика. К тому же, труд машинистов в эпоху паровозов был всегда высокооплачиваемым и крайне престижным, он даже считался героическим, но с окончанием эпохи пара профессия машиниста определённо потеряла былую романтику. Самые же фанаты будут пытаться втолковать, что паровоз — самый лучший и современный локомотив. Они незаменимы в случае ядерной войны и поэтому государство должно не только сохранять старые паровозы, но всенепременно наладить производство новых. Можно напомнить, что в 80-е в Аргентине (или где-то там) конструировались паровозы с невъебенными КПД и мощностью. А будущее транспорта — наладить производство [паровозов с дизельными двигателями, турбинами и электрической передачей](#), КПД которых не будет уступать тепловозам. Поэтому повсеместное уничтожение паровой тяги — это не иначе как заговор ЗОГ с целью ослабить [ведущие государства](#) в преддверии [Третьей мировой войны](#).

Болашенкосрач

Столкновение любителей и нелюбителей поехавшего фаната железки [Болашенко](#). [Типичный пример](#).

[Это незавершённая статья. Вы можете помочь, исправив и дополнив её.](#)

PIДокрасосрачи

Как известно, в конце нулевых компания [«Российские железные дороги»](#) перетерпела ребрендинг в так называемый «PIД» (те же яйца, но с новым лого), в связи с чем решила [распилить и откатить](#) немного денежек и

перекрасить все поезда в новую серл-красную раскраску. Говорят, авторы цветовой схемы вдохновились раскраской Deutsche Bahn, но сделали немного меньше красного и немного больше серого. Участь быть перекрашенными постигла практически всё, что относится к РЖД: от электровозов, тепловозов и электричек до придорожных будок и формы проводниц и контры. Даже самые старые ржавые маневровые ЧМЭ... да что там, даже товарные вагоны, полувагоны, хопперы и цистерны. Разве что паровозы не тронули.



Логотип (PID)

Логотип (PID)



Намекает

Намекает

Сие явление было многим не по нраву. Причин для ненависти несколько:

- Новая раскраска унылая и серая, милые глазу синие и зелёные поезда превратились в унылое серое говно.
- Новое лого РЖД, которое читается не иначе как «ПИД», из-за чего раскраску иногда называют «пидорской», алсо, лого попизженно с китайских перевозчиков.
- Перекрасили фирменные поезда, из-за чего все поезда теперь выглядят одинаково. Сделано это было якобы для того, чтобы весь состав выглядел единым целым и не было такого, что один вагон зелёный, другой голубой, а третий — бордовый. Вот только поезд, составленный из свежевыкрашенных вагонов и уже поблёклых, выглядит не многим лучше. Электрички же вообще бегают как попало — одна морда зелёная, другая PID...
- Тёплые ламповые поезда СССР, которые не меняли окрас уже много-много лет, перекрасили! Ужас ужас ужас!

Вялотекущие срачи по поводу перекраски имели место быть в 2009—2011 годах, но так как основной парк поездов уже оПИДорасили, срачи поутихли. Более того, в желдорфанском сообществе считается хорошим тоном всячески высказывать свою нелюбовь к PID-раскраске, ностальгировать по временам, когда вагоны и локомотивы были зелёные, и радоваться каждому зелёному локомотиву и вагону, который ещё не успели перекрасить. Зелёных локомотивов, кстати, и сейчас бегают немало, а вот пассажирских вагонов и электричек - на вес золота. Самые известные примеры - зелёный поезд Бологое - Осташков (единственный регулярный поезд под паровозом!) и зелёный же поезд «Калина красная» Барнаул - Бийск.

Зацепосрач

Относительно новая тема бурления говн среди железнодорожных маньяков, связанная с набирающим всё большую популярность видом перемещения по ЖД — **зацепингом**, или **трейнсёрфингом**, то есть ездой вне салона поезда. Собственно говоря, отнюдь не все транспортные фанаты являются угрозой или недоброжелателями зацеперов — некоторые сами так катаются, другие не катаются, но не имеют ничего против или даже одобряют, многим вообще похер. Есть и сторонники законных мер предотвращения: установка камер на поезда и станции, повышения штрафов и организации нарядов полиции (в основном, из-за обилия детей и быдла, которые кладут хуй на все опасности и порой вандалят подвижной состав), но против самих зацеперов ничего личного не имеют, при дискуссии с ними на личности не переходят и вполне адекватны. А вот остальные... О них и пойдёт речь.



Иногда даже у самых оголтелых троллей на минуту наступает просветление сознания. Иногда...

История болезни

Как и многие другие срачи ЖД-маньяков, зацепосрач зародился с возникновением рейлфанских сайтов и появлением на них первых фоток зацеперами, то есть примерно в начале 2000-х. Однако он был малораспространён, поскольку самих трейнсёрферов в те годы было значительно меньше и большинство ЖД-маньяков даже не подозревало об их существовании, поэтому высирание кирпичей можно было встретить лишь в комментариях под редкими фотографиями, сделанными в основном на Московском железнодорожном узле. С приходом второй половины двухтысячных ситуация несколько изменилась — из-за массовых отмен электричек и прочего бардака на пригороде МЖД цеплять стали не только подростки, а среди последних увлечение значительно популяризовалось, в связи с чем количество фотографий зацепинга заметно возросло. Но тем не менее, явлению всё же не придавалось особого освещения, и редко бывало, когда больше пяти человек одновременно ехало на поезде снаружи, посему обсуждение зацеперов редко выходило за пределы тематических сайтов.

