

Метрофанаты — Lurkmore

Ваша статья — говно, вы ничего не понимаете в «метрополитенах вообще, а также в тех, кто знает о метро хоть маленько больше вас».



Если вы видите это предупреждение, значит данная статья уныла **чуть менее, чем полностью**, и в неё нужно добавить интересных фактов. Кроме того, возможно, что эта статья вообще никому на йух не сдалась тут. В таком случае единственной рекомендацией будет перенос статьи в и освежение её бодрящей порцией **лулзов**.

НЕНАВИСТЬ!



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

Метрофанаты (они же метрофилы, они же метрофаны, они же метроманы, они же метролюбители, они же метрозадроты, они же метрорентильаторы — от англ. *metro fan*) — подвид **транспортных фанатов**. Как следует из названия, это обожатели всего того, что возит пассажиров под землёй. Понятное дело, что водятся метрофанаты только в тех городах, где **метро** есть, так как в каком-нибудь Воронеже интересоваться можно только местной канализацией и ныть по поводу отсутствия подземки.

Чтобы интересоваться метрополитеном, необходимо как можно больше времени проводить под землёй, что метрофанаты с удовольствием и делают. Слишком долгое нахождение в условиях отсутствия солнечного света сказывается на психике и здоровье — не случайно машинисты проходят перед устройством на работу усиленную медкомиссию и уходят на пенсию в 55 лет. Метрофанаты — люди, как правило, с несколько изменённым сознанием, и то, чем они занимаются, вряд ли бы пришло в голову делать обычному человеку, который спускается в метро всего лишь два раза в день с целью доехать из своего **спального района** в офис и обратно.

Почти для любого нормального транспортника слово «метрофанат» носит негативный окрас и уже давно используется для обозначения не тех, кому метро интересно, а детей малых, никакой пользы своим увлечением не приносящих. Однако, нелишне будет заметить, что даже среди тех, кто интересуется метрополитеном (и вообще чем угодно), встречаются практически обычные люди, к которым всё написанное в этой статье не относится.



Возраст среднего метрофаната снижается прямо пропорционально удешевлению интернета

Любимые занятия

Фотографирование

Фотоаппарат растёт у метрофаната из руки. Обычно это **мыльница**, которую легко спрятать, пока никто не заметил. Метрофанат фотографирует всё, что видит: чаще всего — вагоны, иногда — станции, изредка — чего-нибудь ещё. Результат плачевен всегда, за очень редкими исключениями, когда снимающий имеет нормальную технику и не очень кривые руки. В остальных случаях получается тёмное перекошенное говно, снятое со вспышкой, с плохими цветами и посторонними людьми в кадре. Вспышка не только слепит машинистов, но также привлекает внимание **милиции** и дежурных, 97 процентов из которых искренне уверены, что фотографировать в метро запрещено, поскольку это «**стратегический объект**» и вообще **терроризм** — со всеми вытекающими из этого **последствиями**. Казалось бы, учиться на чужих (и своих!) ошибках метрофанату никто не мешает, но вместо этого год за годом происходят одни и те же инциденты, обсуждение которых, наряду с вопросами легальности фотосъёмки, одна из самых подзабавших тем как в разговорах с ментами, так и между самими метрофанатами.

Moscow metro - car of G type #530
В погоне за раритетом (**Г-530**). Это даже круче, чем **3605!**

Высшая мечта метрофаната — встретить и сфотографировать поезд из **метро-2**. Те, кто поумнее, знают, что если и искать такой поезд за пределами ононого, делать это следует либо на территории Метровагонмаша и при перегонке по ЖД, либо в метродепо, либо в метро ночью, когда для простых

граждан метро закрыто, но школоту это не волнует. Один такой товарищ каждый день приезжал на станцию «Спортивная» и ждал такой поезд. Пока его наконец не стали гонять оттуда сотрудники полиции, поездная бригада и дежурный по станции, ибо **так надо**.

Составление перспективных схем

Метрофанаты очень увлечены фантазиями на тему строительства метрополитена. Большинство из них искренне думает, что все проектировщики и строители идиоты, и поэтому часами готовы рисовать в Paint'е умопомрачительные схемы «метро 2030... 2050 ??? PROFIT!» с линиями, напоминающими чудовищные разветвляющиеся загогулины, чтобы потом навязывать их достоинства остальным. Или же, устав от «вокзальной» Кольцевой линии, часто негодуют, обзывая проектировщиков идиотами, пишут 9000 жалоб на разные форумы, спрашивая, например, почему метро продлевают за МКАД, когда до сих пор нет пересадки с синей ветки на Китай-город, а два куска жёлтой ветки так и не соединены между собой? Если же в городе проживания метрофаната нет метро, карта называется «как в моем Мухосранске будет выглядеть метро, когда через 100 лет появится». Характерные особенности таких карт — станции у дома самого метрофаната и у тех объектов, которые, с его точки зрения, имеют большой пассажиропоток — магазина «Продукты», сквера и т. п. Нетрудно догадаться, что почти все эти «альтернативные предложения» являются бредом, но поскольку ни основ метростроения, ни принципов работы уже построенных линий такие «инженеры» не знают, вся критика их идей вызывает либо обиду, либо, наоборот, ещё большую уверенность в собственной правоте.

Составление карт составов

У любого настоящего метрозадрота всегда есть специальный блокнотик, в который он записывает номера вагонов. Если его поднять ночью и спросить, где находится вагон 1521, он не задумываясь ответит: «выпущен Метровагонмашем, 21 мая 1999 года прибыл в депо Калужское, оттуда, 30 июля 2002 года передан в Сокол, где и находится в данный момент, работая в составе 2115—2116. 16 ноября 2005 года прошёл капитальный ремонт и на время ремонта был заменен вагоном 1122».

