

# Трейнсёрфинг — Lurkmore

## Раздел сей есть часть огромной статьи [Электричкинг](#)

Рекомендуем ознакомиться с [основной статьёй](#) если вы ещё этого не сделали, иначе впечатление о сабже будет неполным. Алсо для лучшего понимания дисциплин метроэлектричкинга, рекомендуем ознакомиться с дисциплинами [электричкинга классического](#), особенно разделом [Трейнсёрфинг](#).



ВОЗВРАТ К ПРЕДЫДУЩЕМУ  
РАЗДЕЛУ:

[<<< МЕТРОЭЛЕКТРИЧКИНГ /  
ИНСАЙД ТРЕЙН РАЙДИНГ](#)

## Осторожно! Шок-контент!

Данная подстатья содержит зашкаливающее количество экстремального видео с безбашенными (местами даже в прямом смысле) трюками зацеперов, вплотную проносающимися светофорами и ограждениями, кровавые фото неудачливых руфрайдеров и другой подобный хардкор. Просьба убрать от ваших голубых экранов [беременных женщин, детей](#) и особо впечатлительных личностей. Также **НАСТОЯТЕЛЬНО** не рекомендуется пытаться повторить увиденное. За последствия, вызванные чтением и просмотром этой статьи, ответственности [не несём!](#)



## Трейнсёрфинг

Он же **оупэн эйр райдинг**. Экстремальное направление для тех, кому надоело кататься внутри душных вагонов. В первую очередь, это конечно же **зацепинг** и **руфрайдинг** — экстремальное катание на поездах на открытом воздухе в местах, совершенно для этого не предназначенных, и становящееся ещё более опасным при езде в туннеле. А также ряд не столь опасных и зрелищных, но также весьма интересных дисциплин, связанных с лазаньем по вагонам или же просто ездой в открытых вагонах.

Всё и сразу

### Зацепинг

Этой дисциплиной отбираются [самые матёрые](#) представители андерграунд-электричкинга. От зацепинга на обычных электричках отличается рядом нюансов, связанных с ездой в замкнутом пространстве и конструктивными особенностями метровагонов, не позволяющих выполнить некоторые техники зацепа или трюки. Также характерен более высокой вероятностью палева, как от ментов и красных шапок на станции, так и идейных пассажиров в поезде. Принцип в том, чтобы проехать одну или две станции вне салона поезда, не упасть лицом об рельс и не дать взять себя собакой вместе с дрессированным [милиционером](#). Но иногда при отсутствии палева можно проехать хоть всю линию, при этом даже в случае запала если знать структуру связи в метро, то уйти от ментов или красных шапок можно. А связь в метро работает так: Пассажир -> машинист -> ДЦХ -> шапкам и ментам. Всё зависит от скорости обращения ДЦХ к ментам и красным шапкам. Но мы же с вами знаем, что делает на своём рабочем месте ДЦХ...

### Бэксайд зацепинг

Аналог стандартного [бэксайд-зацепинга](#) на обычных электричках. Участники используют заложенные



Виден СВЕТ в конце тоннеля!

**Мытищинским заводом** конструктивные особенности головных вагонов серий Е и 81-717\714, такие как ступеньки и поручни. Дисциплина предусматривает **безопасное катание** одного-двух человек на хвостовом вагоне (но при желании можно и больше).

Важным преимуществом такого зацепа по сравнению с зацепом в межвагонье является невидимость метрошера со стороны едущих в вагоне идейных пассажиров, а также возможность словить лулзы от реакции пассивов на платформе и насладиться красотой тоннелей, но

при этом возникает и свой минус — полная

просматриваемость с платформы при отъезде, поэтому отжигу предшествует детальное изучение обстановки на

станции, а именно: отслеживание наличия на платформе милиции, **красных шапок**, СКМщиков, машинистов, уборщиков и прочих работников метро. Следует также учитывать возможность внезапного появления оных с технической платформы перед станцией — по возможности лучше слезать и эвакуироваться, переждав или уехав в вагоне<sup>[1]</sup>. Небольшую угрозу могут представлять заметившие залаз пассажиры, которые могут настучать машинисту по связи, или же оные на платформе через красно-синюю колонну, но обычно **всем похуй**.

