

«Байк для Чайников»

или минимально-необходимая информация для начинающего байкера
(последнее обновление 4 Июля 2006 г.)

Оглавление:

1. Введение
2. Общие сведения о мотоциклах
3. Выбор первого мотоцикла
4. Защита и её разновидности
5. Подготовка к первой поездке
6. Уход за мотоциклом
7. Физическая подготовка
8. Советы «Бывалых»
9. Internet ссылки
10. Пословицы и Словарь терминов
11. Выдержки из книг и статей



Глава 1. Введение

Данное пособие предназначено для тех, кто мечтал о том, чтобы купить себе «железного коня» и вот мечта сбывается – денег накопил и «одной ногой» уже в седле !!! Для тех, кто хочет узнать основные моменты о мотоцикле и изучить базовые приёмы его вождения. Но те, кто имеет опыт общения с мотоциклами, возможно и не найдут ничего нового для себя в этом пособии (хотя кто знает ... почитайте ... мож что новенького для себя и откроете).

Вся информация, приведённая далее, собиралась на просторах Интернета, базировалась на личном опыте, советах «бывалых», личных синяках и царапинах на своих и чужих байках. Если кто-то найдёт в этой книге выдержки из собственных статей и сочтёт это нарушением авторских прав – напишите мне, и я укажу автора и источник статьи (если не указал), фрагмент которой я привёл.

Если при чтении мануала Вы найдёте ошибки, как орфографические, так и технические, (или захотите выразить слова благодарности за вложенные в эту книгу труд и время), то просьба написать мне об этом по адресу: guerrilla_33@yahoo.com, или оставьте заметку у нас на форуме «Беспечный Ездок»: <http://sinus.vl.ru/forum/index.php> в разделе «Мото-Читальня».

Автор книги не несёт ответственности за моральный и материальный ущерб, которые Вы (*не дай Бог*) понесёте в результате выполнения тех или иных пунктов, описанных далее.

И запомните: езда на мотоцикле может быть очень опасна, и закончиться печально, если откручивать ручку газа на всю катушку и не соблюдать правил дорожного движения, гонять без защиты и «чихать» на всех. Но езда на байке так же может быть очень приятной, захватывающей и ни с чем не сравнимым удовольствием ... ну ... сравнимым разве что с сексом!!!

P.S. Огромное спасибо всем ребятам форума «Беспечный Ездок» за поддержку и содействие в создании этой книги!!!

С уважением, Алексей (Guerrilla) .

Глава 2. Общие сведения о мотоциклах

Мотоцикл (или *Мот, Коник, Байк, Аппарат*) – это двухколёсное транспортное средство, приводимое в движение при помощи двигателя внутреннего сгорания объёмом от 50 куб.см и выше. Многие современные байки имеют объём двигателя свыше 1000 куб.см. и мощностью более 100 л.с.. Мотоциклы можно разделить на несколько основных типов:

Дёрт байк (кроссовый)



Эндуро



Тяжёлый эндуро



Туристический мотоцикл



Классик



Капотированный классик



Крузер



Спортбайк



Спорт-турист



Чопер



Стритфайтер



Мотороллер (скутер)



**ATV Quadbike
(Четырех колёсник)**



Пришлось упомянуть о мотороллерах и четырех колесниках для того, чтобы облегчить выбор при покупке транспортного средства. Для некоторых (например, подростков лет 16-ти) может только мотороллер и подойдёт – не очень дорогой и довольно скоростной (максимальная скорость на некоторых моделях около 100 км/час) ... ну а тем, кто живёт в сельской местности – так QuadBike – самое то!!!

Хочется сказать, что все мотоциклы до 600 кубов именуется «Жужжалками»... советские мотоциклы называют «Совкоциклами», а мопеды и мотороллеры – «Дырчиками».

Теперь что касается приборов и рычагов, расположенных на руле
(на примере мотоцикла типа спортбайк).