Для того, чтобы набрать таких знаний, метрофанат приезжает на какую-нибудь станцию и в специальный блокнотик записывает номера вагонов и маршруты как можно большего числа поездов. Зачастую переписываются вообще все составы, которые в данный момент есть на линии — в зависимости от её длины, на это может уйти более часа, но фаната это не останавливает, и поэтому за один день линий может быть переписано несколько. Чтобы не пропустить ни один вагон, записывание номеров сопровождается бегом по станции взад-вперёд и от одной платформы к другой. Наиболее продвинутые особи вместо блокнотика используют диктофон, на который надиктовывают свои наблюдения. Считается, что человек, бормочущий в серебристую коробочку, выглядит менее подозрительно, чем человек, что-то записывающий в блокнот.

Затем эта ценная информация сливается в интернет, где её комментируют и анализируют другие вагонолюбы. Особо почитаются редкие записи, сделанные в **девяностые**, также науке известно и некоторое число наблюдений **советских лет** — связано это с тем, что некоторые и поныне активные метрофанаты начинали свой славный путь ещё при **Брежнев**е.

Известен случай, когда один метрофанат (с блокнотом) переписывал номера вагонов в славном городе Баку. Случайно проходивший мимо полицейский заглянул в этот блокнотик, после чего метрофанат был доставлен в местную госбезопасность, где у него долго выясняли, когда он последний раз был в Армении. Блокнот, говорят, не вернули.

Предмет мечтаний номеродрочера — получить близость к телу работника, имеющего доступ к метрошной АСУ со всеми вагонами или, хотя бы, могущего пару раз в год раздобывать формирование составов в своём депо. Один лишь факт владения этими данными (и, разумеется, дозированная их публикация) позволяет стать в глазах остальных номерных фанатов **гуру**, **Б-гом** и живым воплощением вагона **3605** одновременно. Уметь анализировать и правильно толковать доставшиеся на халяву сведения при этом совершенно не требуется.

Катание

Метрофанат не может считаться метрофанатом, если будет только фотографировать, но не будет пользоваться метро как транспортом, причём не только в целях попадания из одного района города в другой, но и просто перемещения по метро без какого-либо конкретного пункта назначения, дабы побывать во всех доступных и некоторых не очень доступных уголках метрополитена и прокатиться на всех поездах. Цели таких покатушек сводятся к следующим пунктам:

Мы первые =)

Метрофанаты устроили экскурсию на ещё не открывшиеся официально станции

- Побывать во всех доступных и некоторых не очень доступных уголках метрополитена и запомнить каждую станцию и перегон как свои пять пальцев (особенно популярны для таких катаний новые станции), попутно делая при наличии времени промежуточные остановки и фотографируя всё подряд и снимая перегоны на видео.

- Прокатиться на поезде конкретного типа, либо на конкретном составе (например на именном или малосерийном поезде) или в конкретном вагоне (пример — 3605 или вагоны Ежб из [Метро-2](#)). Также одной из мотиваций может быть например «успеть накататься на вагонах типа Е или „номерной“ на данной линии, пока их все не поменяли на [сРусичи](#)». В среднем метрофанат, которого привлекает именно поезд, проезжает всю линию из конца в конец туда-сюда по несколько раз, затрачивая на это от получаса до целого дня. Не меньше времени тратится и на ожидание, кроме того, нет вообще никаких гарантий, что сегодня предмет вожделения будет на линии, однако все неудачи самых упёртых метрофанатов нисколько не останавливают. И лишь единицы вылавливают нужный поезд без всяких усилий и часовых ожиданий — просто потому, что знают график его работы, всеми правдами и неправдами выпытывая его у работников метрополитена, что считается невъебенно круто, и источник тщательно шифруется с напуском ореола тайны в стиле «[17 мгновений весны](#)».
- Прокатиться в каждом метросоставе и в особо запущенных случаях в каждом метровагоне для поднятия ЧСВ либо с целью составления базы по цвету стен и поручней, конструкции ламп, годам выпуска и капремонта с заводских табличек и прочим конструктивным особенностям каждого вагона.
- Бесцельное катание с целью убить время, не важно где, когда и на чём. Может сопровождаться сидением на метрофоруме через мобилку или ноут, либо же болтовнёй с другими метрофанатами.

Нарушение правил пользования метрополитеном

Декларируя искреннюю любовь к метрополитенам, метрофанаты обычно считают себя вправе не выполнять отдельные пункты из правил этих самых метрополитенов. Объясняется это рядом причин:

- Метрофанаты считают эти пункты глупыми («совок»), как например в случае с запретом на видео и профессиональную фотосъёмку^[1].

- Им надоедает роль простого пассажира, и они хотят почувствовать себя в роли работников метро или же просто выйти за рамки дозволенного, дабы изучить метро «с другого ракурса». Сюда относится катание в задних или средних кабинах, между вагонами или на хвостовых мордах поездов, открывание или запираение вагонных дверей трёхгранным ключом, проезд в оборот или на неоткрывшиеся станции, проникновение в служебные помещения и тоннели и т. д. См. [Метроэлектричкинг](#).

- Их не устраивает сервис метрополитенов, и они обещают начать соблюдать правила, как только метрополитен исправит все недостатки. Последнее обычно относится к оплате проезда (многие метрофанаты прилагают все усилия для того, чтобы ездить бесплатно) или провозу велосипеда, реже — к проезду в кабинах и на сцепках, так как пыхтеть в давке наравне с обычными быдлопассажирами метрофанатам неохота.
- Нарушение ряда правил можно превратить в увлекательную [специальную олимпиаду](#), ловя лулзы как от самого процесса, так и от [реакции](#) метроработников. К примеру, перепрыгивание турникетов змейкой даже при наличии безлимитного проездного или бег против хода эскалатора.