Однако с лета 2010 года данный вид срачей перешёл на глобально новый уровень. Началось всё с того, что году эдак в 2009-м у зацеперов появилась своя группа (давно выпилена Заднеприводным судом), где стали устраиваться сходки. Зацепинг обрстал всё большей популярностью, и вскоре зацеперы стали активно осваивать езду на крыше и между вагонами, сходки становились всё масштабнее. Вскоре в ходе очередной сходки на Горьковском направлении МЖД трейнсёрферами был поставлен рекорд — 50 человек снаружи одной электрички. И всё бы ничего, но буквально спустя неделю из-за ремонта путей для Сапсана на той же многострадальной Горьковке было отменено множество электричек, и поскольку в оставшиеся было не влезть, то ездить на хвостах, крышах и между вагонов стала не только молодёжь, но и простые пассажиры, и всё больше видео с этим беспределом просачивалось в интернет. В результате ПИДовские руководятлы словили пряников, а на зацеперов со стороны общества возникло повышенное

внимание. На фоне всего этого движение зацепинга стало обрастать среди молодёжи стремительной популярностью.

Та самая сходка зацеперов, вызвавшая резонанс в СМИ и туеву хучу холиваров.	https://www.youtube.com/watch?v=vU4SOiMC-DE И то что началось вскоре после этого...
-----------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Разумеется, со стороны врагов зацепинга это не осталось незамеченным, и куча троллей нашла новую пищу для бурления говн. Любая новостная статья, фото в блогах или видео с зацепингом вызывало лютой холивар между рейлфанатём и зацеперами.

Некоторые маньяки с особо прогрессирующим ФГМ специально стали мониторить сходки, ряд из них ради этого даже вступил в группу зацеперов. И если кто-то из них узнаёт о готовящейся сходке — немедленно бегут на свои сайты и расписывают всё — что, где, когда, телефонные номера и имена участников, а затем тут же стучат в ЛОВД по месту проведения. Затем, будучи посланными или даже **внимательно выслушанными**, ибо с их рвением они и до **президента** могут дойти, топают восвояси и сутки напролёт обсуждают на форуме, **кому** же из них позвонить и всё высказать?

Иногда отдельные поциэнты предлагают устроить антизацепинг-сходки или поймать и отпиздить какого-то зацепера, но фактически **только этим** всё и ограничивается: в реале маньяки никогда не придут метелить зацеперов, хотя могут настучать бригаде или ментам. Но обычно все просто забывают на это дело, сойдясь на мнении «*да пускай сами поджарятся на крышах и размажутся на путях в говно*», ибо ещё ехать куда-то «*ради каких-то мудаков*» себе дороже.

Вторая волна нездорового интереса к зацеперам возникла после смерти двоих рифрайдеров на Филёвской линии метро на крыше метropоезда «Русич» 13.01.2011, погибших на открытом перегоне от столкновения с трубой. На этот раз инициаторами бурления говн выступили даже не столько транспортные фанаты, сколько различные негодующие ЖЖ-фаги и прочее **интернет-быдло**. Хотя инциденты с размазыванием о негабарит при катании на крыше метropоезда бывали и ранее, и на фоне почти каждодневных падений на рельсы практически не выделялись, именно этот инцидент создал армады кирпичных заводов. А после массовой раскрутки случая по **зомбоящику** и показа снятых зацеперами видеороликов гнев со стороны «илиты» обрушился на всё движение зацеперов в целом. Отдельные поциэнты даже начали троллить в быдлоконтатике, или писать лучепонос на страничках, под фото или в личку зацеперам. Примеры эпических кирпичных заводов можно посмотреть **тут**, **там** или найти **вот здесь**.



Такая листовка вызывает баттхёрт далеко не у одного едущего в давке маньяка

С 2012 года интерес к зацеперам со стороны транспортных фанатов поутих, однако с другой стороны из-за постоянного мусоления этой темы по ТВ среди зацеперов начало становиться всё больше глупых школьников и неадекватных наездников, которые начали шатать пантографы и вытворять прочую хуйню, никак не заботясь о своей безопасности, что не могло не привести к резкому росту случаев зажаривания на пантографах и прочих травм. Иногда после очередного такого случая на фанатских форумах нет-нет да и разгорается очередной зацепосрач.

Мнения сторон

«Мне сегодня такой «студент» кадр с новомосковской ЭРкой испортил своим присутствием »

— Какой-то рейлфан о каком-то зацепере

«Какое мне дело? А такое, что закон для всех един! Запрещено ездить пассажирам на крышах и без билетов! И ТБ тут ни при чём! Извольте, гады, платить и **ездить как все, в парилровке!** А то наша путейская бригада сама из вас «обугленного мяса» понаделает и глаз на задницу натянет, потому что на «голове» ему явно не место! »

— Чёрная **быдлозависть** ЖД-маньяка.

Причин ненависти к зацеперам у рейлфанов несколько. Изначальной, хоть и не главной первопричиной можно считать, пожалуй, то, что своим видом они мешают фоткать электрички или просто банально мозолят глаза. Ещё бы — представьте себе полностью помешанного маньяка, не **обонанировавшего** обфоткавшего ещё все номера электричек. И вот подъезжает она родимая, ферроэквинолог понимает, что эту он ещё не сфоткал, быстро наводит свой говнофотик на хвост и... Катающиеся на хвосте ребята своим

видом портят весь кадр, а ещё хуже того — загораживают собой номер! И в результате бедному фотографу зачастую приходится ждать обратного прохода или ловить сей поезд в другой день. А накопленное недовольство выплёскивается на форумах или комментариях под фотографиями вроде «Сколько кадров запорол, скоты!» или «Думал 323-ю снять и идти, а эти засранцы весь кадр испортили, пришлось ждать обратного прохода. Причём, обратно они тоже сзади ехали, чтоб их...»

