

# Враги — Lurkmore

← [обратно к статье «Транспортные фанаты»](#)

Основные враги ТФ — [маршрутки](#) и [автомобилисты](#), последние именуются у них «автоуроды» или просто «АУ», а принадлежащий им автомобиль — «тазик».

## Автоуроды

Единственное предназначение, по мнению ТФ, всячески мешать общественному транспорту. Для этого они ставят свои корыта под троллейбусными проводами, на трамвайных путях, врезаются друг в друга на тех же путях, не давая бедным трамвайчикам проехать. Никто, разумеется, не будет этого отрицать — всё так и есть, мудаков с рулём дофига и больше, но лишь транспортный фанат будет при виде попавшей в сраную мелкую аварию машины или маршрутки исходить говнами так, как будто её хозяин лично повинен во всех бедах его любимого вида транспорта или ещё что-нибудь нехорошее сделал. В случае ДТП на путях/перекрёстках вообще проблема скорее в системе регистрации ДТП и жадности страховых компаний, которые цепляются за любую возможность не выплачивать страховку. Как результат - участники ДТП вынуждены часами стоять в той же позе, в которой были на момент столкновения, пока не придет ГИБДД и всё должным образом не оформит (а у тех число экипажей тоже не резиновое). От этого страдают и сами автомобилисты, ибо, во-первых, участники ДТП куда-то ехали и планов задержаться на пару часов у них не было (если ДТП легкое, без пострадавших и серьезных повреждений), во-вторых, за ними образуется километровая пробка далеко не только из трамваев, но и из шинного транспорта, которому приходится объезжать их по оставшейся полосе.



Автоуроды встали на рельсы и мешают трамваям проехать

Транспортный фанат никогда сам не купит себе машину, но если ему её подарят (например, родители на 18-летие), то с этого момента взгляды паренька на проблему вреда от автомобилей и хамских водителей безжалостно и внезапно меняются на противоположные, а ранее любимое им слово «автоурод», вне зависимости от контекста, воспринимается только как личное оскорбление и никак иначе. Став настоящим [автомобилистом](#), в ранее любимом городском транспорте наш герой более ездить брезгует, а прежнюю любовь заменяет стоянием в пробках и флудерством на транспортных сайтах о том, что не все автоуроды плохие и постоянно доказывая всем собственную полноценность, на что всем, как известно...

[трамвай всегда прав: но он так не считает!!](#)

Типичный представитель  
[Трамвай врезаётся в машины](#)  
Сладкий сон ТФ.

Отдельный объект срача - «карманы» на остановках общественного транспорта. Сделаны они по сути в угоду автомобилям, чтобы правый ряд продолжал ехать, пока автобус/троллейбус стоит на остановке. Однако безлошадных это праведно батхёртит, поскольку затрудняет выезд автобуса с остановки, когда приходится ждать, пока кто-нибудь тебя пустит в поток. В случае же пробки выезд из кармана становится ещё более весёлым. Другая проблема - многим водителям автобусов/троллейбусов влом заезжать в карман вплотную к остановке, и они останавливаются в метре от бордюра, так что пассажирам приходится сначала шагать на проезжую часть, а потом забираться с неё в автобус. На остановках без кармана эта проблема отсутствует в принципе, так как заворачивать никуда не надо. Автомобилисты, напротив, всецело выступают за карманы, ибо в противном случае им приходится перестраиваться, чтобы обогнать внезапно остановившийся автобус, и встраиваться в поток соседней полосы приходится уже им<sup>[1]</sup>. Проблему в принципе могут решить выделенные полосы для автобусов, где не надо будет делать карманов (машины по ним всё равно не ездят), но за пределами [Дефолт-Сити](#) и ещё пары продвинутых городов типа Казани выделенок нет практически от слова совсем, а в замкадьях многие дороги имеют 2+2 полосы и выделенки на них сделать проблематично хотя бы из-за разведения трафика по полосам на перекрёстках.