В случае поимки возмутителя безопасности пассажироперевозок [сотрудниками мусарни, красной шапкой](#) или машинистом — следует немедленный опиздюлинг метродрочера, с последующими посиделками в станционной КПЗ или отделе, мозгоёбством и выпиской штрафа, а если к тому же фанат несовершеннолетний, весьма вероятным вызовом родичей по телефону.

Коллекционирование

Собирательство всякого метробарахла — билетов, схем, табличек и прочего. Некоторые также умудряются стирать сиденья и плафоны из списанных вагонов в депо. Безусловно, нормальный метрофанат никогда не будет откручивать или тырить предметы из вагона и вообще всячески против его дестроя, но если последний идёт под порезку, и всё его содержимое всё равно уничтожат/отправят на переработку/запчасти, этим можно будет спасти частичку любимого вагона, да и в конце концов зачем добру пропадать? Чем больше накопишь, тем невъебеннее выглядишь на фоне других. См. [Быт и половая жизнь транспортных фанатов](#).

Нетрадиционные направления

Встречаются люди, которых прёт от того, как и по каким технологиям метро строят. Интересуются они этим, выписывая узкоспециализированные журналы для специалистов и посредством фотографий стройплощадок, сделанных с балкона лестничной клетки [соседнего дома](#), ну или же просто наблюдая через дырку в заборе. Считают, что разбираются во всём этом не хуже, а то и лучше профессионалов. То и дело употребляют всякие непонятные термины, чем свергают в уныние остальную метрообщественность.

<https://www.youtube.com/watch?v=z2eG42W1FCA>
Метрофанаты полезли в тоннель и сорвали УКПТ

<https://www.youtube.com/watch?v=ewSgu7yFgMg>
Метрофанаты-зацеперы устроили покатушки друг за другом

(съёмка) Шизофрения гебефрениа ©
[Schizophrenia, hebephrenia](#)
Метрофанат уделывает психиатра (4:40)

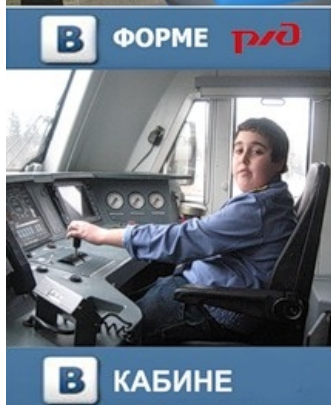
Некоторые метрофанаты категории «олдскул» порой становятся фотографами крупных отраслевых изданий, а то и вовсе транспортных ведомств. Это позволяет им посещать различные объекты метрополитена, новые станции задолго до их открытия и прочий метрострой. Снятые [зеркалками](#) фотографии потом выкладываются в блоги типа ЖЖ-сообщества [ru_metro](#), чтобы дополнительно потешить и без того сильно раздутое [это](#) автора. За подобный эксклюзив юное метробыдло их почитает безмерно и регулярно просит взять их куда-нибудь с собой, на что иногда получает вежливый отказ.

Фанаты метростроя, [пришедшие к успеху](#) и снимающие на свою зеркалку или видеокамеру процесс строительства метро, являются частным случаем [Диггерства](#).

Ещё есть фанаты, которых прёт от транспортных систем в далёких и, в особо тяжёлых случаях, обособленных от России частях Замкадья. Категория эта очень немногочисленна, но каждый её представитель обязательно помнит такие особенности метро в Париже, скоростного трамвая в Мадриде или троллейбуса в Афинах, которые не интересны даже фанатам-аборигенам. Знают названия всех станций и все их особенности, в курсе того, где и какие пассажиропотоки, точные модели, длину и вместимость вагонов, сколько стоят билеты, как надо строить и где располагать новые линии...

Имея обо всём этом кучу познаний, обожают сравнивать различные транспортные системы между собой, всегда приводят кучу подробностей, сравнений и ситуационных раскладок, чем создают уныние ничуть не меньшее, чем фанаты метростроения. Иногда их даже зовут на радио, где разрешают сказать в микрофон что-нибудь умное, чтобы благодарная публика вновь могла поудивляться очередному чудакватому специалисту.

Признаки метрофаната



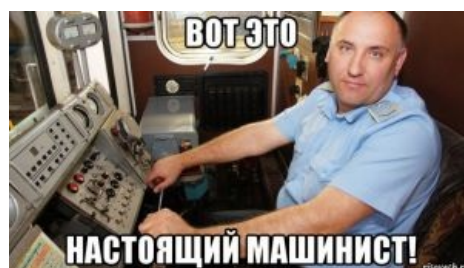
Метрофанат на фоне предмета обожания



Метрофанат в хвостовой кабине в роли помощника машиниста



Среди транспортных фанатов появляется и представительница прекрасного пола



Вот это НАСТОЯЩИЙ машинист!

«Под землёй в начале дня

Мы словно кровь бежим по венам И не верю, что встретил я Саму
Богиню Метрополитена Я за нею не слежу Я люблюсь красотой Манит
облик неземной...