Важную роль играет наличие мониторов с просматриваемым хвостом на всех станциях по маршруту, поэтому перед катанием следует проверить мониторы и картинку на всех станциях по маршруту движения. Если метрошер залезет или приедет на хвосте на станцию, где есть подключенный к камерам монитор с просматриваемым задом поезда, машинист скорее всего не поедет и сообщит куда надо, и если спортсмен не успеет вовремя свалить, его может ждать фейл в виде бегущих ловить его ментов. Тем не менее, проезд станций с просматриваемым хвостом возможен при применении бокового зацепа на подъезде и при стоянке. Если камера не видит хвост, но просматривается последняя дверь, перед залазом важно заранее занять позицию с торца, чтобы машинист не заподозрил неладное.

При залазе важную роль играет щит из входящих/выходящих пассажиров, дабы спортсмена не смог заметить машинист через поездное или станционное зеркало. Обычно на расстоянии сложно различить именно залаз на хвост, но если платформа пустынная, определённый риск запала имеется. Не стоит залезать на поезд, если он уже закрывает/закрывает двери, но ещё не тронулся (машинист палит чтобы за габаритами ничего не было). Заскакивание на ходу возможно, но это скорее удел продвинутых райдеров.

Также важно помнить, что за камерами может наблюдать дежурная по станции (в Дефолт-Сити камер меньше и дежурные обычно за ними не смотрят, но в Питере ситуация на порядок хуже), и даже если на платформе метрошера никто не заметил, это не значит, что о нём не сообщили на следующую станцию. При подъезде к станции желательно смотреть вперёд на предмет бегущих или уже выжидающих жертву красных шапок и сотрудников мусарни, и при их наличии попытаться применить сайд-зацеп на поручнях машиниста (главное не лезть вбок раньше времени, дабы не словить башкой сфетофор), и вылезти уже при отпращивании.

[Подземелье 2010 Эпизод I](#)  
**ПОДЗЕМЕЛЬЕ-2010. Эпизод 1** - первые в России соревнования по метрозацепу

<https://www.youtube.com/watch?v=1СКqTLtP1eI>

Троллинг **метробабки** с зацепа русича

**Альпинисты** в метро не скучают

[Метро-космонавты 2011..](#)  
Стелс-зацеп через метрокольцо <sup>[3]</sup>

[Дорога домой..](#)  
Дорога домой...



**Альпинистам** ... есть чем заняться в метро!

<https://www.youtube.com/watch?v=KSDmgbgT5us>

Метрорекорд 10-WAY

[Подземелье 2010 Эпизод II](#)  
**ПОДЗЕМЕЛЬЕ-2010. Эпизод 2.**

Продолжение ещё эпичнее и интереснее <sup>[2]</sup>

**Метрозацеп**

Московское метро .. глазами метрозацеперов

<https://www.youtube.com/watch?v=KOU-6UiEP1o>

На зацепе русича тоже есть «места для сумасшедших»

