

Электричка — Lurkmore

«Электричка везет меня туда, куда я не хочу»

— Цой

Электричка (*собака, электрон, электрос, тяга*, официально «МВПС») — средство перевозки **людей** из различных Новоебуново и Зажопинсков в областные центры. Железнодорожный аналог маршрутки. Собственно, во многих городах под словом «электричка» подразумевают более широкое понятие, чем электропоезд: любой подвижный состав, идущий по маршруту **Мухосранск — Крыжополь**. В **Default city** этим словом также именуют поезда, идущие отдельно от пригородных внутри самой Москвы. В статье же будем рассматривать обобщённое определение.

Отличие от поездов

От **полноценных поездов** электрички принципиально отличаются несколькими показателями:

- Обычно представляют собой **моторвагонный подвижной состав**, то есть поезд постоянного формирования, вагоны которого имеют свои движки, а первый и последний интегрированы с кабиной машиниста. Проще говоря, обычный пассажирский поезд приводит в движение электровоз или тепловоз, а электричку (и прочие Сапсаны) приводят в движение вагоны, не все, а те, что оборудованы электромоторами (количество таких вагонов — обычно половина от всего состава, располагаются через один).
- Во всех современных электричках имеются автоматические двери, управляемые с пульта машиниста. У поездов же они всегда открываются проводниками и в большинстве, за исключением новейших вагонов ТВЗ, ручные.
- Дальность маршрута. Обычно не больше нескольких сотен км^[1], но с остановкой в каждой Поперхувевке и подбором **бабушек**, **быдла** и **колхозников**.
- Наличие небольшого количества вагонов, обычно 4-8 плюс-минус в зависимости от сезона, региона и загруженности маршрута. В Москве самое большое число вагонов в электричках — 12. Однако во время большого ремонта путей в Москве и, соответственно, отмены туевой хучи электричек, пускали 14-вагонные сабжи. 2 вагона при этом оставались вне платформы, что очень доставляло пассажирам. Для сравнения, в скором поезде 20 и больше.
- Неебическая давка в часы пик как следствие предыдущего пункта и кривой организованности **РЖД**.
- Электричка разгоняется и тормозит значительно быстрее чем скорый поезд, что вызвано наличием станций в среднем через каждые три-четыре километра и избытком движков и меньшей упитанностью локомотивов (называемых моторными вагонами).
- Отсутствие **вагона-ресторана**, поэтому запасайся бухлом, анонимус. Но если ты чертовски богат, то можешь затариться прямо в поезде по двойной цене у современных несунув-коробейников, истощно голосащих: «**Пиво**, коктейли, фисташки!». Или же по тройной у специальной проводницы с продуктовой тележкой, если едешь в экспрессе.

Также наряду с электропоездами широко используются автотрисы, дизель-поезда и рельсовые автобусы. Собственно, то же, что и электропоезда, только в основном они дизельные^[2], имеют от одного до шести вагонов, которые могут быть как весьма древние (поезда **Д1**, **ДР1**), так и современные (**РА1**, **РА2**). В некоторых областях в роли пригородных поездов выступают также обычные тепловозы с обычными плацкартными вагонами^[3], что при небольшом количестве народу таки удобно: можно завалиться поспать на верхних полках (если там не сильно грязно и есть сами полки, что не гарантируется **поставщиком услуг**). Иногда эти же тепловозы прицепляют к электричкам на станциях, где кончается электрификация, и тащат дальше, чтобы не выделять отдельный состав на линию.

Использование

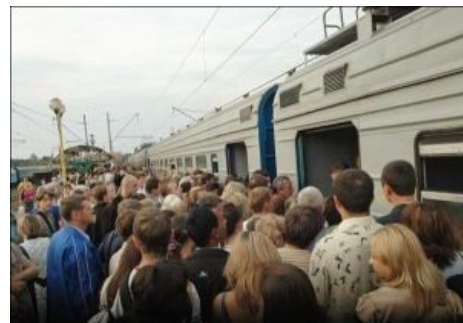
Для того, чтобы проехать на электричке из **пункта А** в **пункт Б**,



Зеленый жирный, поезд пассажирный



Типичная посадка на типичную электричку, во времена совка...



...и в XXI веке по тому же сценарию!

нужно всего лишь купить билет и [сесть на поезд](#). Многие, впрочем, первым пунктом пренебрегают, что порождает такое явление, как «[зайцы](#)». Однако особенность железнодорожного транспорта этой страны такова, что при удачном стечении обстоятельств можно проехать от Москвы до Питера (а то и еще дальше)(больше нет, по крайней мере, эту дырку залатали, [1]), вообще не заплатив ни рубля. Истории известен, по крайней мере, один путешественник, за три недели доехавший на собачьей упряжке от Питера до Читы (доехал бы и до Владивостока, но ему скинулись на плацкарт).