Другой причиной ненависти является весьма распространённое среди рейлфанов мнение о том, что трейнсёрферы якобы падают с собак и жарятся на пантографах едва ли не каждый день, поэтому фанаты считают их самоубийцами и больными, которые только «пугают нормальных пассажиров» и серьёзно мешают работе железной дороги (например если какой-то зацепер сорвётся и на него наедет следующий поезд, возможна задержка движения с последующим мозгоёбством локомотивной бригаде наехавшего поезда). При этом многие фанаты традиционно не замечают, что выскочивший из-за укрытия и сбитый поездом самоубийца или зевака создаёт локбригаде намного больше гемора, нежели незаметно упавший зацепер, а опасность и количество несчастных случаев в зацепинге не выше, чем в любом другом экстремальном увлечении, да и смерти от падения с зацепа на фоне тысяч случаев переезда человека поездом или самоубийств практически не выделяются. Но даже из-за имеющихся случаев [убравшихся героев](#) многие рейлфаны считают, что это увлечение надо изводить под корень.

Но основная причина ненависти состоит в том, что по мере роста числа фоток с зацепом среди рейлфанов сформировался целый слой, в глазах которого зацеперы предстают в виде [гопников](#) и быдла, что многократно усиливает ненависть. Дело в том, что среди рейлфанов (и не только) есть много тех, кому не похуй на то, что [кто-то](#) кто [пишет слово ХУЙ](#) на локомотивах и зданиях станций, соревнуется в метании камней в стёкла проходящих поездов, срёт в тамбурах, ломает дворники, режет сиденья и бьёт стёкла, и прочих подобного рода деятелей, причиняющих реальный вред железной дороге и не только, в отличие от большей части зацеперов. Но вандалов, бьющих стёкла и разрисовывающих говнограффити хватает и среди зацеперов, ибо представители «[чотких поцанофф](#)» всегда есть в каждом молодёжном течении, а ведь именно постоянно проезжающие зацеперы мозолят глаза горе-фотографам. И несмотря на то что, многими труп-зацеперами граффитеры, вандалы и шпана презируются не меньше, фанаты приравнивают к ним всех зацеперов без разбора, считая почему-то катание вне поезда такой же быдляческой развлекухой, как например поссать в подьезде, [жрать водяру рядом с песочницей](#), рисовать в лифте нечитабельную хуйню и прочие подобные забавы для крутых молодых людей.



[Малолетний долбоёб](#), кидаящий с зацепа бутылку в поезд. Именно таким большинство ЖД-фанатов представляет себе среднестатистического трейнсёрфера.

Другие становятся приверженцами того же мнения по другой причине, поскольку банально мыслят так: «**ВОТ НАХУЯ ТАК КАТАТЬСЯ? ТОЛЬКО НИКЧЁМНЫЙ РИСК ДЛЯ ЖИЗНИ И ВСЁ!**», и посему считают зацеп исключительно уделом [лохов](#) и бухих подростков, которые катаются от нефиг делать, «*типа на приколу как все пацаны и ваще катацца на иликтричках эта крута 22*».

Любые же аргументы со стороны зацеперов, что кому-то нравится так ездить по ряду вполне ясных причин — кто-то любит нестандартные железнодорожные путешествия и красочные захватывающие поездки на поездах; для кого то это просто доступный экстрим (ибо крутые спортбайки и прочие снаряды для экстремального спорта требуют нехилого количества бабла); кому-то приятней ехать снаружи, чем внутри, ибо в вагоне давка, да и оконный пейзаж слишком уныл по сравнению с внешними ракурсами с зацепов; кому-то банально [надо проехать зайцем](#) при невозможности осуществления этого в вагоне — встречают лишь полное непонимание, ибо фанаты считают всё это весьма сомнительным удовольствием или незначительной целью при неоправданном риске для жизни. По той же причине многие рейлфаны считают зацепинг хулиганством^[6].

Поэтому, в отличие от других людей, пусть и считающих зацепинг занятием для ненормальных, но испытывающих относительный похуизм (ну нравится кому-то участвовать в Специальной олимпиаде, ну и ладно, ибо свои герои порой находятся и среди [трейсеров](#), [байкеров](#), [скутерастов](#), [парашютистов](#), [альпинистов](#) и прочих экстремалов), у ЖД-маньяков ввиду постоянного маячання зацеперов на глазах и ассоциации их с гопотой это вызывает просто тонны НЕНАВИСТИ. Ну, а раз зацепинг имеет непосредственное отношение к любимым лоховозкам, то и возникает желание с ним бороться, и эта «адекватная гражданская позиция» перерастает в настоящее шило в жопе.

Типичные срачи

Обычно деятельность рейлфанатя ограничивается высиранием хуевой тучи кирпичей в комментариях под найденными в интернете или же собственноручно сделанными и выложенными на свои фанатские сайты фоток зацеперов. Могут недели по три срать кирпичами под одной и той же фоткой, начинается всё с фразы вида «*О, очередной фарш поехал*» или «*Во опять дибилы сука ненавижу бя шоб они поубивались нахрен все*», порой именно в приведённом виде, без знаков препинания и с грубейшими орфографическими ошибками, затем следует куча стандартных фраз вида «*Полуфабрикат для морга!!!*», «*Номинанты премии Дарвина!*», «*Во блять мудаки*», «*Долбоёбы, им жить чтоли надоело, отскребай их потом от шпал!*» и «*Это же хулиганство, куда вообще милиция смотрит??!*». Иногда этот список разбавляется удивлением вроде «*За что они держатся?*», «*Как их вообще током не убило?*» или «*А что*

пассажиры спокойно стоят и смотрят? Давно б милицию позвали!».