»

— «*Богиня метрополитена*» (Конец электроники)

- Метрофанат, и это вполне естественно, фанатеет. Ёжики, 3605, «Язуы», грузовики, путемеры, пришельцы и Б-г знает что ещё. Эти идолы застилают ему глаза и лишают рациональности. Ждать час любимого вагона, чтобы потом ещё два на нём кататься — это про метрофаната.
- Метрофанат имеет Идею. Эта идея — крайняя точка бытия метрофаната, после достижения которой (что очень маловероятно) или после того, как станет ясно, что идея неосуществима в любом случае, находит себе другую Идею. Типичная Идея метрофаната — попасть на официальное мероприятие и сфотографировать там Собянина, после чего покататься с ним в одном вагоне. Не важно, что он мог бы позвонить в Управление и получить аккредитацию как журналист — он изначально полагает, что его пошлют, поэтому каждый раз старается прорваться сквозь неприступный барьер в виде милиционеров и злобных работниц метро.
- Метрофанат не может занять себя чем-либо полезным обществу. Например, досконально изучить историю того или иного явления, с которым обычные пассажиры сталкиваются каждый день, но не понимают его сути. Зато он может придумать идиотскую акцию по Глобальной Переписи Оттенков Пластика Каждого Вагона СТЛ. И заодно подбить на эту дурь ещё несколько таких же, как он.
- Метрофанат обожает заниматься фотографированием, но совершенно не умеет это делать. Ему почему-то кажется, что смазанная фотография четверти окна грузового поезда имеет такую же ценность, как почитаемые им снимки гламурных фотографов с говнозеркалками. Сфотографировать прибывающий поезд со вспышкой — это вообще, можно сказать, рутинка. Сколько проёбано станций временно ослепшими несчастными машинёрами — в расчёт не берется.
- Метрофанат активно размножает чужие фотографии и информацию с Метрофорума, Кавеза и подобных ресурсов в ЖЖ, на свою страничку, на народ.ру и в контактик, не обращая внимания на копирайты и не спрашивая об этом согласия у авторов. Отсутствие на фото копирайтов, автоматически устанавливает все права на фото за этим метрофаном.
- Метрофанат не способен придумать, разработать и воплотить в жизнь сайт, который будет интересен хотя бы ему подобным. Вместо этого он будет продолжать упёрто писать многостраничные тирады на форумах о том, как ему нравятся номерные и не нравятся старые разваливающиеся ежи. Не пользуется поиском, ввиду тупизма или же с целью троллинга любит плодить пустые темы и задавать вопросы в стиле: «Ой, я тут в первый раз, не ругайте за оффтопик и флуд, если уже было. Как выглядит третий рельс?». Продвинутые метрофанаты, скрипя зубами, обычно отвечают под настроение, чаще всего «RTFM», «юзай поиск», «кури Яндекс» или же начинают ответный троллинг.
- Некоторые метрофанаты пытались устроиться работать в метро. Тут их ждал ряд разочарований. Во-первых, оказывалось, что работа нисколько не помогает в метрофанатстве, поскольку, за пределы своего участка их особо не выпускают. Во-вторых (о ужас!), оказалось, что в метро надо работать. Обычно, уяснив для себя этот факт, метрофанат хлопает дверью и увольняется, расписав на всех доступных метрофорумах причины своего увольнения: тупое начальство и еще раз тупое начальство. Тем не менее, в среде других метрофанатов сабж, проработавший две недели в метрополитене, считается продвинутым и просветленным. На окружающих он всегда смотрит свысока, считая их младшими братьями по разуму. На метротусовках метрофаната, работавшего в метрополитене, всегда видно издали — за ним ходит хвостик из таких младших братьев, старающихся не упустить ни одного его слова.
- Метрофанат предлагает везде строить метро и только метро. Он считает, что даже в деревне Гадюкино транспортную проблему нужно решать строительством метро. Метрофанаты экстерриториальные существа, то есть ДСовский метрофанат заметит где-то на форуме спор о метро, он сочтет своим долгом активно включиться и доказывать местным жителям, что без метро Гадюкино (Воронеж, Сызрань, Урюпинск — ненужное вычеркнуть) ждёт транспортный ад.
- Метрофанат мечтает залезть в метро-2 или хотя бы просто в тоннель гражданского метро и очень хочет стать крутым диггером или хотя бы чайником, пару раз лазившим в метро за компанию с опытными диггерами, но никогда таковым не станет в силу своей лени и боязни «как бы чего не вышло». Те же немногие, кому удаётся слазить в метро, резко поднимают за счёт этого своё ЧСВ и начинают считать себя мегакрутыми кавесами.
- Дети метрофаната рискуют называть красный цвет «сокольническим», синий — «арбатско-

покровским» и так далее.

Метрофанаты сегодняшнего дня легко вычисляются путём захода на какой-нибудь транспортный форум. Берём любую крупную тему и убираем все сообщения, которые чётко соответствуют названию темы, убираем сообщения от работников метро. При этом оставляем всякие глупые и ничего не значащие наблюдения («Сегодня два часа прождал ретро-состав на „Кропоткинской“, а он так и не приехал!»). То, что осталось — написали метрофанаты.

Знаки доблести метрофанатов

Большинство ярых метрофанатов, особенно малолетних, в своей жизни обычно проходит две стадии, отмеченных различными знаками доблести.



Трёхгранка

Первая — покупка трёхгранки. Без трёхгранки метрофанат вообще не может считаться настоящим. Если кто-то стесняется подойти в магазин вроде «Электромонтажа» или ближайший радиорынок и купить трёхгранку (или 8 мм шестигранку), он обычно вытаскивает ее себе самостоятельно. **Оборудованные мозгом** не ебут оный, а вспоминают из школьного курса геометрии, что вокруг любого правильного (равностороннего) треугольника можно описать шестиугольник, и топают в ближайший автомагазин за банальной торцевой головкой: если замок не заело (бывает это редко, ибо пользуются и следят), открывает-закрывает не хуже оригинала. Наличие трёхгранки и возможность открывать межвагонные двери, кабину машиниста и различные дверки в вагоне сильно поднимают моджо метрофаната. Ему кажется, что пассажиры в вагоне смотрят на него с уважением и восхищением. Девчонкам, опять же, нравится.