Утром в часы пик электрички переполнены, и норот будет активно толкаться, пытаясь впахнуть свои сумки под седухи, а то и вообще понаглому поставить тебе на плечо. Если ты успел пролезть в середину вагона да еще при этом занять место на лавке и поставить сумку на полку, то это однозначный [win](#).



Впегед, товагищи, на штугм

В противном случае деревенские бабищи, которые едут из одной Поперхуевки в другую, как только зайдут в вагон, с порога начинают пиздеть, чтобы им уступили место на лавке. И этим субъектом конечно же будешь именно [ты](#). А попробуй этого не сделать, весь вагон через минуту будет знать, что ты —

[пидорас](#), [твоя мать — шлюха](#), а она — [герой-пролетарий союза](#), которому должны уступать при одном только виде. Между тем, в набитых вагонах подобным образом срывать башню может даже у [воспитанных людей](#). Таки да, это в поездах число мест ограничено, а электричка даже в Нерезиновске резиновая, и биомасса трамбуется до тех пор, пока не начнет торчать из окон. Прицепить в часы пик пару лишних вагонов, конечно же, [никто не додумается](#). В тамбурах, особенно в вечерние часы, попросторнее, но велика вероятность провести остаток пути с [мужским населением](#), любящим попить по пути с родного завода грошового пивка (а то и паленой водочки), весело подымить «Петром I», а в салоне это делать опасно — на волне коллективной ненависти могут линчевать всем вагоном. Если же не хочется смотреть на эти рожи, которые бухают, курят, машут

руками, орут и засирают все вокруг себя, пиздой стоять в вагон, но при этом вставь в уши наушники, чтобы не слушать гвалт компашек сидящего [алкобыдла](#), поигрывающих в картишки и травящих пошлые анекдоты (актуально для вечерних электричек по будням), а также рассказы дачников про посадки по лунному календарю и новые [сорта говна](#) для удобрения.

Отдельные лулзы — поездатый сортир. Сервис железных дорог бывшего [Союза](#) настолько высок, что его зачастую или нет, или он закрыт амбарным замком, или в нем плавают говна по щиколотку. А по зиме можно даже узреть натуральный ярко-жёлтый [Монолит](#) в половину человеческого роста! В результате происходят такие случаи:

Еду как-то на электричке. В электричке, как в обычном поезде, туалета нету. Захожу в тамбур, смотрю, двое мужиков держат за руки третьего, а тот какает прямо в открытую дверь... Электричка замедляет ход. Зашол в вагон — смотрю в окно там солдатики щёбёнку кидают лапатай. Увидели из открытой двери торчит очко, один подходит — как даст лапатай прям по голой жопе! Из тамбура крик: «Мужики, вытаскивайте меня!!!! Я кажись столб сломал!!!!»

— [2]

Впрочем, по малой, а для виртуозов и по большой нужде всегда можно сходить между вагонами. Правда, анон, времени у тебя будет очень немного, иначе можно схватить неиллюзорных от ментов или контролеров. Именно поэтому следует соблюдать осторожность при перемещении собственной тушки из одного вагона в другой — в темноте межвагонья запросто можно сослепу раздавить [следы](#) некогда присутствовавшей там разумной жизни.

Алсо, в некоторых более современных сабжах межвагонные соединения сделаны подобно сочлененному автобусу и не имеют дверей, что резко снижает пригодность оных в качестве сортира.

Но терять надежды не стоит. Часто [win](#) прячется в головном вагоне электрички: если повезёт, там открыто, а так как туда ходят машинисты, то и гордому анонимусу никто не мешает им воспользоваться. Иногда там даже можно находиться без противогаза. Если у вас есть железнодорожный ключ (трёхгранка), то есть смысл проведать туалет в хвосте, особенно если головной сортир закрыт и есть вероятность получить люлей от машиниста за несанкционированный доступ.

В поздних ЭД4М и ЭП2Д, а также "Ласточках" и "Иволгах" имеются биотуалеты, однако за пределами



Типичные дачники утром



... и вечером

Подмосковья и окрестностей Сочи это редкие звери, работающие в основном на межгороде, да и в самой нерезиновой еще полно ржавых ЭР2.