<https://www.youtube.com/watch?v=FJMxbgfIWUA>

Беспалевное катание мимо горизонтальных лифтов

## Фронт зацепинг

Дисциплина для самых упоротых трейнсёрферов, заключающаяся в катании не сзади, а спереди метропоезда, что предполагает необходимость залезть и проехать прямо под носом у машиниста, находясь в слепой зоне. Наиболее удобными для переднего зацепа поездами являются «ёжики». Залезть можно либо выпрыгнув из первого междвагонья и пробежав к морде со стороны путевой стены, не задевая токоприёмники (есть риск запала через зеркало или бортовую камеру поезда), либо подойти к двери машиниста в положении полупригнувшись и по-тихому слезть с платформы на путь (можно спалиться в станционное зеркало, к тому же при залазе нельзя перекрывать свет фар). Перед зацепом важно учитывать расположение станционных зеркал и проверить обзор, поскольку через них машинисту может быть видно часть морды метропоезда или всю морду целиком (идеальный вариант — если зеркал нет совсем и вместо них стоит только монитор с видом от задней камеры), также желательно отсутствие пассажиров у морды и наличие прикрывающих товарищей. При залазе и во время поездки нельзя наступать на концевые краны тормозной магистрали во избежание срыва движения и запала. В случае возникновения проблем с залазом, если поезд собирается ехать, имеет смысл отказаться от зацепа и применить андертрейн-залегайтинг в станционную канаву. Держаться при поездке следует максимально крепко и двумя руками, особенно на Ежах, поручни у которых прикреплены несколькими хлипкими и проржавевшими болтами (известны случаи их отрыва), дабы не свалиться под колёса. По приезду зацепера могут спалить менты или метробабки на платформе, поэтому ехать более 1 перегона не рекомендуется, и по приезду спортсмену желательно быстро слезть с поезда и скрыться от возможных преследователей.

Фронт русича  
Поехали!  
2 way MetroFrontZacep  
И вдвоём — тоже

Верхом на щачле!1  
От 1 лица  
<https://www.youtube.com/watch?v=68YhM1aD1Os>  
Не повезло

## Междвагон зацепинг

В отличие от обычных электричек, в метро данная разновидность наиболее распространённая ввиду отсутствия междвагонных переходов и наличия поручней для удержания тела и меньшей просматриваемостью с платформы. Неплохой способ передвижения в метро, особенно если в вагоне дикий биткомрайдинг, но на задней кабине цеплять палевно. Залезть можно как с платформы, ставя ноги на уголки и держась за водосток, так и войти из вагона через дверь (тут опять же нужен трёхгранник). В такой поездке вас ждёт жутчайший грохот и ветер, смотреть там тоже нечего...

Перед залазом крайне желательно осмотреть станцию на предмет наличия на ней красных шапок и ментов, вагон на наличие ментов. Угрозу также могут представлять **идейные пассажиры**, обнаружившие залаз и **несуществующий вид крыс, по слухам обитающий в тоннелях**. Для беспалевного проезда можно залезать полупригнувшись, а затем просто сесть на сцепку держась за поручень — пассажиры в поезде с вероятностью 99% вас не заметят. На ряде новых поездов имеются задние камеры, передающие картинку машинисту — в этом случае при залазе с платформы важно учитывать щит из пассажиров сзади.

У ёжиков и номерных в междвагонье практически отсутствуют подножки, стоять на сцепке приходится (одной ногой, например), а это блеать не наша СА-3 (как на электричках, пассажирских и товарняках), а сцепка Шарфенберга, со стрёмной для стояния вершиной (нога соскальзывает) и вся в масле!!! При проезде кривой малого радиуса, метрошеру рекомендуется как можно **КРЕПЧЕ** держаться за поручни, лучше **ДВУМЯ** руками, иначе он с вероятностью 95% поскользнётся и ёбнется на рельсы и его размажет в фарш!

У метропоездов Яуза и Русич ситуация немного иная — с одной стороны на вершине сцепки есть удобные подножки, поэтому шансов упасть у спортсмена при прохождении кривой меньше. Однако же залаз с платформы на порядок сложнее и опаснее — по борту гораздо меньше удобных для захвата конструкций, а уголки зачастую подняты — междвагоннеру приходится тянуться ногой до сцепки, что при неумелом выполнении может быть чревато фэйлом или даже падением на рельсы со всеми вытекающими. В случае падения нужно остерегаться контактного рельса, спастись можно если успеть залезть на подножку. К тому же междвагонное пространство Русича довольно узкое, что может создать дискомфорт при проезде. Хотя стоять или сидеть на подножках удобней, чем на ежеподобных, держаться всё равно желательно крепко и двумя руками.