Форма машиниста

Пройдя стадию трёхгранки, но не преодолев 14-летний возраст, метрофанат покупает себе форму машиниста метро. Благо та продается совершенно свободно. Форма машиниста увеличивает его **ЧСВ** приблизительно в **9000** раз. Метрофанатов в форме машиниста можно увидеть на любом сколько-нибудь значимом метромероприятии. От настоящих машинистов они отличаются юным возрастом, прыщавым лицом, дебильными бородками и горящим взглядом, а также зачастую зашкаливающим числом звездочек на погонах. Те, кто стесняется пойти и купить форму, берут пример с диггеров и печатают себе оранжевые жилетки. В отличие от кавесов, в среде метрофанатов популярна служба «Ш» (сигнализации, централизации и блокировки).

Дальше всех пошел некто Буг. Купив себе форму машиниста, он напихал на погоны столько звездочек, сколько поместилось, и попытался инфильтроваться в структуру метрополитена. Приходя к дежурным по станциям, он представлялся заместителем главного инженера службы движения и требовал предоставить ему различные служебные документы, журналы на проверку и т. п. Таким образом он раздобыл и впоследствии слил в форум муметро массу документов с грифом ДСП. Спалился он самым глупым образом, **придя в своей форме на презентацию** марки, посвященной 70-летию метро на станции Красные Ворота. Там он был опознан одной из дежурных и спален главному инженеру метрополитена. После этого, все помещения дежурных по станции обогатились его фотографиями и требованием сразу после обнаружения этого человека вызывать милицию.



Типичные личинки машинистов метро после тяжёлого трудового дня

Места обитания

Многолетняя практика создания карт состава метрофанатов свидетельствует о том, что они делятся на две, почти не пересекающиеся друг с другом категории. Первая — наиболее адекватная, её представители обитают на профильных форумах и поставляют метросообществу практически всю интересную и эксклюзивную информацию. Средний возраст — 21+ и старше, благодаря чему общение таких фанатов почти избавлено от ламерских вопросов, взаимных срачей и вертикальных мобилочных говнофото.

- **Транспортный форум «Яуза»** — адская смесь из метро и наземного транспорта, обильно сдобренная технической литературой и фоторепортажами форумчан.
- **Форум «Наш транспорт»** — всё о метрополитенах мира (прежде всего — стран бывшего СССР) на русском языке. Форум является преемником форума «Моё метро», который с 2003 года успешно вырос до центрального русскоязычного форума по метрополитенам в мире.
- **SubwayTalks.ru** — специфический по духу форум поклонников Санкт-Петербургского метрополитена и продукции покойного АО «Вагонмаш».

- «[Киевское метро](#)» — самый старый русскоязычный метрофорум из сохранившихся (первая версия появилась в 2001 году на бесплатном хостинге).
- [Метрофорум](#) электронного информационно-справочного издания «Транспорт в России». Неактивен, но представляют интерес некоторые темы начала-середины двухтысячных.

Вторая категория сетевых метрофанатов — дети из вконтакта, благодаря его наличию практически не достаивающие сайты для взрослых своим появлением (а до этого очень сильно сравшие там в вагонных разделах). Эксклюзивной информации почти не производят, очень много ездят в метро просто так, типичные герои этой статьи. Как правило, через год-два вырастают, и либо переходят в первую категорию, либо находят себе какое-нибудь другое занятие. Основные группы, в которых их можно найти:

- [ВКонтакте | Метрополитен](#)
- [Московское метро](#)
- [Петербургское метро](#)
- [Типичный метрофанат](#)

Встречи метрофанатов

Крупные тусовки метрофанатов обычно приурочены к открытию какой-нибудь новой станции или запуску очередного именованного поезда. Посещать эти мероприятия любит почти каждый представитель метросообщества. Правда, позволить себе это могут лишь дети из Москвы, поскольку в других городах новые станции почти не строят, что уж там говорить про вагоны нетрадиционного оформления. В Замкадье открытие новой станции — это общегородской праздник, во время которого весь город радуется целую неделю и просто так потом катается в метро не менее месяца.

Главное в открытии для метрофаната — первым вступить на платформу! При этом он как-то не учитывает, что до него на ней в любом случае перебивала куча народу — строители, отделочники, приёмщики, Беседин, Собянин, иногда даже сам президент. В любом случае, даже зная время открытия, метрофанат обязательно приезжает к закрытым дверям вестибюля минимум на час раньше, чтобы всё это время нервировать милиционеров глупыми вопросами и тщетно пытаться попасть внутрь хотя бы на минуту раньше других.

А затем метрофанат приступает к фотографированию. Делает это он долго и тщательно, ведь фотошедевры, снятые в любой другой день, автоматически считаются некошерными. Как итог, засранная снятыми со вспышкой спинами людей флешка и переполненные этой красотой личные фотоальбомы и метрофорумы.

Спустя час или два метрофанат в компании себе подобных всё-таки поднимается на поверхность и идёт в ближайший [макдональдс](#), чтобы там, экономно растягивая на два часа один гамбургер, в 158-й раз обсудить со своими коллегами все волнующие его вопросы. Когда все [чипсы](#) съедены, фанаты возвращаются в метро и едут кататься. Коллективное катание метрофанатов в метро ничем особо не отличается от того, как [это делают фанаты наземного транспорта](#) — разве что, набор мест для катания у них более ограничен: это только те линии, где ходят наиболее старые или наиболее новые вагоны.