## Маршрутки



Основная статья: [Маршрутка](#)

По мнению большинства ТФ, вообще не транспорт, а джихад-арба. Тру-транспортники не ездят на них из принципа — потому что на них не действуют проездные, они постоянно

Типичная маршрутка после типичной аварии бьются, и вообще, «паразитируют на системе общественного транспорта» (которой уже давно нет и в помине). Детально же описать процесс паразитизма маршрутного такси на трамвае или

троллейбусе, однако, может мало кто<sup>[2]</sup>. Тем не менее, когда в городе Москве Мосгортрансом были закуплены и выпущены на маршруты города микроавтобусы (читай, маршрутки), где действует все возможные льготы и проездные, то эта новость была встречена фанатами скорее с радостью, чем наоборот. Ибо везет быстро, сидя и, самое главное, по проездному/бабушкиной соцкарте, а не только за налик.

Тем не менее, нелюбовь к газелям только потому, что она исходит от **трамваефилов**, правильности своей не теряет — поиск в новостях по слову «маршрутка» каждый Б-жий день приносит нам от одного до нескольких сообщений про связанный с ними криминал, а также аварии, в ходе которых почти всегда гибнут или калечатся люди, а сами лоховозки, как правило, переворачиваются. Для кого-то будет открытием, но с большим транспортом такие происшествия практически не случаются, что при желании также провернется в новостной ленте.

Иные ТФ мечтают о полном уничтожении всех маршруток с улиц всех городов (не думая при этом, что нормальный транспорт вместо них никто покупать не станет и пассажиры будут вынуждены добираться до метро/дома/работы пешком). Однако, мечтам их не суждено сбыться, поскольку **пипл хавает, бабло** маршруткабаронам течёт, **таджикам** есть работа, а водителям автобусов-трамваев-троллейбусов **посрать**, есть у них пассажиры, или нет. Так что, все довольны.

## Турникеты

В середине 2000-х годов во все трамваи, автобусы и троллейбусы Москвы была установлена автоматическая система оплаты проезда АСКП, представляющая из себя установленный в салоне возле передней двери турникет и валидатор — штука для засовывания или прикладывания билетов. Соответственно, вход разрешался только в переднюю дверь, остальные двери были только для выхода (что особенно доставляло в автобусах-гармошках).



Транспортный цирк на выезде

Появление оных агрегатов породило православную волну народного гнева, ведь из-за установки турникетов стали страдать все пассажиры:

Магнит как безлимитный проездной транспортного фаната

- Время посадки существенно увеличилось, на входе в единственную для посадки переднюю дверь стали образовываться очереди (!). На некоторых «популярных» остановках возня сающихся в автобус или троллейбус пассажиров могла затянуться минут на десять, и им пофиг, что тому самому честному пассажиру через пять минут надо быть на работе или на лекции в вузе.
- **Бабкам с тележками, женщинам с колясками** и многочисленным приезжим с чемоданами на колёсиках стало намного труднее заходить в автобус, даже с низким полом.
- Приезжим, которые почему-то не захотели ехать в метро и у которых нет проездного или иного постоянного электронного билета, стало нужно тратить время на покупку разового билета у водителя, к большому восторгу и водителя, и напирательной сзади очереди.
- Средняя скорость движения по городу резко упала.
- Долгое время новые низкопольные автобусы (даже турецкие Mercedes Conecto) поступали в Москву с минимальным числом сидений (у больших автобусов — 23, у гармоней — 32), потому что спереди на колёсных арках сиденья не предусматривались из-за турникетов. ЛиАЗы-5292 с 23 сиденьями продолжали приходить в Москву даже тогда, когда для остальной страны комплектация по умолчанию уже давно включала 28 сидений. Лишь с отменой турникетов в столицу стали приходить автобусы с максимальным количеством сидячих мест — от 29 до 31 (с гармониями, правда, более сложная история, но и там сидячих мест стало заметно больше, чем было).
- Да и в конце концов, какому быдлу охота платить, когда раньше оно так не делало?