Так как машинисты/механики руки не моют, весь солидол оказывается именно в этом пространстве. А солидол оттирается очень плохо, и поэтому лучше ездить там в одежде бомжа (при этом возникает шанс, что ты отправишься не в отделение, а в дом **е-трубой** за жёлтым забором).

К. О. считает важным дополнить, что в ряде забугорных метрополитенов (в той же **Пиндоссии**, например) переходная площадка между вагонами не закрыта резиной и отделена от



<https://www.youtube.com/watch?v=rRkdM8pr8q0>

Спринтерский забег по крыше

прыг

Экстрим он-трейн-климбинг и сальто-платформ-джампинг

Russian Jackass Part 2  
([www.debloids.net](http://www.debloids.net))

И на велосипедах — тоже

duraki

Школо-руфджампинг, руфраннинг, кувыркайтинг, шапкоподнимайтинг и экстрим руфрайдинг на ходу переход-климбинг

[https://www.youtube.com/watch?v=43-g\\_YIUXki](https://www.youtube.com/watch?v=43-g_YIUXki)

Фаст джампинг эт платформ

## Руфрайдинг

«посоны а в чем приколы вот так ехать, ведь по сути надо прижаться всем телом к крыше и молиться(охуевать, срать кирпичами etc), особенно в метро - посмотреть особо не на что(да и хер ты голову поднимешь), шарахаться от каждого сужения, ветер в ебло, кароче - НЕ ПОНИМАТ »

— Анонимус о сабже

Самая экстремальная и опасная в метро дисциплина — езда на крыше. Встречается практически только на полностью открытых перегонах, либо в метрополитенах, где питание осуществляется от контактного провода, а не от третьего рельса.

**В метрополитенах, где питание осуществляется от третьего рельса, на подземных участках руфрайдинг почти всегда смертелен и встречается крайне редко,** поскольку ввиду отсутствия контактного провода в большинстве таких метрополитенов (в том числе в России) туннели достаточно низкие, поэтому даже лёжа руфрайдер может легко долбануться и размазаться о стенку перед въездом в тоннель. Алсо, если повезёт проехать немного дальше, в туннелях есть ещё *гермоворота* и прочие препятствия над крышей, и при руфрайдинге есть вероятность принять ислам или просто **превратиться в фарш**: габарит верхней границы гермозатвора в большинстве метрополитенов находится ровно на том уровне, чтобы проехал поезд, а на всяких придурков-экстремалов уже не рассчитанный. В частности, в метрополитенах России и СНГ расстояние от крыши вагона до гермозатвора может составлять всего 10 сантиметров (что примерно в 2 раза меньше толщины тела), за исключением некоторых старых перегонов.

Тем не менее, некоторые метropоезда, на которых есть достаточные занижения уровня крыши, позволяют проехать на крыше в туннеле с минимальным риском. Так например на «Русичах» между сочленёнными половинками вагонов имеются гармошки, позволяющие почти всем зацеперам без сумок и плотной одежды лежать на них ниже уровня крыши и таким образом проехать даже в туннеле с гермами и балками, если не высовываться во время езды. Некоторым экстремалам также удавалось проезжать в туннеле на крышах «ёжиков» и «номерных» — для этого они использовали конструктивные особенности этих поездов, а именно ложились сбоку, где находятся воздухозаборы, и уровень крыши немного ниже, чем по центру, что позволяло им вписаться в габарит впритык. Но всё равно даже при таком руфрайде риск принять ислам или получить травмы чрезмерно высокий, ибо в отличие от Русичей на ежах и номерных руфрайдер частично вылезает за габариты поезда (был например случай, когда руфрайдер задел конструкцию отделался всего лишь переломом носа и сотрясением мозга, от гибели спасло его только то что он лежал сбоку). Так или иначе, перед опробыванием оной дисциплины под землёй следует как минимум изучить сначала габариты приближений тоннельных девайсов.

*Пример гермодвери*



Экстрим тоннель метроруфрайд по центру крыши. До первой гермы...