Рис.1



С левой стороны находится рычаг сцепления (рис.1, позиция 1). Сцепление можно выжимать как двумя, тремя, так и четырьмя пальцами. Далее: *поз.2* – спидометр (на современных байках спидометры обычно цифровые в виде небольшого жидкокристаллического дисплея); *поз.3* – тахометр (кол-во оборотов в минуту); *поз.4* – замок зажигания (Рис1.1) может иметь несколько положений: “ON” (пол.1); “OFF” (пол.2); запертый руль с габаритными огнями или запертый руль без габаритов (пол.3 – обычно ключ надо утопить в замке зажигания и потом только можно повернуть для этих 2х позиций); *поз.5* – датчик температуры (на некоторых мотоциклах – датчик топлива); *поз.6* – резервуар с тормозной жидкостью для переднего тормоза; *поз.7* – кнопка экстренного выключения зажигания; *поз.8* – рычаг переднего тормоза; *поз.9* – ручка газа; *поз.10* – кнопка стартера; *поз.11* – кнопка звукового сигнала, включения/выключения фар и габаритных огней; *поз.12* – болты настройки передней подвески (ниппеля подкачки передней вилки) (категорически не рекомендуется трогать их самому); *поз.13* – кнопка моргания фарой (на рисунке ее не видно, так как она расположена с другой стороны пульта); *поз.14* – рычаг обогатителя («подсос») (на инжекторных мотоциклах его нет): необходим для холодного пуска двигателя (т.е. когда у мотоцикла холодный двигатель) - смело тянем его на себя, заводим и ждем пока температура достигнет половины шкалы, потом его убираем от себя и едем; *поз.15* – переключатель ближний/дальний свет; *поз.16* – переключатель поворотов - для того чтобы выключить поворот просто достаточно утопить его вглубь; *поз.17* – окошко уровня тормозной жидкости (на большинстве моделей стоит пластиковый бачок); иногда сцепление тоже бывает гидравлическим - тогда бачок будет и с левой стороны тоже; *поз.18* - индикатор давления масла в двигателе - на холодном мотоцикле всегда горит, но должен погаснуть через несколько секунд после того, как заведен двигатель; *поз.19* - индикатор нейтрали; *поз.20* - индикатор поворота; *поз.21* - индикатор фары; *поз.22* - рычаг включения/выключения фар и габаритных огней.

Рис1.1



Данный пример рассмотрен на базе мотоцикла **HONDA** и в других марках и моделях могут быть различия. Но основное что надо помнить – расположение рычагов сцепления, переднего тормоза и ручки газа – на всех современных байках одинаково!!! И не перепутайте сцепление с тормозом!!! ☺

Заднее колесо приводится в движение (в большинстве случаев) при помощи цепи. Так же имеются мотоциклы с карданным и ременным приводами. Коробка передач может быть 4-х, 5-ти и 6-ти ступенчатой с нейтралкой, расположенной между 1-й и 2-й скоростями. Некоторые спортивные мотоциклы так же имеют нейтралку между 5-й и 6-й скоростями. **Рычаг переключения скоростей** расположен с левой стороны мотоцикла (*рис.2*), а с правой стороны находится **педаль заднего тормоза** (*рис.3*)

Рис.2



Рис.3



Кстати ... тормоза на байках очень чувствительные и поэтому нажимать на рычаг переднего тормоза рекомендуется двумя (указательным и средним) пальцами – так легче дозировать усилие. Чувствительность переднего тормоза можно настраивать при помощи регулировочного болта, расположенного рядом с рычагом.

Система охлаждения двигателя на байках может быть воздушной, водяной или воздушно-масляной. При водяном охлаждении в систему заливается антифриз. Необходим антифриз именитого производителя как то Кастрол, Мобил, Мотюль, Агип (ни в коем разе не тосол А40). Антифриз должен быть на базе этиленгликоля (таковы требование производителей) на упаковке должно быть отмечено, что антифриз совместим с алюминиевыми блоками двигателей (желательно чтобы имел допуск G11). Антифриз разбавляется дистиллированной водой в соотношении 50/50 процентов - эта пропорция рекомендована производителями как оптимальная по коррозионной защите и теплоемкости антифриза. Лить концентрированный антифриз нельзя по причине его большой вязкости и малой теплоемкости. При нехватке антифриза уровень можно долить дистиллированной водой (не более 10% от общего объема системы), либо смесью антифриза и дистиллированной воды (только в случае если точно известен тип залитого антифриза, так как доливка несовместимого по базе антифриза может привести к сворачиванию антифриза и образованию хлопьев).

При воздушно-масляном охлаждении масло пропускается через дополнительный радиатор.

Двигатели мотоциклов подразделяются на 2-х тактные и 4-х тактные:

Двухтактники (некоторые модели кросачей, эндуро либо спортбайков кубатурой 250 и менее) требуют добавления масла в бензин (либо если оборудованы отдельной системой смазки, то в специальный бачок), а также периодической смены масла в коробке передач (не путайте - масло для двигателя двухтактника и масло его коробки передач **РАЗНОЕ**). Следите за уровнем масла (если у вас отдельная система смазки), либо доливайте его в бензобак перед заправкой (если отдельной системы смазки нет, обычно в таких случаях пропорция от 1/25 до 1/50 в зависимости от модели мотоцикла) и меняйте коробочное масло не реже раза в 5 000 км или 1 раз в сезон (если пробег был меньше 5 000 км).

Четырехтактники (это 95% парка японских мотоциклов) обладают двигателями схожими с автомобильными, с той разницей, что коробка передач объединена с двигателем и в ней тоже масло, что и в двигателе. Следите за уровнем масла, вовремя его подливайте (в случае угара) и меняйте вместе с фильтром не реже 7000 км или 1 раз в сезон (если пробег был меньше 7000 км). Моторное масло для четырехтактных двигателей должно быть не ниже API SE и не выше API SG (для редких новых моделей до API SJ) - масла более высоких классов лить крайне не рекомендуется, так как они содержат сильные



антифрикционные добавки, которые оседают на дисках сцепления и ведут к его пробуксовке и замене. Также масло должно соответствовать спецификации JASO MA (японская организация автомобильных стандартов) - допуск масла для 4-х тактных двигателей с погруженным в масло сцеплением. Адаптированность коэффициента трения к определенным механическим условиям предотвращает скольжение и повреждение дисков сцепления.