Далее — по схеме: решают, кто виноват, что делать, уж какие их идеи только не посещают — от развешивания фото на всех столбах и смазывания поручней солидолом до откровенного садизма, вроде подсаживания в заднюю кабину второго помощника, который бы внезапно появлялся и через окно пиздил молотком всех прицепившихся на полном ходу, или же установки датчиков движения на кабину, дабы те при срабатывании подавали на поручни over 9000 вольт и ампер. Залётный зацепер может потроллить всех адресами пунктов приёма макулатуры и GSMов, способами обезвреживания электрошокеров, Уголовным Кодексом и [копипастой](#) о моральном облике самих борцунов.

С лета 2010 года, после массовой раскрутки зацепинга в СМИ, срачи вышли далеко за пределы рейлфанских и железнодорожных сайтов. Тонны высеров и зацепосрачей наполнили [ютуб](#) в комментариях под популярными зацеперскими видео (примеры можно найти в половине роликов по тегу «зацепинг»). В блогах тем тоже развелось немало: яркие пример негодующих маньяков, которым не понравился сабж, можно поглядеть [тут](#) и [вот здесь](#).

[Зацеп Сапсана.](#)

Эталон антизацеперских высеров в коментах к видео зацепа сапсана

Весьма сильное бурление говн происходило и происходит в различных группах быдлоконтактика. В 2010—2011 годах срачи активно шли в тематических группах фанатов и работников ЖД, но вскоре админы большинства таких групп во избежание срачей запретили добавлять зацеперские фото и видео и создавать темы, посему срач изрядно поиссяк. Например, в [«официальной группе РЖД»](#) до введения запрета [любое](#) видео с зацепингом вызывало неестественный срач, в котором местные поцыэнты зачастую переходили на личности не то что с зацеперами, но и даже между собой, начиная бурления говн и взаимные оскорбления в [быдло-стиле](#), вообще не относящиеся к сабжу (например смотря на авы страниц вконтакте и выясняя кто фашист и т. п.). Иногда поцыэнты настолько увлекались междуусобным срачем, что под конец напрочь забывали основную тему дискуссии и про существование зацеперов, что вызывает у других, включая самих зацеперов, лишь тонны лулзов. Сейчас почти все срачи оттуда удалены, но кое-что есть [«тут»](#). В настоящее время основные срачи происходят в группах вида «Типичный город N» или «Подслушано», [«пример»](#).

Также в последнее время весьма доставляет появление в быдлоконтактике полудохлых недовольных антизацеперов (примеры: [«1»](#), [«2»](#), [«3»](#)), создающихся либо ЖД-маньяками, либо решившими поугорать троллями. [«Что характерно»](#) — никакая деятельность по противодействию зацепингу в таких группах не ведётся, и почти всё авторство постов принадлежит самим зацеперам. Последние составляют как минимум 3/4 состава группы, либо [принимая активное участие в срачах](#), либо просто запасаясь покорным и угорая над происходящим. Помимо стандартных холиваров и лучепоносов в адрес антизацеперов в этих группах зацеперы часто устраивают троллинг — начиная от весьма тонкого (в стиле записи на стенке «Собираем зацеп-сходку кто хочет покаться?») до неприлично толстого лучепоноса в стиле «РЕЙЛФАНЬЁ ПОГАННОЕ ДРОЧИТЕ НА СВОИ ПОЕЗДА ДАЛЬШЕ». Особый лулз составил весьма оригинальный вариант засирания стеночки одной из групп, когда зацеперы just for lulz начали обсирать самих себя. Вкратце суть такова: некий рейлфан через аккаунт своего друга [ТФ](#) (которому пох на зацеперов абсолютно) создал группу для «борьбы с зацепщиками, ругайдерами и прочим сбродом». Группа была абсолютно мёртвой и в ней состояло всего 2-3 антизацепера, пока [ВНЕЗАПНО](#) туда не набил толпа зацеперов, которые стали прикидываться идейным рейлфаньём, придумывая «как же мы будем бороться с этими прицепистами» и посылая в их адрес лучи любви. Цель была одна — дожидаться реакции на всё это админа группы, но [поскольку группу создал не он, а его дружки](#), её в итоге передали в админство неизвестному анонимусу. Получилось настолько толсто, что даже тонко (желающие поугорать могут посмотреть состояние стеночки той группы [тут](#) ([читать снизу](#)) и [здесь](#)).

Легендарный антизацепер

«За последнее время я столкнулся с уродами, которые нарушают все правила метрополитена и творят ТАКОЕ, что представить страшно.

Причём остаются абсолютно безнаказанными. Они зовут себя зацеперами и гордятся тем что делают. Я уже решил для себя, что при обнаружении подобных уродов буду делать всё, чтобы они не ушли далеко просто так.