Альтернатива

Раньше электричка была практически безальтернативным источником для некоторых населенных пунктов, где, кроме лошади с телегой и разьебанного трактора, никаких средств передвижения больше не было, как и дорог дотуда. Ушатанный РАФик или ПАЗик, курсирующий по чётным понедельникам лунного месяца, в расчёт можно не брать. «Волги» и «Нивы» местных председателей колхоза и сельсовета — тоже. Но с некоторых пор в странах бывшего совка путём насаживания сарая из пресованных водосточных труб на раму малотоннажного грузовика научились делать маршрутки. И теперь с развитием транспорта в свой родной Урюпинск можно вполне доехать на подобном [металлическом сарае на колёсиках](#), который отправляется хотя бы раз в час из ближайшего рай- или облцентра.

На протяжении всего постсоветского времени сельское население сильно подсократилось — одни понаехали в города, другие поспивались и посторчались. Как следствие, если в начале 00-х в некоторые утренние электрички было сложно влезть, то теперь в них можно даже найти свободное сиденье. Зато [РЖД](#) стало страдать сильными анальными болями из-за, по их словам, «убыточности пригородных перевозок». Одно время даже поговаривали о выпиле всех электричек и замене их на экспрессы, которые не будут делать остановок на твоей, анон, станции «[101-й километр](#)». Вместо этого всё же решили нанять орду контролеров и поднять цену на билеты и штрафы. Так что все нищоброды, а также идейные любители ж/д транспорта, могут спать спокойно.

Впрочем, на просторах замкадских Ебеней существует немало [населённых пунктов](#), к которым не только нет автомобильных дорог, но по бездорожью даже [шишигало](#) застрекает. Казалось бы, неужто проще провести Ж/Д, нежели насыпать пролетарскую гравийку? Но рекам, болотам, оврагам и лесам как-то похуй. А электрички безраздельно властвуют.

Население в электричках

Население электричек как и прочего общественного транспорта весьма разнообразно:

- [Быдло](#) — оно везде, оно в тебе.
- [Офисный планктон](#) — в основном тот, что не успел ещё купить в кредит [Форд Фокус](#) и посему вынужден ездить на работу в общественном транспорте. А также тот, кто по будням не хочет стоять в пробках и вставать из-за них на полчаса — час раньше. Или последствия вчерашнего бухалова не позволяют сесть за руль. Ездит, [как правило](#), по будням утром и вечером.
- [Дачники](#) — в основном сезонные, с марта по ноябрь. Больше всего их ездит в пятницу вечером и в выходные.
- [Туристы](#) — как и дачники, появляются в основном в тёплый сезон и ездят в выходные или пятницу вечером, используя электрички для выезда на природу или просто путешествуя на перекладных на дальние расстояния. Ездят в основном группами, среди прочих граждан выделяются наличием рюкзаков с различным походным барахлом. Могут иметь с собой велосипеды, сложенные палатки и прочий инвентарь для спорта и активного отдыха.
- [Школота](#) — говно по умолчанию, [пушечное мясо](#), бесконечная зегпехота электричек. Часто использует последние не как средство передвижения до пункта назначения, а как место для тусовки с себе подобными, бесцельно катаясь туда-обратно. [Nuff said](#).
- [Студенты](#) — как правило, представляют собой комбинацию нищоброд-небыдло, так как большинство учится в ВУЗах, а денег на другие виды транспорта не хватает. Или опять же, не хотят трястись в [маршрутках](#) и стоять в пробках.
- [Зацеперы](#) (*среди паксов известны также как «прицеписты», «прилипалы», «наездники», «хрустики», «камикадзе» и т. д.*) — как правило, представители школота и студентоты, реже быдла и офисного планктона. Предпочитают ездить не в вагонах электричек, а на них. Большая их часть ездит снаружи электричек с апреля по октябрь, но встречаются и увлечённые представители, пересекающие просторы ЖД даже в буран при −30. Делятся на регулярных (использующих проезд вне вагона как способ передвижения), катальщиков и вынужденных, цепляющих только если в электричку места нет или зажали контролёры. Ездить предпочитают в задней части состава (подальше от машиниста), могут носить перчатки для защиты рук от грязи, защитную/страховочную экипировку и шлем с видеокамерой. В связи с анальным огораживанием платформ были выпилены любимые ими технические рукоятки/ступеньки на торцах

электричек. Теперь влезть на платформу и прокатиться с ветерком стало ещё труднее.