Иногда выхлопная труба расположена не далеко от ног пассажира, что может привести к ожогам, если пассажир в шортах или бикини ☺. Так что шорты и купальники нужно вычеркнуть из списка одежды для мотоцикла – как для пассажира так и для водителя. В какой одежде ездить будет описано в **Главе 4 «Защита и её разновидности»**. Но всё равно, помните, что выхлопная труба может быть очень горячей.

Ну вот пожалуй и все основные сведения о мотике, которые надо знать начинающему байкеру (или по дружески – «чайнику» ☺).

Глава 3. Выбор первого мотоцикла

Итак ... Вы решились на покупку своего первого мотоцикла!!! Ура!!! ... Но вот вопрос – «**Какой же байк мне лучше подойдёт???**». Сначала надо определиться с типом байка ... а тип определяется конечной целью. Если байк покупается для поездок по бездорожью – то наверное правильно будет купить **АТV** или **Эндуро** (надо помнить что езда на кроссовых мотоциклах и АТV по дорогам общего пользования не во всех странах разрешена). Если мотоцикл нужен для частых и продолжительных поездок (например 100 км каждый день на работу и обратно) – то лучше взять **Крузер** или **Туристический**, так как посадка на нём удобна и этот тип байков специально предназначен для путешествий и продолжительных поездок. Ну а если до работы всего 10-20 минут езды и Вы живёте (например) в Германии (где нет ограничений скорости на Автобанах), то можно взять и **Спорт** (хотя **Спорт** в качестве **первого** байка не рекомендую). Так же о выборе мотоцикла советую почитать информацию тут: <http://sinus.vl.ru/forum/showthread.php?t=4397>

Но!!! Вне зависимости от байка: всем начинающим мотолюбителям рекомендуется не превышать скорости 80-100 км/час первые полгода или год, пока не почувствуете себя довольно уверенно на дороге (если качество дорожного покрытия приемлемое) и хорошо освоите приёмы вождения и торможения. И желательно, чтобы первый мотоцикл имел минимум пластика, так как падения, вероятно, будут, и замена или ремонт облицовки стоит дорого.

Так ... с типом байка определились ... теперь надо определиться каких габаритов байк нужен и с каким объёмом двигателя. Если Ваш рост и вес не очень велики, то, вероятно, большой и тяжёлый мотоцикл брать не стоит. И можно брать байки с объёмом 250-400 кубиков. Ну а если Ваш рост и вес, как говорится, «выше среднего», то можно байк и побольше размером купить, так как на «малолитражке» (в смысле – небольшом байке) сидеть может быть не очень удобно (как в «Запарике»). Но кубатура двигателя должна быть «разумной» - 400-600 куб.см. – для начала хватит по уши!!!



Я слышал такую фразу – «**Чем мощнее и быстрее Ваш первый байк, тем больше шансов у Ваших родственников побывать на Ваших похоронах**» ... и это не шутка ☺

Всё, с типом и кубатурой своего «первенца» Вы определились ... Ну а теперь нужно решить какую марку покупать: займитесь серфингом по просторам Интернета и поищите различные мотоциклы выбранного типа и кубатуры

двигателя (большой список всевозможных мотоциклов с фотографиями можно найти тут:

<http://www.bikepics.com/manufacturers/>).

Главное чтобы байк понравился ... чтобы душа к нему, как говорится, легла. Производителей мотоциклов много и, возможно, какие-то байки покажутся Вам стрёмными, другие понравятся больше. Может мотоциклы Хонда будут выглядеть более или менее симпатичными по сравнению с Ямахами или Сузуками. После конечного определения марки мотоцикла (например **HONDA CBR 400**, или **SUZUKI BANDIT** – хорош, кстати, для начинающих и лёгок в управлении), проконсультируйтесь со знающими людьми по поводу характеристик данного аппарата. Или спрашивайте людей на форумах в Интернете. Узнайте мнение нескольких человек о данном мотоцикле и, при положительных отзывах, берите с собой кента, который разбирается в мотоциклетной технике, и идите покупать свой мотоцикл.

При покупке обратите внимание на следующие моменты (спасибо Alexander Niknils, heaser@ukr.net):

- 1) Внимательно смотри на диагональную раму - она не должна нести следы правки и свежей сварки. Внимание на задний подрамник!
- 2) Из мотоцикла не должно ничего течь и сочиться. Следы любых потеков - плохие знаки. Обязательно выясни их причину.