»

— *Легендарный маньяк-зацепероненавистник о зацеперах*

Среди троллей-антизацеперов нашлись и особо выдающиеся, которые развели просто мегатонны срачей, но даже среди них один, а именно [«Лев Мошевитин \(lew1992\)»](#), выделился особо и стал в среде зацеперов настоящей легендой. Несмотря на свои юные годы, поцыэнт является абсолютным чемпионом по клавиатурным войнам против зацепинга и ориентировочно до 2012 года порождал сотни лулзов, но

сейчас уже забил на это дело. Транспортно-фанатизм головного мозга в критической стадии — при этом сам персонаж считает себя обычным любителем и свою принадлежность к фанатю полностью и всячески отрицает, несмотря на хотя бы огромное количество сделанных им фоток одних и тех же поездов, трамваев, автобусов и прочих видов транспорта, а также их моделей со всех ракурсов, и даже фоток других фанатов. Но так или иначе, среди прочих ТФ персонаж почти никак не выделяется, и если бы не его искренняя ненависть к зацеперам, которой с лихвой позавидовали бы прочие транспортники, о нём бы не было здесь упомянуто.

Что самое интересное, презирает он не только зацеперов, но и других транспортных фанатов, которые нарушают Правила пользования транспортом (да-да, именно с большой буквы, нарушение Правил для него равносильно святотатству), например [метрофанатов](#), катающихся в нерабочих кабинах поездов ([Ж пруф в коментах под фото и \[1\]](#)). Всех же без исключения зацеперов абсолютно ненавидит и считает быдлом, ассоциальными личностями, «опасными преступниками» и «мудаками, не имеющими права на жизнь и достойными лишь переработки в [биореакторе](#)», а движение считает сектой; себя же поцызнт именует «творцом справедливости», и [ясенхуй](#) причисляет к [небыдлу](#), однако концентрация оскорблений, мата и ненависти в его общении с зацеперами свидетельствует об обратном. Надо отдать должное, сам персонаж признаёт себя слегка ебанутым на почве детской травмы головы (именно слегка). Также есть подозрения, что в раннем детстве был [морально унижен](#) оттрахан хомячками.

Несмотря на то, что этот оголтелый троллоло, психический клоун и садист-извращенец узнал о существовании самих зацеперов лишь с лета 2010 после резонанса в СМИ и до этого их вообще никогда не видел IRL, последние вызвали у него приступы такой [ненависти](#), что он начал срать во всех зацеперских фото и видео, желая самим зацеперам «получить по почкам дубинкой от ментов» и «ёбнуться и издохнуть в муках», и по количеству высранных кирпичей лихо обошёл прочих рейлфанов вместе взятых (больше всего срача было разведено под видео и фотками в контактных группах РЖД и Московское Метро (под одной фоткой — 43 страницы), ныне уже всё потёрли). Также на одном из ресурсов пытался [призывать активно охотиться на зацеперов и сдавать их в милицию](#), чем вызвал у остальных только кучу лулзов.

В начале 2011 года болезни «[ВЫБЛЯТЬМУДАКИ](#)», «[ЯУНЫЛОЕГОВНО](#)» и «[ДЕФЕКТНЫЙАНТИЗАЦЕПЕРСКИЙНЕЙРОФАНЕКСИТ](#)» обострились до предела, и он налучепоносил в созданном для прикола [Ж бложке зацеперов](#), но через сутки ВНЕЗАПНО слил оттуда свои посты, ~~однако результат его нашествия в виде ответных комментов можно наблюдать до сих пор~~ уже потёрли, но немного моара есть [Ж тут](#). Позже заметно затих, хотя и доставил немного лулзов, [высказав свою позицию](#) в интервью одному из транспортных журналов.

Впоследствии ввиду отсутствия еды в группах РЖД и МосМетро (из-за запрета на выкладывание зацеп-видео) решил заняться толстым набросом говна на страничках и в личных альбомах зацеперов, а позже перешёл на тонкий троллинг. Примеры приступов вышеперечисленных заболеваний можно посмотреть [Ж тут](#), [здесь](#), [там](#) или [Ж вот ещё](#). Полный психопат, общение с этим маньяком доставляет посильнее ВЕЩЕСТВ и [представляет реальную опасность](#) для вашего [моска](#). Впрочем как и с рядом других помешанных.

В настоящее время уже отошёл от зацепосрачей, так что большинство зацеперов, за исключением олдфагов, его и знать не знает.

Кроме антизацепера, по совместительству является ярим русичефилом, способным превратить в срач любую тему, связанную с ненавистными «его величеству» вагонами. Как и в случае с зацеперами, будет до победного пытаться доказывать всем, что эти ваши Ежи и Номерные со всеми модификациями — говно, потому что говно, а priori.

Руководство по троллингу

Троллинг антизацеперов

Если ты сам хочешь потроллить рейлфанатё по теме зацепинга, то общая схема примерно такова:

1. Найти более-менее активно обсуждаемую тему/фотку/видео зацеперов с кучей негативных комментов или просто запись негодующего антизацепера.
2. Прикинувшись рейлфаном, оставить свой коммент, написав что иногда зацепинг — это единственная возможность уехать и не умереть от духоты в жару, дав в качестве пруфлинка например [это видео](#).
3. Через некоторое время перейти к тому, что это по сути безопаснее в разы многих экстремальных видов спорта и адекватные зацеперы не создают помех окружающим, и если люди хотят — пусть катаются, просто не надо обращать на них внимания.
4. Наблюдать за реакцией и продолжать дискуссию в том же стиле. Можно, например, намекнуть, что катание снаружи поездов — это вполне адекватный способ перемещения и вообще это такая романтика железнодорожных пейзажей, скорости и свободной езды, что настоящий зацепер — это осознающий все риски ЖД-любитель, а не понтующиеся в свободное от пинания хуёв в ПТУ время неадекватные малолетки. Немало лулзов способны доставить «обоснованные» логические выводы антизацеперов вроде «*Ты же ЖД-фанат, должен понимать, что зацеперы мудаки...*».
5. Когда срач пойдёт на спад и больше никто не захочет продолжать холивар, под конец написать «**А я ведь сам тоже зацепер, ну нравится мне так ездить, хобби такое. Так, может, здесь и нет**

ничего из ряда вон выходящего?».