Главный Предмет Поклонения

Главным предметом культа практически каждого метрофаната является вагон [3605](#), примечательный, разве что, лишь наличием линкруста в салоне. Восторженно-оргазменную реакцию у юных неокрепших метроумов он вызывает где-то с 2003 года, и в течение следующих примерно пяти лет те были готовы ради встречи с ним часами торчать на той линии, где он работал.

Основная статья: [3605](#)

Особым вкусом у малолетнего фанатя считалось сфотографировать вагон на станциях «Деловой центр» и «Строгино», куда он иногда заезжал (типа, такая древняя рухлядь — и на такой модной современной станции!). Чтобы сделать побольше кадров, метрофанаты постоянно держали двери своего идола, не давая тем самым отправляться поезду раньше времени. Весь этот кошмар повторялся и на остальных станциях бедной Арбатско-Покровской линии, что в итоге приводило к постоянным задержкам движения и сбоям в графике. Руководство метро отреагировало на это практически моментально, и на линии 3605 более не работает.

Интересно, что в [Питере](#) (где линкрустовых вагонов ещё много) и даже в [Киеве](#) (где таковых лишь три штуки) подобный онанизм на старину почему-то отсутствует.



Метрофанаты неожиданно попали в вагон, являющийся НЕточной копией первых вагонов метро

[Moscow metro: End of 3605](#)
E-3605 собственной персоной



3605 на станции «Кунцевская» и метрозадроты: один фоткает, другой снимает, а третий для красоты.

Линкруст — это вам не пластик, блджд!



Метродрочер в форме «как у машиниста» — не верит, что попал в 3605!

Откровения метрофанатов



АСНТУНГ! Опасно для моска!

Министерство здравоохранения Луркмора предупреждает: вдумчивое чтение нижеследующего текста способно нанести непоправимый ущерб рассудку. Вас предупреждали.

Удачный денёк

Рассказывает Петин Сергей (экстренно переименовавшийся в Ивана Васина) (потoki сознания сохранены):

Итак, мой сегодняшний метрошный день начался как обычно, в 8 с копейками. Ежедневная утренняя 20-25 минутная переписка составов ГЗЛ особых результатов, естественно, не дала. Кстати, время и место этой переписки всегда одно и то же — Аэропорт, от момента прохождения м-та 01 до Речного и до момента его возвращения на Аэропорт (01 — это самый первый заход ТЧ-7, не считая Каховского м-та, что заходит в 8.57 с неправильного пути).

Вдруг неожиданно с 9.45 нарисовалось непредвиденное свободное время, ну, думаю, надо кой-куда съездить. В 9.57 уже был опять на Аэропорте, далее поехал по Кольцу на Курскую. Что интересно, 17-й маршрут, на котором я каждое утро еду по Кольцу, успел сделать ровно 4 оборота, и ушёл передо мной (я потом за это, кстати, заплатил). Поехал на Курскую-Чкаловскую. Из-под носа ушла Яуза, а перед Печатниками зашёл в депо номерной в 10.35 (естественно, не зафиксировал, а если бы на 17-й успел на Кольце, и его бы записал).

Ну, в общем, переписав все составы «детской ж/д», поехал к Ильичу. Стал переписывать ТЧ-12ые составы, заодно думал о том, как нехорошо переименовывать станцию, когда на стенах её серпы и молоты, а по центру сам Ильич повернул свою серебряную голову. Да, ну, стало быть, на КЛНЛ нашёл только 2 нужных вагона (из всех составов), а когда с Третьяковки стали приходить уже переписанные составы, поехал в



Форменная одежда метрофаната

центр.

На конечной дописал остальные, попутно с этим фиксировал составы ТЧ-5 и ТЧ-10 на другой платформе. Нашёл 2 особо нужных мне состава, потом, переписав все составы КЛНЛ, поехал на Китай-город. Там продолжил фиксировать все проходящие станцию составы (4 депо!). Заодно заметил, что налицо отличие одного Китая от другого — это отличие в станционном зале. Есть идеи, в чём оно? Кстати, Каширские тоже неодинаковы, поэтому ВСЕ станции ММ друг от друга отличаются.

Потом поехал на СЛ, на Кропоткинскую. Там тоже всю линию переписал, причём зафиксировал также состав ТЧ-6 с путемером и, что особо важно, обкатку ТЧ-1 с вагонами 1392, 1393, 1394. Вагонов 1390 и 1391 на линии нет. Может, их всё-таки передали в ТЧ-14, как я и надеялся? Будем искать. Кстати, 1392 — единственный тёмный вагон на всей линии. Интересно, с чего бы это? Других служебных не было (ну, Измайловский груз не в счёт — я его на Динамо, Аэропорте ли Белорусской почти каждый день вижу, однажды даже ехал в нём).

Подумал, что давно не был на ТКЛ — поехал на Полежаевскую. Короче говоря, переписал всю линию и нашёл только один новый вагон (5847). Правда, ещё заметил те вагоны, что не видел на линии (6771, к примеру). Таких немного — я их все видел в те дни, когда они на ЗРЭПСе в ремонте были. В 13.44 прошёл в депо путемер, в 13.50 — грузовик. Я так и не понимаю, куда он ездит, может, кто знает его маршрут? Интересуют также маршруты Свибловского и Заморского — ну ни разу я их на линии не видел! (в депо, правда, в своём, Заморский неоднократно стоял, что, впрочем, неудивительно)

В общем, на СТЛ или АПЛ/ФЛ ехать мне было уже в лом, и так 5 часов провёл в метро, поэтому в 14.39 поехал домой с кучей данных (впрочем, как и каждый день), переписав составы 11-ти депо.