Bandit 650S



Bandit 650



- 3) Подвески мотоцикла не менее важны, чем его двигатель. Течь сальников передней вилки устраняется их заменой, а вот задние амортизаторы, бывает, совсем не ремонтируются. Осмотри их внимательнее, должны насторожить малейшие следы отпотевания масла.
- 4) Колеса должны быть круглыми - без следов правки ободов. Обрати внимание на сами шины. Если мотоцикл долго стоял, то шины могут быть потресканными и тебе их надо будет сразу менять после покупки мотика (даже если протектор шин слабо изношен).
- 5) Тормозные диски не должны быть сильно и неравномерно изношены. Толщина тормозных колодок должна быть не менее 2 мм
- 6) Если двигатель жидкостного охлаждения перегревается - проверь вентилятор. Если вентилятор не работает, то возможно его клеммы окислились, либо предохранитель вышел из строя. Так же причиной перегрева двигателя при рабочем вентиляторе могут быть: качество смеси; неверный момент зажигания; недостаточный уровень/давление масла (или его тип); недостаточный уровень охлаждающей жидкости; забит радиатор.
- 7) При неравномерной работе двигателя проверь свечи - достаточно несколько раз завести мотор и заглушить без прогрева - дальнейший запуск будет затруднен.
- 8) Проверь масло. Если в нем чувствуется запах бензина или имеется радужная плёнка (признак попадания антифриза в масло), то забудь об этом экземпляре.
- 9) Проверь компрессию в цилиндрах – разница по цилиндрам не должна превышать единицы.
- 10) Смотрим на выхлоп: дым должен быть прозрачный или полупрозрачный - белого цвета. Если дым определенно синий или черный – все плохо. Двигатель – единая монолитная система и его ремонт может стоить половину мотоцикла.
- 11) Тахометр должен быть на 100% исправен!
- 12) Можно не обращать внимание на спидометр и пробег аппарата, так как километраж можно скрутить точно так же, как это делается на автомобилях.
- 13) Проверь сиденье на предмет отсутствия разрывов и трещин.
- 14) Нет ли внутри бака ржавчины или слоя эмульсии светло-молочного цвета.
- 15) Проверь всю светотехнику и выключатели. Все должно быть исправным.
- 16) Состояние батареи можно оценить уже хотя бы по тому, насколько активно стартер крутит двигатель в момент пуска.
- 17) Вывеси колеса (на центральной подножке) и проверь состояние подшипников осей, работу тормозов и т.д.
- 18) Вывеси заднее колесо и, крепко взявшись за него обеими руками, покачай его влево вправо и вверх-вниз. Никаких люфтов в маятнике быть не должно.
- 19) Собравшись платить деньги, проверь документы: порой коряво прописанная цифра где-нибудь в ГТД способна не только отнять у тебя массу времени, но потрепать немало нервов.



Если кент проведёт осмотр, послушает как «бьется сердце железного коня», проедется на нём и даст положительное заключение – то ... о чудо ... байк - Ваш!!! Свершилось ... Вы приобрели себе нового друга ☺ ... или подругу???

Так же следует поинтересоваться, имеет ли выбранный мотоцикл пробег по СНГ или нет.

А теперь хотелось бы привести список работ, которые желательно выполнить после покупки мотоцикла (если мотоцикл Б.У.):

- *) Полная замена технологических жидкостей (масло, охлаждающая жидкость, тормозная жидкость в тормозных контурах и контуре сцепления) (замену масла и фильтра лучше совместить с промывкой двигателя);
- *) Замена тормозных колодок перед сезоном и прокачка тормозной системы;
- *) Смазка тросов привода дроссельной заслонки и спидометра;
- *) Смена масла в передней вилке (желательно делать это раз в год/два перед началом сезона);
- *) Замена фильтров масла и воздуха, установка фильтра тонкой очистки в разрыв магистрали перед бензонасосом (если таковой фильтр отсутствует);
- *) Осмотр и смазка цепи. Если цепь имеет дефекты, то заменить цепь в комплекте со звездочками;
- *) Желательно поменять свечи.
- *) Проверьте лампы в фарах и, при необходимости, замените их: покупайте лампы мощностью 55/60 ватт с увеличенной светоотдачей.
- *) Проверьте и подзарядите аккумулятор. Если он «дохлый» - меняйте: завести мот с толкача бывает сложно, а толкать своего коня до гаража пару км. ещё сложнее ☺
- *) Обязательно подтянуть все крепёжные болты чтоб не потерять какую-либо часть во время движения.

Ну а если мотоцикл без пробега по СНГ, то возможно будет необходимо только масло и фильтр поменять. А все остальные вышеперечисленные моменты проконтролировать. Выполнение всех приведённых работ может встать в копейку, но ремонт позже может быть гораздо дороже.

Очень рекомендуется достать «**Руководство по Эксплуатации**» на Ваш мотоцикл и перед проведением вышеперечисленных работ желательно это руководство почитать, чтобы знать, что где откручивать и что куда заливать.