6. Пациенты впадают в замешательство, ибо у большинства из них просто не укладывается в голове, как среди ЖД-фанов, железнодорожников или просто адекватных людей могут оказаться зацеперы или им сочувствующие.
7. ???????
8. PROFIT!!!!!!!

Любителям же толстого троллинга достаточно сразу написать кодовую фразу «**Я ЗАЦЕПЕР**», при этом неважно, являетесь ли вы зацепером на самом деле или нет. Большинство особей после данной фразы становятся НАПРОЧЬ невменяемыми, и их словарный запас сокращается до сплошного мата и оскорблений в быдло-стиле. Эпический срач с фразами типа «*Чтоб ты ёбнулся дебил*», «*Кишки разматает тебе долбоёб*», «**ДЕБИЛ УРОД БЛЯ СУКА НЕНАВИЖУ МУДАК**» или ставшая в последнее время популярной фраза: «*Себя не жалеешь, родителей своих пожалей!*» — будет обеспечен! Причём **пациенты** не обязательно должны быть фанатами железной дороги, подобная хуйня работает в любом интернет-сообществе, где есть люди «**коммунистической закалки**», либо просто быдло, у которых любая субкультура — это что-то ужасное и из ряда вон выходящее, количество брызженья слюной в адрес «зацепера» прямо пропорционально кол-ву быдла на ресурсе. Нормальным людям на школозацеперов — как обычно.

Троллинг зацеперов

«Ты че так базаришь? Ебальник завали, чмо, либо отвечай за базар. Встречу на перегоне с оружием - сорву концевик и тебе это ружье в жопу засуну. »

— Зацепер негодую. Встретились ли они — Анон не знает.



Троллинг с другой стороны ничем не сложнее, даже, скорее наоборот (см. примеры выше). Общая схема троллинга зацеперов такова:

1. Найти фотку кого-то из зацеперов.
2. Подписать в стиле «Такие позорят Россию!!!!111» в каком-нибудь месте, где тусят зацеперы.
3. Когда пипл начнёт высказываться в стиле «КГ/АМ», «Ты хуй» начать качать права в стиле: «За базар ответишь?», «Найду — отпизжу!» и т. п.
4. ???????
5. PROFIT!!!!!!

Пример картинки, способной вызвать тонны баттхёрта у зацеперов.

Также в последнее время, в связи с несколькими случаями гибели зацеперов и массовой их раскрутке в СМИ, одним из способов их троллинга стали наезды в стиле «желаю вам того же», «эта сволочь отправилась с зацепа в ад», «как же я рад что генофонд очистился на одного ублюдка» и т. п.

Как правило, подобные вбросы вызывают затяжной срач, так что автору можно даже самому не подливать масла в огонь, а запастись попкорном и лишь наблюдать за тем, как зацеперы сыпят проклятиями и обсуждают личность написавшего.

Эпичный пример троллинга зацеперов произошёл и продолжает происходить на странице одного зацепера, ёбнувшегося в апреле 2011 года. Несколько троллей набижало на страничку и начало постить сообщения типа «Как хорошо, что этот мудака сдох!». Несмотря на крайнюю толстоту троллинга, в ответ собралось огромное количество еды, тысячи её, содержащей от пожеланий авторам смерти в муках до предложений встретиться и набить морду. Не остался в стороне и легендарный антизацепер Мошевитин.

А ещё можно напейсать: «Себя не жалеешь, родителей своих пожалей! Мать тебя девять месяцев вынашивала, воспитывала, отец обеспечивал, а ты под поезд ебанёшься, свинья неблагодарная!»

Крымский срач

В марте 2014 года после отделения Крыма от Незалежной и включения его в состав Рашки, что само по себе породило тонны холиваров и сильно поляризовало политические взгляды в обеих странах, правительство новообразованной Республики Крым реорганизовало Крымское отделение Приднепровской железной дороги в собственную Крымскую железную дорогу, фактически переведя её под контроль РЖД из под УкрЗализниці. Поскольку как Рашка, так и Украшка считали полуостров своей территорией, это создало дилемму об отображении названия государства и железной дороги в фанатских базах приписки и породило массу жарких дискуссий о территориальном статусе Крыма.

Основной очаг срача разгорелся на сайте Trainpix, руководство которого решило пойти путём нейтралитета. Поводом стало то, что ради обеспечения этой цели в списке государств отдельно был



Зацеперы-малолетки негодуют на страничке своего убравшегося коллеги

создан Крым со своей Крымской железной дорогой, а под новыми крымскими фотографиями вместо флага Незалежной стал отображаться флаг республики Крым. Хотя все крымские депо по-прежнему указывались как часть Приднепровской ЖД с украинским флагом, у фанатов Незалежной тут же бомбанули пуканы, что сайт признал Крым независимым государством, и многие из них стали демонстративно грозиться уйти с него в знак протеста. В свою очередь пророссийское фанатё требовало либо заменить статус территории на Россию по фактическому состоянию, либо хотя бы в карточках ПС указывать Крымскую, а не Приднепровскую ЖД. Ознакомиться с позицией сторон можно [здесь](#). В итоге весь подвижной состав было решено вернуть в Украинскую базу данных, оставив в юрисдикции Крымской дороги лишь новые поезда, поставленные Россией после референдума.