- **Бомжи** — электрички используют для сна и перемещения с одного вокзала на другой. Горячо нелюбимый тип монстров, обитающий в электричках, при детекте быстро выпиливаются **мусорами**.
- **Гопники** — используют электрички не только для перемещения, но и как питейные заведения (особенно в холодное время года). Вызывают невыразимую **НЕНАВИСТЬ** прослушиванием музыки на **мабилке**, включив громкость на весь вагон. Поздно вечером, особенно в выходные, могут посчитать углы в тамбуре ебальничком какого-нибудь случайного подвернувшегося задрата.
- **Футбольное фанатъё** — в мирное время ничем не выделяются среди быдла обыкновенного, но в дни проведения матча своей команды по дороге на него и обратно набигают на электрички толпами от 5 до пары сотен особей, устраивая в вагоне дикий гвалт и треш. Могут **взять и уебать** любого, у кого на одежде окажется атрибутика другой команды, или даже просто цвет куртки будет соответствовать расцветке этой другой команды. После матча на обратном пути в пылу радости или ненависти (в зависимости от результата матча) нажираются и разносят вагоны электрички в пух и прах. При встрече болельщиков двух разных команд в одном поезде дело нередко заканчивается взаимным мордобоем и прописыванием пиздюлей. Причём больше всего достаётся вагонам электричек и попавшим под руку пассажирам.
- **Побирмены** — заёбывают, как и везде речами типа «у меня **пиздецома**, дайте денег на лечение» или подобной хуйтой. При этом **циклов курсирования** может быть бесконечно много, даже если ты пять минут назад дал ему 100 рублей мелочью. Как отдельный класс побирменов часто встречаются **выходцы из Средней Азии**, как правило, женского полу и с малолетними детьми на руках, якобы на лечение для которых и выпрашивается бабло. Есть мнение, что большинство этих побирающихся участвуют в **серьёзном бизнесе** и свои выпрошенные деньги отдают пузатому дяде на **Бумере**.
- **Музыканты**. Как и в любом общественном транспорте, данный вид рака присутствует и здесь. Обычно это либо слепые/хромые/одноногие либо музыканты-алкаши. Очень редко, но бывают нормальные люди, играющие действительно годно. Из инструментов чаще всего используют **баян** и гитару. В наши дни — усилитель и подключённый к нему сотовый телефон с **минусовками** в **мп3**. За день таких поездатых выступлений умудряются набить несколько сотен рублей.
- **Цыгане**. Орут на весь вагон, забив на остальных. При замечании — орут ещё сильнее. Могут залезть в карман или же выклянчить деньги.

Как мем электричек можно выделить **продавцов**. Данный тип монстров вероятнее всего встретить в часы пик, представляют они собой самый разный люд, но чаще — женщин предпенсионного возраста либо голодных студентов, продающих сквозь толпу с большими сумками с газетами, пивом, лимонадом, чипсами и прочей хуйтой, которую всё равно никто не покупает, бо стоит втридорога. Встречаются и «глухонемые», продающие **китайские** игрушки. В электричках и поездах Краснодарского края и Хохландии также предоставляются услуги:

- Подключение местной сотовой связи типа «250 р. подключение, 50 р. на счету».
- В приграничных и украинских электричках — обмен гривен на рубли и наоборот. Зачастую даже выгоднее менять у них, только надо тщательно проверять и пересчитывать деньги.
- Бронь жилья в любом городе и отеле — вероятность наёбки высока.
- Продажа красной и чёрной икры в самопальной таре — с первой ничего страшного, кроме низкой вероятности просраться в вышеописанном туалете из-за хранения на жаре или неясного происхождения, а вот если менты или погранцы запалят черную, поездка может запомниться надолго.

Зайцы/Контролёры

Как и в любом общественном транспорте, в электричках находится **масса** желающих доехать до точки и при этом не платить за проезд. Лет эдак 15 назад эта проблема никого не волновала, контролёры по поездам не ходили, а РЖД надеялись на добросовестность тех граждан, кто купил



Школота атакуэ

Школота атакуэ



Школота атакуэ,
уровнем выше

Школота атакуэ, уровнем
выше



Велотуристы сферическ
вакууме

Велотуристы сферическ
вакууме

https://www.youtube.com/watch?v=mvhNdbWE9_Y

Толпа быдлошколоты в чаду
алкогольного кутежа,
например

билет заранее, поэтому бесплатно ездили чуть более чем половина народа. Со временем эти возмутительные порядки решили прекратить, и понабрали грудастых орущих тёток, чтобы те ходили и продавали билеты непосредственно в поезде, а заодно и гоняли зайцев [ссаными тряпками](#).

Между тем, население тоже не стоит на месте, и способов как обмануть контролеров придумано очень много, вплоть до того, что современные технологии позволяют самому напечатать билет.

Самый простой и действенный способ проезда:

1. Найти место в среднем вагоне;
2. Как только появится контролер, быстро, решительно съехать в другой вагон, а на ближайшей станции перебежать в начало, откуда он пришел;
3. ?????
4. **PROFIT!**
5. Повторять, пока не доедешь в свою Поперхувку.