Масло сливайте на прогретом моторе и не торопитесь, дайте старому маслу полностью стечь. Мот нужно будет покачать из стороны в сторону, чтобы масло вылилось из головки цилиндра и маслорадиатора. Не экономьте при покупке нового масла для Вашего коня. Перед его заливом не забудьте закрутить сливную пробку и новый фильтр. Промывка карбюратора может понадобиться, если двигатель работает не ровно на холостых оборотах. Постарайтесь уделить достаточно времени и внимания своему новому мотоциклу после покупки, так как обычно предпродажная подготовка имеет чисто косметический характер. Мотоцикл должен быть на 100% исправен для безопасной езды.

Необходимо будет приобрести некоторый **инструмент**, так как Вам самим придётся выполнять небольшие работы ... например ту же замену свечей ...

Основные инструменты гаражного набора:

- Свечная головка и карданный свечной ключ
- Комплект запасных свечей
- Ударный силовой инструмент для откручивания любых туго затянутых болтов на двигателе
- Разводной ключ
- Уголок (сантиметров 5 от уголка 25 или 35 мм обточенный напильником) и кувалдочка (желательно) для ремонта шин.
- Запасные шплинты с острогубцами (для гаек осей и т.п.)
- Запасной замок цепи
- Манометр для проверки давления воздуха в шинах

Другая очень важная вещь, которая постоянно должна быть с Вами во время поездок на мотоцикле – это **аптечка**. **В обязательном порядке необходимо иметь** в своем дорожном медицинском наборе **хотя бы**:

- два-три стерильных медицинских бинта, бактерицидный лейкопластырь,
- перманганат калия (марганцовку),
- 5 %-ный раствор йода, 3%-ный раствор перекиси водорода,
- кровоостанавливающий жгут,
- таблетки валидола, анальгина, бесалол
- стрептоцидовую эмульсию,

Все медикаменты должны быть упакованы в целлофановый пакет. Хранить их лучше в одном из инструментальных ящиков или под сиденьем. (*Из книги "Мотоцикл в вопросах и ответах"*)

В продаже имеются небольшие комплекты по ремонту шин стоимостью 20-25 долларов, которые выручат при наезде на гвоздь. На мотоциклах (если они без колясок) нет запасных колёс как на автомобилях и при проколе переднего или заднего колеса где-нибудь вдали от населённых пунктов что делать-то будете??? Вот тут такой комплект будет просто бесценен!!!

Несколько статей о покупке подержанных мотоциклов читайте по следующим адресам:

<http://maxiemax.narod.ru/01trans/usedbikeguide1.htm> (eng.<http://www.clarity.net/~adam/buying-bike.html>)
<http://maxiemax.narod.ru/011choose/used2-01.htm>

И хотелось бы сказать, что если у Вас клёвый мотик, то найдутся желающие его заполучить. Чтобы этого не произошло, можно установить сигнализацию (желательно с пейджером) и использовать цепь во время парковки (см. Ссылку 16 из раздела «**Internet ссылки**»). Но иногда и это не помогает ☹. Поэтому желательно **в добавок застраховать своего коня** !!!



Глава 4. Защита и её разновидности

Значит мотоцикл мы уже приобрели!!! Ах, как хочется на него скорей запрыгнуть и дать по газам !!!
Знакомое чувство ... ☺

Мда ... во первых ... как уже писалось выше – Вашу скорость в первые полгода или год желательно держать не выше 100 км/час там, где данная скорость разрешена правилами дорожного движения (на шоссе, например). И возьмите за правило – **НИКОГДА не превышать скорость выше допустимой в населённых пунктах!!!** Вы можете на 100% быть уверены в себе ... но никогда не знаешь, что на уме у водителя машины перед тобой, или наедешь на открытый люк, или дети играющие в футбол побегут за мячом. Тормозной путь при скорости 60 км/час значительно меньше, чем при 100 км/час. И времени на принятие решения у Вас будет гораздо меньше при высокой скорости. В случае даже самого эффективного торможения на сухой дороге при скорости 100 км/час Ваш тормозной путь составит 85-90 метров!!! На влажной дороге – около 145-150 метров!!! Ваша жизнь (а иногда и жизнь окружающих) в Ваших руках.



Итак ... Вы усвоили, что защитить себя от травм можно соблюдая правило «Тихше едешь – дальше будешь». Оно конечно так ... но не всегда ☹. Открытый люк бывает и на малой скорости трудно объехать ... а как результат – Ваш байк вместе с Вами падает. А посему надо предусмотреть **нательную защиту**, чтобы Ваше тело не выглядело так, как на этих фото (такие травмы часто называют **Асфальтовой болезнью**):



Один паренёк на форуме писал о том, что он упал на байке будучи в одной футболке, «**кожи не спине осталось очень мало**», написал он. Гонщику на левом фото, видать, повезло немного больше. Думаю, каждому из нас своё здоровье очень дорого ... так что надо будет раскошелиться на покупку амуниции, которая Вас защитит в случае падения. Стоимость такого набора будет находиться в пределах \$800-1200. «**Ни фиги себе!!!**», - скажете Вы ... «**А фигли Вы думали!!!**», - отвечу я ☺

Итак ... что необходимо будет купить!!!