Вскоре также среди фанатов активизировался холивар на тему того, хорошо или плохо, что Крымские железные дороги перешли под контроль России. Самой популярной стали темы отмены многих пригородных рейсов со стороны РЖД, из-за чего половина сотрудников дни напролёт плюёт в потолок, а проезд с пересадкой вообще невозможен, и возможности списания единственных оставшихся на ходу электричек модели ЭР1 в ближайшие пару лет, которые, останься Крым украинским, бегали бы как минимум ещё лет десять. Впрочем, оные ЭР1 продолжают себе спокойно бегать по просторам Днепропетровской и Запорожской областей... Как и электровозы ВЛ8 конца 50-х (!) годов выпуска.

Чехосрач

Один из старых как мир с одной стороны, с другой получивший в последнее время масштаб, сравнимый со [специальной олимпиадой](#). Но обо всем по порядку. Исторически в стране советской было принято решение с изобретением собственных пассажирских электровозов не заморачиваться, а сделать заказ на заводах им. В. И. Ленина в чешской Пльзени, проще говоря Škoda. Ну сделали и сделали, завезли этих электровозов ЧС всех мастей в нашу страну over9000, возили они пассажирские поезда везде где только можно, все жили спокойно и счастливо.^[7] Но наступило то счастливое или не очень время, когда чешским машинам подошел планомерный конец срока службы. И если выпил, а точнее перепил в модернизированную версию названную «Какашкой», «Какандером» за индекс ЧС2К харизматичной постояннотоковой ЧС2 прошел в интернетах почти незамеченным, потому что проходил в эпоху не массовости тех интернетов, то вот выпил переменников ЧС4Т привел к конкретной специальной олимпиаде. (ЧСХ, выпил ЧС4 чистых аналогично прошел почти бесследно по той же что и с 2 причиной^[8]). Заменять полюбившиеся многим ЧС4Т, стали спорным по дизайну и техническим характеристикам ЭП1М, объективно говоря — недалеким родственником ВЛ60, оборудованного свистоперделками. И все заверте... Срачи и холивары стали возникать с завидной регулярностью раскрываясь на сотни а то и тысячи комментариев, как диванных экспертов, так и тех, кто на том и другом успел поработать. Конца и края этому срачу пока не предвидится. Плюс ко всему, впервые пожалуй, образовался мощный «кружок фанатов ЧС4т», набегающий на противника централизованно и организовано. Дополнительным набросом говна на вентилятор оказывается то, что кое-где работницы с ЭП1М уже подружились, и на «священного чеха» работать загоняют уже в карательном порядке. Конца и края этому срачу до полного выпила чешских изделий видимо не предвидится. Основное поле боя срачей – фотогалерея Trainpix, там срач вспыхивает практически всегда в комментариях под фотографиями распиливаемых, либо стоящих на базах запаса ЧС4Т, а также под фотографиями ЭП1М(П). Оплотом ЧС4Т остаётся депо Киров, так что в Кирове, Нижнем Новгороде и окрестностях ещё можно увидеть старых добрых чехов. [Пример типичного чехосрача](#).

Ласточкосрач

Явление сравнительно новое и связанное с распространением по стране расовых немецких Siemens Desiro aka «Ласточка». Когда сначала в столичных регионах, а потом и в отдельных замкадьях появились действительно современные комфортные электропоезда без тамбуров, с открыванием дверей пассажирскими и их автоматическим закрытием через N секунд бездействия (чтобы не вымораживать салон), понятие «электричка» наконец перестало ассоциироваться только с ЭР2/ЭР9 и её торжокскими и демиховскими клонами. В результате часть фанов стало принципиально не хотеть ездить на демихах (на ОЖД – на торжках), ибо почувствовали разницу. Пикантности добавляет тот факт, что Демиховский завод до сих пор продолжает клепать тамбурники с компоновкой как у ЭР2, только теперь под новым названием ЭП2Д (для переменного тока – ЭП3Д) со свистелками и перделками типа туалета «как в Ласточке» и мест для перевозок велосипедов, но конструктивно и по компоновке салона это осталась старая добрая ЭР2. Контраст ещё более усилился, когда в Верхней Пышме под Екатеринбургом стали собирать отечественные «Ласточки» ЭС2Г и ЭС1П с компоновкой сидений «в затылок», как в междугородних автобусах (в оригинальных немецких ЭС1 компоновка сидений была лицом к лицу, как в привычных нам электричках). То есть во время поездки можно спокойно смотреть в окно, а не разглядывать пассажиров напротив. Однако московская ЦППК, в отличие от МТППК и питерской СЗППК, решила на пригородных маршрутах сделать ставку не на «Ласточки», а на нью-Демихи, чем вызвала нехилый [баттхёрт](#) у ласточкофанов.

Впрочем, к «Ласточкам» при всей их комфортности тоже есть несколько претензий:

- В салоне самых первых немецких Ласточек ЭС1 сиденья повернуты лицом друг к другу, что считается едва ли не главным недостатком отечественных электричек (читай – ЭР2 и всех её демиховских и торжокских клонов). Ибо многих нещадно баттхёртит от необходимости всю поездку разглядывать пассажиров напротив, особенно на межгороде. Парадоксально, но в собираемых уже в этой стране ЭС2Г и ЭС1П компоновка куда более удобная – сиденья смотрят в затылок друг к другу

как в междугороднем автобусе (единственные в стране электрички, где такая компоновка является дефолтной, московские переделки типа РЭКС не в счёт). Казалось, всё бы хорошо, но на некоторых двухсистемных направлениях (т.е. там, где часть маршрута проходит под постоянным током, часть под переменным) ещё бегают оригинальные ЭС1 – например, между Москвой и Нижним Новгородом, к радости части фанатов.