Разумеется, офигел от этого не только народ, но и транспортные фанаты. Ввиду чего долгие годы тематика АСКП и борьбы с этим злом была в их разговорах доминирующей, а самые активные из них даже создавали специальные протестные сайты, а не только высிரались на форумах и иногда даже в малопопулярных газетках.

Турникетосрачи среди московских транспортников разгорелись с новой силой после снятия **Лужкова**, когда пошли слухи об отмене турникетов в будущем (более того, на этом целенаправленно пиарился Собянин) — взамен них решили ввести контролёров, уполномоченных на месте взимать штрафы, размер которых с бывших ста рублей уже подняли до тысячи. Ругань порой стояла просто неимоверная: шутка ли, штраф возрос в десять раз, это объяснялось как раз выпилом турникетов, а их между тем ни одна сволочь



Самый кошмарный сон транспортного фаната

сносить не торопится! Помимо того, турникеты наоборот ВНЕЗАПНО стали появляться в автобусах пригородов Дефолт-Сити, причём не только на вход, но и на выход (то есть если ты посеял билет в автобусе, выйти на нужной тебе остановке как белому человеку будет сложновато), и турникетосрачи стали разгораться уже и среди замкадских фанатов.

Впрочем, московские власти тоже можно было понять, ибо пока транспортная система кормится в основном выручкой пассажиров (а не дотациями от города), стоит убрать турникеты — и прощай часть выручки, многие тупо перестанут платить в надежде, что контролёр войдёт в салон не в его присутствие. Однако в появившихся в 2014 году длинных многосекционных польских трамваях Pesa таки сделали вход во все двери, сделали его и на популярном 17 трамвайном маршруте. Следующий шаг был связан с массовыми поставками в Москву новых многосекционных трамваев «Витязь», где у чиновников всё-таки рука не поднялась сделать вход только в первую из 100500 дверей. В январе 2018 года турникеты были сняты в части автобусных маршрутов, а окончательная победа над турникетами состоялась 1 сентября 2018 года, когда все маршруты наземного городского транспорта переведены на бестурникетный режим работы. Вкупе с организацией нормальной автобусной сети в центре города, где раньше ходило по полтора троллейбуса в час, а также возможности переезда транзитных чемоданщиков с вокзала на вокзал не только на метро (например, от трёх вокзалов до Белорусского с некоторых пор можно удобно добраться на 7 трамвае), это безусловно приятная новость как для москвичей, так и для гостей столицы.

## Полиция

В большей степени касается железнодорожных и метрофотографов. Ветхий приказ МПС СССР о запрете фотосъёмки на объектах железнодорожного транспорта с 2008 года сменился положением 1513р, разрешающим **невозбранно** фотографировать для личного пользования, но поциенты, страдающие **синдромом вахтёра**, об этом **знать не хотят**, что и вызывает периодическое бурление. Кроме того, железная дорога и метрополитен являются «стратегическими» объектами, поэтому там «всё строго». Вдобавок к перечисленному в моде тепереча борьба с мировым терроризмом, и неудивительно, что фотограф, просто снимающий обычную зелёную электричку, а тем более лазающий между многотонными цистернами с бензином и серной кислотой, просто обречён на повышенное внимание к своей персоне. Так что, если фотографируете метро или железку, будьте готовы нарваться на **подозрения в терроризме** с привлечением под это дело **ментов** или **кого посерьёзнее**. Хотя ещё ни одному транспортнику, застуканному ментами, реально ничего (а уж тем более очень серьёзной 205-й статьи «терроризм») не пришили. Наиболее часто общение с полицейскими заканчивается испорченным настроением и сменой места съёмки.



## Способы противодействия

- Неприметная экипировка и адекватное поведение.
- Не бухать.
- Ничего не трогать.
- Не хамить и не качать права.
- Не вести себя как террорист в поисках места для закладывания взрывчатки.
- Не носить с собой запрещённые и ценные вещи: наркоту, шприцы, оружие.
- Всегда носить с собой документы, удостоверяющие личность.
- Иметь знакомых среди полицейского начальства или в полицейском управлении.
- Устроиться на работу в полицию

## Охранники и персонал транспортных предприятий

«Блин, единственное фото, которое удалось сделать. Номера не запомнил, ибо всё внимание было настроено на обитателей кабины, которые вскоре побежали за мной с жаждой поймать и что-то сделать. Но я все таки убежал.