1) **Интегральный шлем** (если конечно Вы не купили себе Чопер-для чоперов характерен «Полуорех». См. Рисунок ->)

Интегральный – значит закрытый (с защитой подбородка), так как при падении на живот как раз подбородком и можно пропахать по асфальту ... наверное будет больно ... Подробную статью о том, какой шлем купить и как правильно подобрать размер – читайте в **Главе 11: «Выдержки из книг и статей»**. И тут тоже:

<http://motoby.com/shlem.htm> , http://bikeland.ru/test_item.php?test_id=228

Хорошо зарекомендовали себя шлемы следующих фирм:

Arai, Shark, HJC, Shoei, UVEX. И не пожалейте денег на хороший гермак (шлем), так как обычно чем выше цена, тем лучше шлем!!! Ну а Ваша голова вообще бесценна ... так что надо её как следует беречь от повреждений!!! Итак ... шлем обойдётся Вам примерно в **200-300 у.е.** И шлем желательно брать новый, а не б.у. !!! И ещё надо знать, что шлем, мягко говоря, одноразовый !!! Т.е. использование шлема даже после того, как он упал на асфальт с метровой высоты, не рекомендуется, так как защитные свойства такого шлема будут примерно как у кастрюли (ну или чуть выше ☺). Цель у всех шлемов одна – максимально погасить энергию удара. И с **максимальной эффективностью** он может это проделать всего один раз. О том, зачем всегда необходимо ездить в шлеме, [смотрите тут](#).



2) **Хорошие перчатки**, только именно мотоциклетные, а не для велосипедов или лыж!!!

Мотоциклетные перчатки берите кожаные, некоторые имеют «защиту суставов» из Карбона, и кожа со внутренней стороны обычно толще, так как при падении человек инстинктивно выставляет руки вперёд и падает на ладони. Многие из вас, наверное, падали с велосипедов и знают, что такое ободранные ладони. Стоимость перчаток в районе **30-100 у.е.**



3) **Куртку и штаны** (можно по отдельности или **комбенизон**), кожаные или текстильные. Куртка со штанами должны быть удобными, подходящего размера и непромокаемыми (неуютно, наверное, ехать на байке в дождик и быть промокшим – холодно, противно и заболеть можно). Куртка со штанами будет стоить в районе **200-400 у.е.** В принципе, эти вещи можно купить и б.у.-шные - тогда уложите в половину суммы. Бывают в продаже так же куртки и штаны из «комбинации» кожи и текстиля – текстильная куртка со вставками кожи на плечах, локтях, спине. И защищает хорошо и летом не жарко в такой одежде. Чисто кожаный прикид конечно смотрится клёво ... но в жаркий день можно прилично взмокнуть в такой одежде ☺. Идеальный вариант иметь 2 комплекта: текстильный на лето и кожаный для прохладной погоды. Желательно, чтобы куртка и штаны имели встроенную защиту на коленях, локтях, плечах и спине. Комбез может быть цельным или состоять из 2-х частей, что более удобно. Для раздельного комбеза желательно иметь круговой замок-молнию для соединения куртки со штанами. Одежду лучше брать из **Gore-Tex**'а (дышащую) – он не пропускает влагу снаружи, но выводит её изнутри. Подробно читаем тут:

<http://www.tropa.dp.ua/extreme/equipment/gore-tex.html>

<http://realbiker.ru/GoreTexFAQ.shtml>



4) **Мотоботы**. Правила для них простые:

1. Имеют подошву, которая не скользит на масле (oil resistant);
2. Не горят и не плавятся (всегда есть вероятность к горячей трубе ногой прижаться);
3. "Держат" лодыжку;
4. Защищают от "асфальтовой болезни";

В большинстве своем кроссовки ни одному перечисленному пункту не отвечают, так что кроссовки брать можно, но толку от них с точки зрения защиты ног никакого. Стоимость обуви **80-200 у.е.** Рекомендую мотоботы двух фирм: **SIDI** и **Alpinestars**.



Так ... это был необходимый минимум экипировки. И этот минимум желательно закупить!!!

Хорошая статья про выбор экипировки находится здесь: <http://motoby.com/motoodezhda.htm>

и здесь: <http://www.massmachine.noonet.ru/sinus/qa.php?action=sectroot&id=177>

Теперь что касается дополнительных средств защиты.

*) для защиты тела желательно купить **«черепашку»** (если только ваш комбенизон не имеет встроенной защиты). Имеется несколько типов конструкций и фирм изготовителей. Выглядит она как на фото справа и стоит примерно **100-200 у.е.** Вещь нужная, так как защищает не только спину, но и грудь (некоторые модели). Ведь упасть можно там, где камни или кочки ... и пересчитывать их своими рёбрами или хребтом – не очень весёлое дело!!! «Черепашку» можно было бы даже включить в **«обязательный набор»** защиты ... она действительно хорошо защищает при падении.