Вот такой удачный денёк.

Цифры на зубах

А вот ещё одна заповедь, полученная в ответ на вопрос: «Что такого ужасного и позорного в незнании длины платформы на Бутовской ветке?»

Потому что она уникальная!!! Есть цифры, которые должны у каждого метрофаната, разбуженного посреди ночи, отлетать от зубов как дважды два. Среди этих цифр: 162 м — это длина платформы для 8-вагонного поезда (155 на старом участке Сокольнической); 120 м — длина платформы под 6-вагонный состав, и это Филёвская, Московско-Петроградская, Невско-Василеостровская, пока больше нигде, будет в Кыйиви; 105 м — это стандартная длина платформы для всех остальных метрогородов, кроме Москвы и СПб, потому что на 5 вагонов; и 96 метров — длина платформы только на Бутовской линии, и больше нигде, потому что специально под лужковскую фантазию придумана — 3 вагона Русич ака Скиф. Самое смешное, что я живу на расстоянии 1000 км от Москвы и это знаю, а ув. московские метрофанаты начинают гадать на кофейной гуще и вспоминать, что они там видели, когда когда-то там один-два раза были. Тем более, что история строительства этой линии тоже весьма уникальная. Это как про Красную площадь не знать: много в Москве площадей всяких, от Миусской (в троллейбусах по уши) и Разгуляй (тесной) до полумифических Амилкара кабрала и Шарля де Голля, но Красная — она одна. Также и здесь. В Москве Бутовское чудо — одно единственное. И этот факт должен быть выучен каждым метрофанатом, ибо действительно из ряда вон.

Опубликовано 05.04.2004 20:29 на покойном ФММ.

Необычный трофей

На днях спиздил необычный трофей — на неработающих дверях в вагоне 8321 была табличка «ДВЕРИ НЕ РАБОТАЮТ». Они действительно не работали. Я взял её себе без палева в полупустом вагоне))) Табличка вверху — для сравнения размеров. Кстати, эта табличка от 6042 — переданного в январе с НВЛ, а до 1998 вагон с момента поступления обслуживал МПЛ, короче, вагон с историей. Было забавно — я подкараулил вагон на Девяткино, и вдруг слышу — кто-то очень быстро бежит. Думаю — ёбаный в рот — успеет-не успеет до моего вагона добежать, а я в 4-м вагоне с головы. Уже когда закрывались двери — как орёл с балкона влетает мент!!! При чём явно злой, и куда-то сильно опаздывает. Он направился в другую сторону вагона (чтобы перейти в следующий — видимо на его станции назначения выход с головы состава). Сначала я подумал — вот пиздец нахуй... Потом раскинул мозгами — он же опаздывает, какой ему хрен до меня-то? (Как раз вспомнил друга, когда за 300 км/ч по КАДу ехал, а их перегоняли менты ещё быстрее — помнишь, я тебе рассказывал?) Ну, стал отвинчивать табличку и отвинтил. На мента за всё время так ни разу и не посмотрел — не знаю, смотрел ли на меня он или нет, но при выходе он перебежал в первый вагон, а я направлялся к выходу, вобщем рискнул и победил!



У нас такого нет

Суббота, 23 марта 2013, 23:37, из взломанной почты метрофаната-питераста.

Доска почёта

У нас не курят не матерятся.



Эта статья часто становится объектом **войны правок**. Кроме того, её периодически **рейдят** метрозадроты. Поэтому, если вы заметите здесь **некошерные**, на ваш взгляд, вещи — просим не кидаться, сломя голову, восстанавливать справедливость и тем самым разжигать новый **срач**. Без сопливых разберемся.

Среди общей массы метрофанатов есть легендарные личности, чьи имена знают большинство метрофанатов Этой (и не только этой) страны.

- **Юрий «Metrostar» Петренко** — заядлый правонарушитель, несколько раз проезжал с открытыми дверьми на Калужско-Рижской, Таганско-Краснопресненской и Люблинской линиях, без спросу врвался в «связь с **диспетчером**» и т. д.
- **Дмитрий Никитин** — питераст, расовая Нева. Жутко **бобмит** при виде всего московского и всегда хвалит Петербург. Особый **баттхерт** вызывают яркие любители всего московского. Работает машинистом в электродепо «Невское», но по своему поведению напоминает ребенка, но это отрицает, что выглядит ещё более
- **Иван Миронов** — желторотый школьник, которого жутко бомбит с трёх слов: Иволга и ПК ТС. Ненавидит всё отечественное, а на аналогичное (или даже хуже) но зарубежное люто, бешено фапает
- **Александр Драгунов** — питераст-шестиклассник, который фапает на номерные с буквой Х на дверях^[2] и требует называть этот вагон с большой буквы.
- **Андрей Плюхин (в простонародии Плюха)** — болоумный кретин, ра**издательная выхухоль, занимающийся прогулом школы путём катания в ЗК на кольцевой линии. Графитёр. За последнее достижение был послан из музея метро далеко и надолго. ОГРОМНЫЙ ЗАДРОТ В Garry's Mod.
- **Сергей Копин** — школоло-фокусник из Мухосранска (Узловая). Прославился вечно тупыми вопросами и завышенным ЧСВ. Исчез из поля зрения метрофанатов год назад, занимается фокусами. Застебан среди метрофанатов.
- **Александр Климанов** — в свои 22 года — просто конченный школоло. Никогда и ничего не слышал про русский язык. Хочет выкупить тренажёр, стать машинистом метро в электродепо Варшавское. Также ходят слухи, что он — педофил. В метро на свою говномобилу фоткает просто всё, что можно сфоткать. Коллекционер кусочков номерного. Попытка под видом корреспондента проникнуть в электродепо Сокол и угнать состав, но получил пиздюлей от удочки и слесарей, после чего решил утопиться в ванной, заснять на видео и выложить в **Instagram**. Сейчас ведет трансляции, где он поет, хуже чем Духаст Вячеславович не попадая в ноты. Попытки устроиться на нормальную работу в Мосгортранс, сопровождались посылаем его нахуй аж в трех депо. В данный момент работает курьером без ТК и зарабатывает сущие копейки и при этом умудряется разводиться срачи в Попячкинсе Metrostroï
- **Михаил Круглов** — в 20 лет ведёт себя как будто закончил 4 класс, судя по стилю и содержанию речи, он сапожник с зашкаливающим ЧСВ из Мухосранска, считает себя типа квалифицированным спецом в метрополитене, но и бывает в нём чуть более, чем никогда. Бомбит пукан от речей Александра Драгунова. **Транспортный фанат**.
- **Антон Преображенцев** — школотрон, дофига выпендривается своими знаниями, является детской соплёй. Имеет негабарит туловища типа 1Т. Жирный, жирный поезд пассажирный. Нарушал правила музея метро, а именно: проводил экскурсии по элементам кабины за деньги.