Не знаю почему, но за мной бежали быстро, как будто я пришел разрисовать поезд или разгромить его. Хотя было видно, что я просто школьник, который пришел пофапать на новый электропоезд.

»

По странному стечению обстоятельств почему-то тупые охранники и персонал трамвайных, троллейбусных, железнодорожных и метродепо в упор не хотят понимать важность и нужность фотографирования общественного транспорта, и что фотограф не злодей и не хотел угнать трамвай в Турцию. В зависимости от параноидальности охраны и работников, последствия могут быть самыми разными — от нотаций на тему запрета съёмки и попыток выпроваживания с территории, до организации погони за фанатом с целью принуждения к удалению фотографий, прописывания люлей и передачи в полицию. Иногда фанатов также принимают за хулиганов и граффитчиков.

При съёмке транспорта на общедоступной территории вероятность занять серьёзные проблемы практически отсутствует, если делать это не на крупных/конечных остановках и не стоять по часу столбом на одном месте. Особенно, если не попадаться на глаза **жлобам**-охранникам. В отличие от полиции, эти 999 раз будут проявлять похуизм, а на тысячный обязательно доедутся, с какой целью вы фотографировали на фоне чего-нибудь **типа секретного**.

### Способы противодействия

- Не попадаться.
- Тщательно изучить забор со всех сторон.
- Ходить со знакомым сотрудником предприятия.
- Не демонстрировать, что ты что-то снимаешь, обязательно отключить вспышку у камеры.
- Не пугать всех своим крутым фотоаппаратом с огромным объективом.
- Не наглеть и уметь хитрить.
- Не снимать то, что просят не снимать, уважать просьбы и соблюдать договорённости; или же обзавестись скрытой камерой (сейчас достать можно всё) и то, что просят не снимать — фотографировать именно ею.
- Не «светить» своей рожей постоянно у ворот.
- Не быть похожим на вандала-граффитчика.
- Стать «своим», подружиться с персоналом и/или охранниками.
- Устроиться туда на работу.

Если объяснения с полицией или охранниками не помогли, то далее следует **добровольно-принудительный** просмотр содержимого фотика с последующим охуеванием от его содержимого, и тут редкий случай, когда ментов можно понять чисто по-человечески: ну не снимают нормальные люди троллейбусы, не снимают! Далее — любой из сценариев, зависящий от степени вашей адекватности и **вахтёрности** поймавших:

- Вас отпустят.
- Вас попросят всё удалить или засветить; могут запугивать и разводиться на бабки, реже наоборот; затем отпустят. Хотя если менты/охрана промышляют прямым вымогаловом, они его учинят в любом случае, если увидят, что вы — **лох**: им похуй, хоть вы транспортный фанат, хоть просто **случайный человек**.
- Вас пробьют по базе и, не найдя компромата, отпустят.
- Вас бесплатно прокатят до отделения, далее — как повезёт. Риск возрастает, если недавно в стране был теракт или серьёзная авария на каком-нибудь транспорте.

Также полезно не нарушать ПДД (сам виноват, если фоткаешь что-то с проезжей части) и не вести себя как мудака, если кто-то интересуется целью съёмки — удивительно, но даже в Москве далеко не все работники в курсе, что существуют фанаты транспорта. В худшем случае, попадёте на **чурку** из **южной республики** с синдромом дефицита общения. Тем приятнее читать о редких исключениях из этого правила:

Дело было так... поехали мы в июне на фотоохоту втроём... Приехали на конечную Лось около двух часов (КАК мы добирались — история отдельная), решили половить либо 03447, либо 03136. 283 стоял в парке, а .64 всё никак не было, и мы с чистой совестью отправились гулять. Возвращаемся и видим: летит по направлению к конечной что-то жёлтое — ну и мы бегом за ним. Догнали, зашли в салон — а там водила убирает. К счастью, оказался адекватный мужик — поболтал с нами, всё показал да рассказал — даже документы дал сфоткать. Ну тут он прибрался в салоне, взял бумаги и пошёл в диспу отмечаться — а нас оставил в салоне снимать.