Так в этой стране борются с зайцами, что [символизирует](#)

Elektrichka

Песня обилеченного пассажира про зайцев

Правда, контролёры могут выдвигаться двумя группами одновременно с разных концов состава.

Часто возникает шанс проехать в электричке за полцены, пользуясь тем, что контролёры ходят примерно раз в полчаса. В этом случае, сев в электричку три станции назад, сказать контролёру, что сел только что, также возможен вариант сказать, что пункт высадки ближе на 2-3 станции, чем настоящий. При комбинировании методов можно достичь неиллюзорной наёбки контролёра. Данный метод хорош в провинциях. В [Собянинске](#) и прочих [Полтавченских](#) же такая тема для простых людей несколько осложнена, поскольку вход и выход с вокзала как раз по билетам, и как следствие, взяв билет подешевле, просто не выйдешь с вокзала, а лезть через забор и убивать от быдлочопов (а если идти по путям — ещё и от мусоров) не каждому надо. Но многие лезут и идут, благо все описанные ужасы неабсолютны, причем доходит вплоть до обоюдного [ложения хуев](#) зайцев на ЧОП (при его, вообще, наличии) и ЧОПа на лезущих/идущих. Да и турникеты на большом числе станций по-прежнему отсутствуют даже в описываемых локациях. В украинских электричках контролёры охотно берут с пассажиров небольшую сумму себе в карман (обычно 2 гривни) и даже выбивают посадочный талон, позволяющий выйти на платформе с турникетом. Взаимная выгода для пассажиров и контролёров очевидна — первые платят раза в три-четыре меньше, чем по тарифам, вторые — пополняют свой карман, естественно, потом отстёгивая долю начальству. А по рельсам продолжают колесить настоящие уробища...

Алсо, население ещё более одарённое может попробовать проехать зайцем на крыше, между вагонами или на сцепке — всё зависит от изобретательности, силы рук и крепости очка. Предусмотрены и VIP-места в виде параш, которые в 99% открыты и есть возможность закрыться изнутри. Из минусов — благоухание, частично решаемое открытыми окнами.

Контролёры же в электричках представляют собой, как правило, женщин предпенсионного возраста с сильно обострённым [синдромом вахтёра](#), чуть менее чем половина которых являют нечто промежуточное между свиноматкой и ледоколом. Могут быть и исключения в виде мужского пола или же дамы младше 30 лет, но зачастую данное существо — убогое зрелище, хотя в последнее время попадаются и няшные представители. В праздничные дни иногда работают подвыпивши, но в последнее время поддатые контролёры очень большая редкость, ну максимум с похмелья (что очень огорчает, так как подвыпивший контролёр является хорошим генератором лулзов). В областях, граничащих с [Незалэжной](#) можно наблюдать, как на российской территории они говорят на русском, а как только пересекают границу, намагаются розмовляти чистою українською мовою, что, естественно, вызывает стёб у хохлов и лулзы для русских. Как уже сказано, изобретательность зайцев не стоит на месте, а вот слоупочность проверяющих держится на стабильном уровне, и как следствие, продвинутых зайцев особо никто не пытается догнать и оштрафовать, разве что они сами получают от машинистов и ментов. Сами контролеры нередко становятся объектом троллинга зайцев. Все это породило такую дисциплину электричкинга, как [Контролёринг](#)



Электричкинг

Основная статья: [Электричкинг](#)

Электричкинг — это такой [спорт](#) для ~~простых смертных~~ жителей [Замкадсков](#) и [Усть-Пиздюйсков](#), которые каждый день ездят на электричках в город, а также выбирающихся по выходным на природу дачников. А если точнее, это целое комплексное явление, которое объединяет множество спортивных и не только дисциплин, практикуемых всеми людьми, так или иначе пользующихся железнодорожным транспортом. Другими словами, это некая альтернатива автостопа на железной дороге в реалиях [этой страны](#). Главное условие электричкинга — наличие электрички, которая может ехать, острой потребности

проехать бесплатно, и для пущей экстремальности — наличие максимально агрессивно настроенных контролёров.

Эволюция



ЭР3

ЭР3



ЭР2Д2 кругломордая.

ЭР2Д2 кругломордая.