<https://www.youtube.com/watch?v=KGRms51tLxk>

Экстрим тоннель метротрейнеруфрайд на 81-717



Фото последствия лобового столкновения с гермой в тоннеле



Однако даже на открытых участках метро следует принять во внимание, что пешеходные переходы на станциях или крыша самих станций (например на Филёвской ветке Внутримкадского андерграунда) также могут быть достаточно низкими — посему в случае практикования начинать ружрайдинг лучше с первых вагонов, а затем просто перебежать на последние. А ещё могут встретиться различные мосты, трубы, балки и прочие негабариты, и ружрайд можно осуществлять только на проверенных на их отсутствие перегонах. В противном случае спортсмен рискует не успеть эвакуироваться на гармошку или в межвагонье в момент понимания неизбежности экстерминатуса. **Яркий пример героев**, принявших ислам из-за похуизма в исследовании перегонов перед ружрайдом и разгуливания по крыше в темноте.

Фото одного из тех неудачливых ружрайдеров после столкновения с трубой



Если вы **особо продвинутый спортсмен**, можно запрыгнуть на оказавшийся не в тему переход либо спрыгнуть на платформу на ходу (опять же, не с первого вагона, ибо скорость при въезде на станцию очень высокая). При езде в метрополитенах с контактным проводом принятие ислама от встречи со стенкой не грозит, однако здесь следует как можно сильнее прижаться к крыше во избежание внезапного касания с проводом и последующего пиздеца, ибо высота конташки там как правило намного ниже, чем на ЖД, что особо опасно в метрополитенах, электрифицированных переменным током.

Алсо, ружрайдером внезапно может стать **слишком зазевавшийся** ружджемпер — последнему требуется как можно скорее спрыгнуть на платформу или переход на ходу, ибо возможное получение травм при спрыгивании намного лучше, чем размазывание о переход, стенку перед въездом в тоннель или гермосатвор, и как следствие летальный исход.

<a href="https://www.youtube.com/watch?v=1rodtI8PGHU">https://www.youtube.com/watch?v=1rodtI8PGHU</a>	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=clLbyKeZEHU">https://www.youtube.com/watch?v=clLbyKeZEHU</a>
Андерграунд метроруфрайдинг как способ сбежать от ментов	Руфрайдинг и экстремальный руф-ту-ривер джампинг
<a href="https://www.youtube.com/watch?v=MOwTm-4-2l0">https://www.youtube.com/watch?v=MOwTm-4-2l0</a>	PPXE insane train surfing Stockholm
Спайдермен такой спайдермен	Шведы тоже не отстают...

## Фрейт-трейн райдинг

Другими словами, езда на грузовых поездах, он же андерграунд трейнхоппинг. Грузовые поезда в метро встречаются не так часто, как пассажирские. Внешне они почти ничем не отличаются от последних за исключением уменьшенного числа вагонов без пассажиров. Среди них нередко попадаются «открытые» вагоны с частично срезанным кузовом, внутри которых перевозят колёсные пары и другие тяжёлые грузы — в них то фрейт-трейн-райдеры и запрыгивают. Для проезда на грузовых и служебных поездах в случае отсутствия открытых вагонов используется межвагонрайдинг, бексайдвагонрайдинг и руфрайдинг. О прибытии грузового поезда на станцию всегда извещает сообщение «На поезд следующий по первому (второму) пути посадки нет, отойдите от края платформы».

Проезжая станцию, грузовой поезд как правило останавливается, либо замедляет скорость. Перед запрыгиванием в открытый вагон такого поезда следует проверить платформу на отсутствие тётенок в красных шапочках и ментов, также следует учесть, что стоит на станции данный поезд всего несколько секунд. Своеобразный интерес и в то же время экстрим при езде на грузовых поездах заключается в том, что неизвестен ни маршрут их движения, ни станции, на которых поезд будет останавливаться — соответственно электричка запросто может уехать на [техническую станцию или в депо](#). При проезде станций желательно прятаться, приседая внутри вагона. Алсо, за ездку в грузовом поезде можно схлопотать туеву хучу пиздюлей от машиниста и ментов.