*) можно купить **наколенники** и **налокотники** (опять если только ваш комбенизон не имеет встроенной защиты). Колени можно сильно ушибить при падении, потом хромать недельку придётся ... так что если есть лишние деньги, то потратьте их на эти причиндалы. Использовать их будете только поначалу, наверное, а потом скажете – «Не солидно в них ездить !!!» ... но бережёного Бог бережёт. Стоят причиндалы **30-50 у.е.**



*) Так же **желательно** купить **пояс на поясницу**, который защитит от ветра – чтоб **спину и почки** не продуло (по немецки, кстати, пояс называется *Nierengurt* – **«пояс на почки»**). А то часто бывает – один раз наклонилась, чтоб поднять упавшую перчатку, и так и останешься стоять – в спину вступило, однако !!! Мало кого видел даже летом без пояса ... часто ездят в футболках, но обязательно в поясе ... очень полезная штука. Стоит пояс **5-20 у.е.**

*) Для того, чтоб шею не продуло – можно обзавестись **платочком** типа **«бандана»** или купить специальную защиту на шею, так как шею продувает конкретно, особенно в холодную погоду и Вы рискуете заработать ангину или гнойное воспаление гланд – говорю из своего личного опыта ☺ . Есть ещё полезная вещь- **подшлемник** называется. И шлем лучше держится, и в холод теплее, шею закрывает и еще кучка плюсов. Стоимость его **10-20 у.е.**



*) Ну и всегда хорошо под рукой иметь дождевик. Приятно ехать сухим, если вдруг дождь застал тебя в пути ☺. За дождевик надо будет отдать **5-20 у.е.**

Ну вот ... защитную экипировку приобрели - замечательно!!! ... И теперь надо запомнить хорошее правило: **на мотоцикле надо всегда ездить в полной защите!!!** Всё купленное должно носиться, а не валяться в углу или висеть на вешалке. Даже если надо ненадолго куда-то съездить – надевайте полную защиту и ездайте себе спокойно. Ну а если одевать всё это лень, то ездайте на автобусе!!! На Ваше заверение типа *«а, одену только шлем и так сойдёт за хлебом сгонять»* - заверю Вас – **НЕ СОЙДЁТ!!!** Или полная защита, или автобус.

«Большинство аварий происходит во время короткой поездки, связанной с посещением магазина, поручениями, друзьями, развлечениями или отдыхом, и авария, как правило, происходит вблизи от пункта назначения»; «Использование крепких ботинок, курток, перчаток, и т.д., является эффективным в предотвращении или сокращении повреждений, связанных с падениями»; «Наиболее часто к смерти приводят травмы груди и головы». (выдержка из Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures, Volume 1: Technical Report)

Почитайте мотоциклетные форумы на Интернете и Вы найдёте много информации о том, что **«защита рулит»** (написанные статьи тех, кто уже, как говорится – **«разложился»** и что защита уберегла от серьёзных повреждений) !!! Вот ссылочка: [Тема форума: Разбор полётов](#)

Глава 5. Подготовка к первой поездке

Первые свои поездки рекомендуется совершать недалеко от дома и в хорошую погоду (желательно после обеда, когда асфальт прогреет, и сцепление шин с дорогой будет лучше). Перед поездкой первым делом надо обратиться к **Главе 4**, где говорится о том, что на байке всегда надо **ездить в полной защите!!!** Ну так и одевайтесь готовы ??? Не забудьте ключи от мотоцикла ☺ ... всё взяли??? А ключи от гаража??? Теперь можно идти в гараж или на стоянку к своему «коню»!!! Для первой поездки лучше подобрать большую ровную площадку, где ничто не сможет Вам помешать. Убедитесь что на площадке нет песка или гравия: их попадание под колёса во время торможения или поворота может привести к падению.

Если Ваш байк имеет красивые облицовочные панели – это клёво!!! Но рекомендую их снять на первое время, так как в случае падения они в первую очередь и страдают!!! Б.у.шная боковая панель на Хонду CBR F4 стоит около 100-150 у.е., а новая, (не поверите ... но я сам офигел), - \$480 !!! Так что всю облицовку, наверное, лучше снять, так оно будет **«дёшево и сердито»** !!! Хотя иногда при падении **без** облицовочных панелей могут пострадать **«внутренности»** Вашего мотоцикла, которые стоят больше чем пластик. В такой тупиковой ситуации можно использовать так называемые **слайдеры**. →

Они ставятся с обеих сторон мотоцикла и реально предохраняют мотоцикл от царапин. При использовании



слайдеров будут защищены бока мотоцикла, но зеркала и поворотники всё равно могут быть повреждены при падении.



Про использование слайдеров читайте тут:

<http://motoby.com/Sliders.htm>

← Ну а для защиты двигателя можно поставить дуги.