ЭМ2 (откапиталенная ЭР2) и плоскомордая

ЭМ2 (откапиталенная ЭР2) и ЭР2 плоскомордая

Первые электропоезда этой страны появились в 20-х годах на линии Москва-Мытищи и выпускались на Мытищинском заводе, который сейчас делает **метровагоны** и рельсовые автобусы. После войны в Мытищах стали выпускать только вагоны для метро, а производство электричек перенесли в Ригу. Все эти электрички имели обозначение **С** (*северная дорога*) и кучу разновидностей. Каждая такая электричка имела в составе по три вагона (2 прицепных и моторный по центру), которые на многих направлениях сцеплялись в две или три секции, формируя таким образом шести- и девятивагонные составы. Отделка салона — совковая, лавки — двухместные деревянные, двери — ручные. После развала совка эти электрички ещё можно было встретить на ходу в Ярославле и в отдалённых Задрищенских в период **девьяностых** и начала нулевых, сейчас же их можно видеть только в виде сараев и музейных экспонатов.

В дальнейшем в Риге было решено запилить принципиально новый электропоезд с новым принципом формирования без секций (половина вагонов — прицепные, в том числе 2 головных; половина — моторные), в котором бы имелись автоматические двери и увеличено число мест. В середине 50-х годов появился электропоезд **ЭР1** (что означает «электропоезд рижский, 1 серия») с дверями только на высокие платформы, а на их основе — низкодверный **ЭР2** и его брат переменного тока **ЭР9**. С тех пор концепция электричек этой страны практически не менялась. Правда, была попытка внедрения электричек с длинными трёхтамбурными вагонами и секционным формированием **ЭР10** и **ЭР22**, но идея так и не прижилась, и сейчас такие можно встретить на ходу разве что в **Казахстане**. Также была выпущена пара скоростных электропоездов **ЭР200** в качестве экспресса между двумя столицами, которые исправно служили вплоть до конца «нулевых», когда их было решено сменить новыми Сапсанами.

Бесспорно, **ЭР2** и **ЭР9**, а также дохуя их разновидностей, остаются самым распространенным типом электропоездов на постсоветском пространстве. Для простого обывателя ничем не отличаются, кроме двух типов головного вагона — с круглой мордой («глобус») и позднее появившейся плоской. Отделка салона по-совковому убогая, из окон дует. Лавки трехместные, которые правда позволяют при возможности даже лечь. К слову сказать, эти ископаемые динозавры бороздят просторы постсоветского пространства с начала 60-х по сей день и, по-видимому, останутся еще пару десятков лет в строю.



Типичный салон. Слева видно отделение высоковольтного ввода^[4]

После развала совка в России встал вопрос об обновлении и закупке новых электропоездов. Однако Рижский завод откровенно посылал нахуй все предложения о закупке и сотрудничестве (что впоследствии вышло ему боком). Поняв, что с этими **лабусами** хуй договоришься, в Торжке начали делать электропоезда **ЭТ2** («Электропоезд Торжокский»), подчистую слизав её с ЭР2Т и лишь затем внеся незначительные новшества, наладив выпуск слегка модифицированных **ЭТ2М** с мордой, похожей на ВЛ80. Для обывателя эти электрички ничем не примечательны, за исключением очень **удобных** пластиковых лавок. Торжки особенно прижились на Октябрьской ЖД, на которой, собственно, находится и завод-производитель.

Одновременно с Торжком, сумрачные гении из Демихова быстренько напилили серию поездов ЭД («Электропоезд Демиховский»), опять же взяв кузов у опытной рижской электрички ЭР29. Внешне он не отличался от ЭР2, кроме новой морды, новых широких тамбуров и собственно длины вагонов. Чуть позже, в начале нулевых, на Украине также организовали производство своих электричек на базе Луганского тепловозостроительного завода, наладив выпуск электропоездов ЭПЛ2Т/ЭПЛ9Т и дизель-поездов ДПЛ1, примечательной особенностью которых стали длинные 25-метровые вагоны с тремя тамбурами.

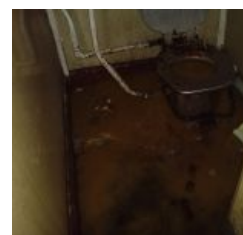


Типичный салон головного вагона (в данном вагоне присутствует cabina маша, кало-ссальное отделение и спящий алкаш тоже)