Снимаем, всё вроде в порядке.. Но тут в салоне появляется некий чудак на сами-знаете-какую-первую-букву, который закрывает путь к отступлению (двери), орёт что-то несусветное и пытается отобрать камеры — две отобрал, а я успел в карман пихнуть. В попытке отобрать аппарат у меня я умудрился получить по физиогномии (ну, это сделали все трое, но мне повезло особенно), причём этот чудило умудрился порвать мне цепочку на шее. На просьбы представиться — ничего не сказал, но замолк и отдал фотики, потребовав удалить снимки и дожидаться, пока водитель вернётся.



Фанату не дают снять секретный трамвай **Путина!** (фотошоп)



Иногда охрана не ленится **выезжать по душу фанатов**

Ну ладно-ладно, фото удалили (эх, такие кадры были...), дождались, пока придёт водитель. Тут концерт продолжился — чудака начал орать и на него, предварительно пендалями выпроводив нас. Водитель как-то быстро выпал в осадок, но развернулся и даже, не став продавать нам билеты, дал пролезть под рогатой хренью в салон. Теперь мы все стараемся с третьим АП не связываться...

## Собаки

Злейшие враги фотографов, спортсменов, велосипедистов, туристов, и тех, кто совмещает всё это в одном лице. В распилено-откатной современной Пидарашке большинство городов на санитарную травлю собак забили хуй. В связи с этим перспектива пороть себе 20 уколов в живот от бешенства никому не доставляет, но чуть менее чем каждому грозит. Особенно досаждают прикормленные выводки собак у проходных транспортных предприятий. В среде фанатов стоит многолетний плач про то, что очень не хватает фоток из укромных уголков депо. Вот потому и не хватает, что не каждый имеет желание лазить через заборы, рискуя быть укушенным за ягодичку и попасть в лапы охране (потому что на лай псов охранники мгновенно сбегаются).

### Способы борьбы

- **Не встречаться** (это непредсказуемо).
- **Электрошокер.** Лучший, и главное, почти бесшумный способ очистить себе дорогу для красивых ракурсов, не имеющий за собой каких-либо последствий для здоровья собак. В большинстве случаев звук треска электрической дуги, практически неслышимый издали, заставляет стаю гавкающих секунду назад собак тут же с поскуливанием разбежаться в разные стороны. Применять оружие как боевое приходится лишь в исключительных случаях, и после живительного разряда собаку на короткое время парализует и у неё пропадает дальнейшее желание связываться с владельцем шокера. Одним из самых уязвимых мест собаки является нос.
- **Перцовый баллончик.** Будучи распылённым в морду злой собаки, вызывает у той нестерпимое жжение в глазах, вынуждая забыть о планах броситься в атаку. Но в отличие от электрошокера не имеет предупредительно-запугивающего эффекта и в случае применения струйного баллончика требуется с достаточной точностью выстрелить псу в глаза для достижения желаемого эффекта. Кроме того, перцовки дешёвого класса иным собакам могут оказаться побоку или даже ещё больше разозлить их, не выведя из строя, поэтому при встрече с таким псом фанат рискует оказаться покусанным.
- **Травля.** Бесшумный и долгодейственный, но радикальный и не дающий полных гарантий способ. Идём в аптеку, покупаем дешёвое и продающее без рецепта лекарство изоциклоамид, а затем [действуем согласно инструкции](#) и получаем полный догфрай в любимом районе.
- **Отстрел.** Способ специфичный, так как во-первых, шумноват: одновременно стрелять и *незаметно* фотографировать — это нонсенс. Во-вторых, затратный: требует правильного оружия — хорошая пневматика есть не у всех, а если и есть, то для достижения результата требует навыков снайпера и хорошую позицию; плохая пневматика (коей большинство) — хороший способ разозлить и собак, и сторожей одновременно. [Короткоствол](#) недоступен, а [травматика](#) хороша только в криминальных сводках про быдло. Впрочем, можно попробовать «Осу», но имейте в виду: там всего 4 патрона. В-третьих, нужно знать уязвимые места собак: нос, глаза, пах, яйца.
- **Санитарные службы** по отлову / отстрелу бродячих животных. В некоторых городах они ещё остались, и теоретически можно организовать профилактический рейд в нужную местность. Недостаток в том, что как только они узнают о принадлежности территории какому-нибудь предприятию — немедленно заявят, что бесплатно работать на территории предприятия они не будут и им надо заплатить за работу. На предприятии, естественно, всем похуй на отлов собак. Кроме того, после отлова псины и траты на её стерилизацию примерно 200 долларов наших налогов, её могут с чистой совестью и на радость пролоббировавшим это зоофилам вернуть обратно.