За последнее был послан оттуда матом директором музея.

- **Алексей Вьюнов** — стремный дрищ еврейского происхождения! Учится в говношараге и разводит срач в группе «Московский Метрополитен» Испытывает эякуляцию (оргазм) на электродепо «Свиблово» Также был послан из музея (за тоже что и Преображенцев), так как был с ним в сговоре.
- **Никита Губанов** — не знающий о метрополитене, выдает себя за помощника машиниста. Ходит в Железнодорожном колледже в бабском жилете и с распушенной рубашкой, в мятых погонах. Ну в общем ходит как хочет. Любимчик инструкторов депо «Выхино», тем самым прозвали его «маленькой девочкой». Часто палится на инструкторов катаясь в передней и в задней кабине, тем самым показывая себя крутым. Фанат турников.
- **Николай Черкасский** — конченный школоло, сын директора музея метро. В простонародии его зовут папенькиным сыном. Стремный, прыщавый, много выебывается, а благодаря своему папке попадает на всякие закрытые мероприятия. С чувством юмора также всё плохо. Учится в 6 или 7 классе, и уже носит форму.

Примечания

- ↑ А теперь фотосъёмка (именно **фотосъёмка**, а не **видеосъёмка**!!!) разрешена с 2015-го года!
- ↑ В городах экс-СССР на дверях номерных узор выполнен в форме буквы X и только в СПб — в форме буквы V

См. также

- 3605
- Железнодорожные маньяки
- Трамвайщики
- Транспортные фанаты
- Автобусники
- Электричкинг
- Транспортные фанаты/Интернет
- Диггеры



Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605](#) [Au Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#) [Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#) [Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#) [Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#) [Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#) [Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#) [День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#) [Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#) [Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#) [Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КрАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#) [Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#) [Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#) [Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#) [Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)



Быдло

[Alt-Right](#) [Drawhore](#) [Fandom](#) [Grammar nazi](#) [Jailbait](#) [R'n'B](#) [SJW](#) [VIP](#) [Автобусники](#) [Админ](#) [Алкоголик](#) [Анимешник](#) [Анонимус](#) [Антифа](#) [Бард](#) [Благородный дикарь](#) [Блондинка](#) [Бомж](#) [Бревно](#) [Буржуй](#) [Быдлодизайнер](#) [Быдлокодер](#) [Ватник](#) [Воин Пафоса](#) [Гастарбайтер](#) [Геймер](#) [Гламурное кисо](#) [Гопник](#) [ГСМ](#) [Дальнобойщики](#) [Даунгрейд](#) [Дачник](#) [Драконофаги](#) [Дрочер](#) [Жлоб](#) [Задрот](#) [Запрещённый ролик](#) [Змагар](#) [Инди](#) [Казачество](#) [Камрад](#) [Колхозник](#) [Коммуняки](#) [Кремлядь](#) [Кубаноид](#) [Куколд](#) [Кулинарный сноб](#) [Кулхацкер](#) [Курды](#) [Либераст](#) [Лох](#) [Луркоёб](#) [Любители волков](#) [Малолетний долбоёб](#) [Медик](#) [Медонос](#) [Метал](#) [Метробабки](#) [Метросексуал](#) [Метрофанаты](#) [Мизантроп](#) [Мобилодрочер](#) [Монархист](#) [Москали](#) [Мыдло](#) [Нацбол](#) [Начинающий писатель](#) [Небыдло](#) [Невеста](#) [Неудачник](#) [Никита Хрущёв](#) [Нищерброд](#) [НЛП](#) [НОД](#) [Нудизм](#) [Обыкновенный японский школьник](#) [Одноклассники.ру](#) [Оппозиция](#) [Офисный планктон](#) [Панк](#) [Педовка](#) [Пешеход](#) [Пилигрим](#) [Пиндосы](#) [Позёр](#) [Поляки](#) [Попса](#) [Пост-панк](#) [Поцреот](#) [Программист](#) [Просветленец](#) [Проститутка](#) [Разведёнка с прицепом](#) [Рэпер](#) [Синее ведёрко](#) [Ска](#) [Создатель интернетов](#) [Соседи](#) [Спамер](#) [Стрит](#)