На стыке тысячелетий, руководство РЖД и других компаний в постсоветских странах присмотрелось к ультрасовременным пригородным и скоростным электричкам в Европе и Японии, и поняв, что наши ЭРкоподобные уже давно морально устарели, решило, что было бы неплохо полностью сменить концепцию электричек и освоить производство аналогичных поездов и у нас. Но поскольку осваивание принципиально новых технологий было нашим заводам не по карману и требовало времени, было решено облагородить уже приевшийся всем дизайн поездов путём проведения капитально-восстановительного ремонта старых с одновременной установкой обтекаемых кабин и гладких кузовов, а также отделкой салона и созданием прочих удобств. В качестве эксперимента в попытке сделать из говна конфетку из старых ЭР2 были запилены понтовые [[Железнодорожные маньяки/Срачи#ЭМкосрач] электропоезда серии ЭМ], которые стали большим шагом вперёд в плане удобного салона, наличия кондиционеров и отсутствия тамбуров. Однако ввиду низкого качества сборки результат оказался **вполне предсказуем** — уже в первое время эти электрички стали часто выходить из строя и в буквальном смысле разваливаться на ходу, и от идеи в итоге отказались. Очередным фейлом также стала эксперимент по созданию двухсистемного электропоезда путём вцепления промежуточных вагонов между секциями электровозов разных систем тока ВЛ10 и ВЛ80, но поскольку у них оказались совершенно разные электрические схемы, полученный поезд стал неспособен нормально ездить и был расформирован.

Типичный салон головного вагона (в данном вагоне присутствует cabina маша, кало-ссальное отделение и спящий алкаш тоже)

В дальнейшем уже в середине нулевых было решено постепенно вносить новшества в новые партии поездов ЭД4М, устанавливая на них новые стеклопакеты и отделку салона, а в дальнейшем кондиционеры, прислонно-сдвижные двери, обтекаемую морду кабины, герметичные межвагонные гармошки и прочие ништяки. При этом начавшаяся с 2007 года установка новых стеклопакетов привела к лютому фейлу, заключающемуся в **ПОЛНОМ** отсутствии вентиляции в салоне и тамбуре (sic!). Эпичности ситуации прибавили новые форточки в салоне, которые не отодвигались, а лишь слегка откидывались, и вентилировали салон чуть менее, чем никак. Летом 2010 г. дело доходило до того, что эти форточки просто выламывали или разбивали окно, также доставлял запах мочи от нагревающегося пластика. Сумевший удержать при отправлении двери полуоткрытыми, вставив между створками бутылку, немедленно получал +100500 к значимости для всего тамбура. Духота, жарыща под 40 градусов, пары алкоголя и просто вонища изо рта плюс вынужденное нюхание невымытых подмышек соседа привели к тому, что в РЖД стало приходиться ну очень много жалоб от людей на отсутствие вентиляции в новых электропоездах. Результатом стало глубокое внешнее модернизирование ЭДок и таки запиливание более широких форточек, которые со временем стали полностью откидными. В поздних ЭД4М и сменивших их ЭП2Д отсутствуют двери межвагонных переходов, что облегчает переход между гармошками, однако по-прежнему присутствуют тамбурные двери.



Оно же, вид изнутри

Оно же, вид изнутри



Ужасно

В 2016 году производство ЭД4М и ЭД9Э было прекращено из-за вступления в силу новых требований безопасности для стран Таможенного союза, согласно которым, в частности, все пассажирские моторвагонные поезда, производимые после августа 2016 года, должны быть оборудованы краш-системой безопасности пассажиров. Доработанный под новые требования поезд получил название ЭП2Д (Электропоезд Пассажирский 2-й тип Демиховский), для переменного тока - ЭП3Д. Почти все ЭП2Д скупил Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК), поэтому ЭП2Д в основном носят не окраску РЖД, а белую с жёлтой и серой полосой окраску «Наше Подмосковье». А вот в регионы, которые в большинстве своём электрифицированы переменным током, пошла версия ЭП3Д вполне себе в окраске РЖД, ибо у не-центральных пригородных пассажирских компаний нет денег покупать подвижной состав себе в собственность, и они арендуют поезд у РЖД.



Быдлопассажиры РЖДвских электричек

Одновременно начавшиеся в середине нулевых попытки освоить производство принципиально новых

поездов, которые бы качеством, скоростью и комфортом не сильно уступали европейским и при этом могли бы при необходимости сцепляться в двухсоставные и ездить на разных видах тока, обернулись выпуском единственного «Сокола», от которого в итоге отказались, ибо даже в случае освоения пилить бабло с их производства было бы неудобно. Как оказалось, бабло удобно пилить с покупки дорогих буржуйских поездов. Что и было сделано. Результатом стало появление в России скоростных «Сапсанов» и «Аллегро» и впоследствии «Ласточек» (производство которых отныне наладили и у нас); в Белоруссии — ЭПг и ЭПр, а на Украине — чешских EJ 675 и корейских HRCS2.

«Ласточки» стали не только первым в России массовым бестамбурным электропоездом, но и первым, у которого дефолтная компоновка стала «сиденья в затылок друг другу», как у междугородних автобусов, т.е. на протяжении поездки не надо рассматривать соседа напротив. Правда, это касается только Ласточек, производимых уже в России (ЭС2Г, ЭС2ГП и ЭС1П), первые Ласточки немецкого производства ЭС1 вполне себе имели компоновку сидений лицом друг к другу, как в привычных нам электричках.