В Москве дисциплина не очень актуальна, так как грузовые поезда отменили нахуй, однако же для перегона вагонов между депо изредка используются. Метро-кун.

<a href="#">Необычный вагон московского метро</a>	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=ttexGUjmEHO">https://www.youtube.com/watch?v=ttexGUjmEHO</a>
Вагон-кабриолет	С ветерком!
<a href="#">Mitfahrt U-Bahn-Cabriolet Berlin Tunnel Tour</a>	
А кое-где ходят и пассажирские открытые поезда. Впрочем к России это не относится...	

## Метрострой трейнрайдинг

Дисциплина, популярная среди сталкеров, диггеров и им подобных. Заключается в нелегальном катании на вагонетках и электровозах на действующих, но не очень хорошо охраняемых или заброшенных объектах метростроя, шахтах, спецобъектах а-ля [метро-2](#), строящихся коллекторах и любых других подземных тоннелях при наличии там рельсов и того, что по ним ездит. Практически всегда подвижной состав на таких железных дорогах узкоколейный. В случае, если кроме вагонеток другого подвижного состава нет, осуществляется командное толкание и разгон оной (хотя если туннель идёт под уклон есть риск разогнаться слишком сильно и вмазаться в стенку либо слететь с рельс). Особый интерес ввиду полноценной возможности попробовать себя в роли машиниста представляет катание на электровозах или мотовозах при наличии напряжения в контактном проводе (или топлива в баке соответственно). При этом другие члены команды могут разместиться на локомотиве, либо в прицепленной вагонетке. Количество пиздюлей в случае запала охраной объекта, если таковая конечно имеется, может сильно различаться, но как правило, оно очень высокое.

<a href="#">Underground Narrow Gauge Train Ride.</a>	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=DyYezqI17iw">https://www.youtube.com/watch?v=DyYezqI17iw</a>
Мини-метро	<b>ТОРМОЗИ!</b> (линк протух)
<a href="#">На мотовозе с ветерком</a>	
Покатушки на электровозе	

## Примечания

Явление вынужденного проезда на метро снаружи встречалось и в метрополитенах бывшего СССР,

например в Тбилиси. В исторических хрониках отмечается удобство номерных:

«В Тбилиси в начале 90-х массово ездили (А НЕ КАТАЛИСЬ!) на задних мордах трамваев, троллейбусов, а также вагонов метро. Ну а в метро еще и между вагонами! Так как другого транспорта почти не было, все ездили на метро; народу было ужас! на центральных станциях очереди стояли на поезд, прям как очередь в магазин, по минут 20. Вот из за того что было много людей стали ездить между вагонами и на мордах, и не только мужики но женщины! особенно удобным была задняя морда «номерного». Сам видел на таком взди 6(!)человек. Цеплялись за все что можно. Как я слышал случаи падения были и с летальным исходом, так и с благополучным исходом. Потом на станциях работники, стали встречать поезда и снимать таких пассажиров, на Станции Дидубе, где сменяются машинисты, сами машинисты снимали с поезда. Короче все искоренили своими силами.

»

1. ↑ Имел место случай, когда спортсмены заняли места на зацепе и спалились перед ВНЕЗАПНО вышедшим работником метро. Слезли с зацепа, но вместо эвакуации и пережидания полезли на следующий метropоезд. К этому времени про них уже настучали и поезд был задержан бегущими ментами. В результате — запал участников, задержка движения на линии на 15 минут при попытке их поймать, over 9000 мусоров на станции, попадание 2 из 3 спортсменов в отдел, «запал» перегона.
2. ↑ Среди участников также присутствуют 2 погибших позднее руфрайдера
3. ↑ В сочетании с крайне опасным (особенно в тоннеле) сайд-зацепингом и кэб-райдингом

## Переход к следующему разделу



**ТРАМВАИНГ >>>**