## Гопники

Особенно актуально для туристов, ботаников, ротозеев, дураков или просто людей, далёких от реалий жизни в Этой стране. Собственно, гопники, они и в Африке гопники, только там по совместительству ещё и людоеды. Главное, что нужно помнить — ваша безопасность во многих случаях в ваших руках. И перед тем, как отправиться на фотоохоту за пердящим «Икарусом», продумать — куда, когда, с кем и для чего вы направляетесь. Стоят ли эти возможные кадры ваших нервов, потерь фототехники или возможных физических увечий?

В Поребрик-Сити пару лет назад появились специальные банды, которые отнимают фототехнику, в том числе в центре города. Даже вдвоём ходить небезопасно. Счёт жертв давно идёт на сотни, включая иностранцев. Создано даже целое [сообщество пострадавших](#). По слухам, крышует бандитов местная милиция и метрополитен. Примечательно, эпидемия началась после того, как один из местных фотооананистов подал в суд на милиционеров и стал отстаивать своё конституционное право на съёмку в метрополитене.

### Способы противодействия

- Приёмы карате. Но если ты не Брюс Ли, то помни, что во-первых, «толпою пиздят даже льва» (с), а во-вторых, «против лома нет приёма».

- Средства самообороны (шокер, «перцовка» и т. п.). Годятся только чтобы удирать, однако же, опять же, толпою отпиздят и балон в очко засунут и нажмут.
  - Травмат. Только сперва [спили мушку](#).
  - Быстрые ноги.
  - Передвижение на велосипеде. Можно отдать его гопникам в дар — тогда может быть не тронут. Удирать от них на велосипеде не всегда удобно, во-первых, удирать придётся по кочкам и колдоёбинам, во-вторых, гопники любят вставлять палки в колёса, что чревато вылетом через переднее колесо. А ещё велосипедом можно хорошо ебануть!
  - Неприметная экипировка.
  - Не ходить на вылазки в одиночку. Но что такое два, три и даже пять транспортных фанатов против толпы реальных пацанов?
  - Избегать встреч / общения с ними.
  - Включать голову, жопу и все остальные органы чувств, чтобы понять, где можно снимать, а где нельзя.
  - Следить за обстановкой вокруг.
  - Не сверкать длинным объективом во все стороны и не хвастаться новой техникой перед прохожими.
  - Не давать технику в руки случайным прохожим сомнительного вида.
  - Нанять телохранителей.
1. ↑ Одно из решений - заранее перестраиваться, если видишь перед собой автобус, если только правый ряд тебе не нужен для проезда перекрёстка.
  2. ↑ Всё просто: сто газелей с интервалом в одну минуту с огромной скоростью носятся перед носом у трамвая, троллейбуса и автобуса, ходящих реже и медленнее, отбирают у них пассажиров и делают нормальный транспорт из-за этого нерентабельным. Там, где такого пиздеца с газелями нет, нормальный транспорт вполне способен приносить прибыль и выпускать на линии качественные и опрятные вагоны — например, в Перми. Почитать о паразитизме маршруток над транспортном можно здесь <http://archive.is/RCeCx>