Ещё одним лютым вином Ласточек стала их двухсистемность, что позволило пускать их на междугородние маршруты, часть которых электрифицирована постоянным током, часть - переменным (Москва - Нижний Новгород, Москва - Смоленск, СПб - Петрозаводск). Правда, двухсистемная только серия ЭС1 и ЭС1П, а серии ЭС2/ЭС2Г/ЭС2ГП умеют ездить только на постоянном токе и работают в основном на московском и петербургском пригороде и на МЦК. Интересно, что односистемной Ласточки для переменного тока так и не появилась - видимо, из-за отсутствия их маршрутов чисто на переменном токе.

Тверской вагоностроительный завод в ожидании жирного заказа от Москвы ввиду строительства МЦК, запилит в пику "Ласточке" свою собственную модель - "Иволгу". До этого ТВЗ, специализирующийся на пассажирских вагонах, никогда не занимался электричками, поэтому получился мутант из метropоезда "Москва", трамвая "Витязь" и копипиздинга технических решений отовсюду понемногу (корпус от вагона дальнего следования, пневмоподвешивание от Ласточки, асинхронные движки по австрийской лицензии и много мелкого импорта). К тому моменту, как поезд прошел сертификацию, с МЦК завод благополучно пролетел, однако успел как раз к тендеру на закупку для нужд уже МЦД. Причем при проектировании умудрились просчитаться с траффиком и закупили 6-вагонные составы, получив адскую давку в первые дни после пафосного запуска с Путиным и Собяниным. "Иволги" из-за этого пришлось сцеплять попарно и долго закупать дополнительные вагоны, а нехватку подвижного состава компенсировать ржавыми ЭР2/ЭД2 и новыми "Ласточками". В народе получила погоняло "Уточка" за характерное крякание, издаваемое пневматикой, и морду первой серии, напоминающую [duckface](#). С точки зрения пассажира, поезд на уровне "Ласточки", но компоновка 2+2 лицом к лицу менее удобна, чем у Иволги. Заметен серьезный подход в борьбе с зацеперами: на крыше сделано ограждение почти до контактного провода, за которое убраны кондиционеры и надвагонные реостаты, сцепки убраны под обтекатели на морде, выпилены все ручки и скобы, за которые можно зацепиться или встать ногой.

В искусстве

Валентин Гафт - Песенка
отставного бюрократа
(Наливался тучами закат...)
Олдфаги плачут

«Загадка: «Длинное, зелёное, с жёлтой полосой, катится, катится, пахнет колбасою»

(спойлер: Отгадка: «Электричка из Москвы»)

»

— Советский народ

Винрарная поэма «Москва — Петушки» известного контркультурного автора советского времени Венедикта Ерофеева. Остальные произведения, где упоминаются электрички, нервно курят в сторонке.

Галерея



Типичная электричка начала 90-х. Встречаются и сейчас

[Feels Bad Man](#)

Контингент

Охотясь на зайцев, контролёры иногда используют их же приёмы



Творчество на тему

Ссылки

- [Российские электропоезда](#)
- [Профессионально об электропоездах](#)
- [Креатив на тему](#)
- [Вовочка критикует РДЖников](#)

См. также

- [Пассажирский поезд](#)
- [РЖД](#)
- [Железнодорожные маньяки](#)
- [Электричкинг](#)
- [Зацепинг](#)
- [Маршрутка](#)
- [Скотовоз](#)
- [Трамвай](#)
- [Троллейбус](#)
- [Совок](#)
- [Москва — Петушки](#)

Примечания

- ↑ Официально в России — не более 200 км, [что, впрочем, до недавнего времени замечали лишь немногие](#).
- ↑ То есть тяговые электромоторы на осях вагонных тележек получают энергию не из внешнего источника — контактной сети, а от установленного на составе — генератора, приводимого в движение дизельной силовой установкой. Такой подвижной состав используется на неэлектрифицированных линиях. Либо же тяга передаётся непосредственно от дизеля к колёсам через гидропередачу.
- ↑ Очень часто вагоны «ремонтируются», то есть из них выпиливается нахрен всё, кроме нижних полок и дверей в тамбур. Могут оставить один вечнозакрытый сортир. Да, обивка нижних полок тоже заменяется на тёплые лакированные рейки
- ↑ Имеется только в электричках переменного тока в середине моторных вагонов и занимает один оконный проём, [оно же с другой стороны, содержимое](#).





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» Дальнбойщики 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