- Использование одного и того же типа салона на городе (МЦК), пригороде и межгороде. По сути, классический салон «Ласточки» с компоновкой сидений 3+2 и полумягкими сиденьями рассчитан на пригород. На МЦК с частой сменяемостью пассажиров не вполне удобно вылезать с тройных сидений, а 6 часов из Москвы до Смоленска или 11 часов (!) из Пскова до Петрозаводска сидеть на таких сиденьях будет баттхёрт в самом буквальном значении слова. Да, в некоторых междугородних «Ласточках» есть вагоны «Премиум» с тру-междугородними мягкими сиденьями, но они весьма дорогие и помимо оплаченных работодателем служебных командировок ими мало кто пользуется.
- Когда «Ласточка» вылетела за пределы Московского, Петербургского и Сочинского регионов и стала ездить по замкадьям, внезапно выяснилось, что в замкадьях почти везде платформы низкие, а российский вариант «Ласточки» делался под высокие платформы. Внешние ступеньки крайне неудобны для подъёма и спуска, даже когда в ЭС2Г/ЭС1П на них добавили поручни. Так что для доступа в комфортную электричку на каком-нибудь Урале пассажирам приходится сильно помучиться (в традиционные электрички или дальние пассажирские вагоны с внутренними ступеньками и поручнями залезть попроще будет). Сделать отдельную «Ласточку» для низкоплатформенных регионов не позволяет, например, то, что собирающая «Ласточки» группа «Синара» связана по рукам и ногам лицензионным соглашением, и они без ведома西门енса не могут вносить серьезных изменений в конструкцию (хотя таки смогли наладить сборку составов сначала с 7, а теперь и с 10 вагонами вместо 5). Кроме того, большинство междугородних «Ласточек» идут из низкоплатформенных регионов в высокоплатформенные Москву и Питер, так что чисто низкоплатформенными их тоже не сделать. Для сравнения – в Беларуси и Прибалтике, где только низкие платформы, всюду бегают «Штадлеры» и другие зарубежные электропоезда с низкопольным входом (хотя, как и у многих одиночных трамваев, это аукается наличием ступенек в самом салоне, ибо полностью низкопольные вагоны сделать тележки мешают). Впрочем, кое-где стали решать проблему перестройкой инфраструктуры под «Ласточки». Так, в Петрозаводске первую платформу сделали высокой – правда, воспользоваться этим могут только приезжающие на «Ласточке» из Питера, а пассажиры другой «Ласточки» из Пскова и Великого Новгорода так и прибывают на вторую низкую платформу.

<references>

См. также

- [Железнодорожные маньяки](#)
- [Транспортные фанаты](#)
- [Транспортная часть интернета](#)
- [РЖД](#)
- [Железнодорожный симмер](#)
- [Метрофанаты](#)

Примечания

- ↑ А на самом деле — просто фотография с испытаний. Обратный закос тоже существует — трамвайный вагон 71-608 aka КТМ-8 позиционировался как «модный дизайн, похожий на вагон метро» (четыре двери, раздвигающиеся в стороны).
- ↑ Вообще-то максимальное давление в дверных цилиндрах и цилиндрах дожатия дверей Русича 6,0 ±0,2 атм, и то, таковым оно становится при полностью закрытых (дожатых) дверях. Кури мануал по Русичу.
- ↑ Алсо, особенно сильный визг при торможении издавали составы, на которые в качестве эксперимента были установлены керамические тормозные колодки. Звук был таков, что его легко можно было спутать с криком упавшего на рельсы быдлопассажира. На Филёвской ветке были в ходу характеристики «свинорез» и «назгул». Однако, на последних поездах для Кольца стоят не скрипучие колодки
- ↑ Не стал, однако
- ↑ На секундочку, 650 км от Москвы до Петербурга – это расстояние от края до края Польши или Германии, не самых маленьких в Европе стран.
- ↑ Согласно законодательству, «мелкое хулиганство» (ст. 20.1 КоАП РФ) есть «нарушение общественного порядка с явным неуважением к обществу», чем проезд снаружи подвижного состава не является. Зацепинг же есть ничто иное как «проезд на подножках, крышах вагонов и в других не предназначенных для проезда пассажиров местах», либо «самовольный проезд в грузовом поезде» — наказывается ст. 11.17, пункт 1 КоАП (штраф — 100 рублей). В особых случаях может применяться статья 11.1 часть 6 «Действия, угрожающие безопасности движения», но это только тогда, если зацепер создаёт реальную угрозу мешающую движению (например, пугает машинистов с фронт-зацепа, разъединяет тормозные шланги или провода между вагонов и т. п.). Несмотря на мизерные санкции, наличие этих статей позволяет сотрудникам [определённых органов](#) отвести «шибко умных» «под белые рученьки» «куда следует» и «разобраться по существу». А вот несовершеннолетние имеют

с этого серьёзные проблемы, ведь из ментуры их должны забирать родители, а потом и в школе доедутся.

7. ↑ Только для переменного тока был запилен электровоз ВЛ60ПК, пассажирская версия грузового собрата
8. ↑ В Украине ЧС4 остались, но тоже уже не оригинальные, а переделанные с кабиной от ЧС7/ЧС8.