Первым делом перед поездкой надо провести осмотр мотоцикла на предмет его исправности: нет ли подтёков где-либо (передняя вилка или лужица масла под мотом), проверить уровни жидкостей (масло, тормоз, сцепление) и давление в шинах. Правило «хорошего тона»: **делайте такую проверку перед каждой поездкой!!!** Особенно не забывайте периодически проверять **давление в шинах!!!**

Посадка на мотоцикле очень важна. Старайтесь сидеть в небольшом наклоне вперёд и ногами слегка сжимать топливный бак. Не вцепляйтесь в руль как в штангу – Ваши руки не должны быть напряжены. Проверить это просто – попробуйте подвигать локтями. Если локти скованы, то ослабьте хватку, иначе руки устанут через несколько минут. При сильной хватке сложнее управлять мотоциклом, поэтому следите за этим моментом!!!

Очень важно изучить органы управления Вашего мотоцикла и научиться их использовать без особых затрат Вашего внимания. Многие новички на автомобилях при переключении скоростей, например, переводят взгляд на рычаг и «ищут» необходимую передачу, или использование поворотников так же заставляет новичков переводить свой взгляд с дороги на переключатель поворота. Так что как следует изучите все кнопки и рычаги своего мотоцикла (как то: поворотники, звуковой сигнал, рычаги заднего тормоза и переключения скоростей, ближний/дальний свет) и научитесь ими пользоваться в «слепую».

Перед тем как завести двигатель и совершить свою первую поездку, потренируйтесь нажимать на рычаг переднего тормоза при небольшом качении мотоцикла под горку (**предварительно убрав подножку!!!**), чтобы понять, с каким усилием надо на него давить для замедления и остановки мотоцикла. Так же попробуйте использовать задний тормоз. Как я уже упомянул выше – передний тормоз можно отрегулировать по своему усмотрению – сделать его более мягким или жёстким.

При регулировки рычага переднего тормоза необходимо так же обратить внимание на то, что при максимальном нажатии на рычаг указательным и средним пальцами зазор между оставшимися пальцами на ручке газа и рычагом должен составлять **не менее 12-15 мм.**, иначе при экстренном торможении можно пальчики себе прищемить!!! Замеры проводите для руки в перчатке. И не носите крупные

«болты» (т.е. кольца и перстни) на пальцах ☺. Если же ход рычага велик, то возможно это связано с попаданием воздуха и тормозную систему (нужна прокачка, возможно с заменой тормозухи) или тормозные шланги стали растяжимыми – замените старые шланги на новые, желательно армированные.

При качении под горку попробуйте порулить немного. При этом держите ноги свешенными, а не на подножках, и два пальца (указательный и средний) на рычаге переднего тормоза – если почувствуете, что падаете, то жмите на тормоз и держите руль покрепче. Байк тяжёлый (порядка 200-300 кг) и чтоб его удержать при заваливании на бок, понадобится определённое усилие. Будьте готовы!!!

Ну а если мот всё-таки упал, то используйте следующий метод его подъёма: встаньте спиной к сиденью, причем перед этим надо поставить мот на передачу (если это возможно). Согните ноги в коленях, держа спину прямо. Одна рука держится за ручку руля, другая - за нижнюю часть рамы или ручку под седлом. Начинайте подъем, выпрямляя ноги и упираясь спиной в сиденье. Ни руки, ни спина не должны быть нагружены!

Продолжайте подъем вплоть до вертикального положения, причем тут важно не переусердствовать и почувствовать, когда надо немного ослабить давление и податься вперед туловищем, чтобы не завалить аппарат на противоположную сторону. По мере подъема делать это будет все легче и легче. Как только мотоцикл принял почти вертикальное положение, перевернитесь, нажмите на рычаг тормоза и поставьте мотоцикл на боковую подножку.

Попросите кента помочь Вам потренироваться с заваливанием/подъемом мотоцикла – настоятельно рекомендую!!! Подробно о поднятие мотоцикла читайте тут:

<http://www.gsx-r750.narod.ru/tech/ch8.htm>



К сожалению, любая площадка имеет границы и всегда ехать под горку не получится. Придётся слазить с байка и толкать его вверх, что тоже надо уметь делать!!! Я сам один раз толкал мотоцикл километра полтора – тяжёлый, однако ... и равновесие держать надо, чтобы мотоцикл не завалился в противоположную от Вас сторону.

Если кто-то из окружающих прикалывается над Вашим занятием – не обращайтесь на идиота никакого внимания и мысленно дайте ему флаг в руки ... чтоб возглавить колонну идущих нафиг!!! И (особенно по началу, а желательно и всегда) старайтесь не выпендриваться. **Очень часто выпендрёж приводит к падениям** – говорю основываясь на реальных примерах (как своих, так и моих знакомых).

Так ... тормоза и руль почувствовали!!! Замечательно!!!

Теперь приступите к изучению ручки газа – она также очень чувствительна!!! Для этого необходимо сначала завести двигатель. А делается это так: убедитесь что кнопка **7 (рис.1)** находится в положении [Ω] и фары с габаритами выключены для того, чтобы не нагружать аккумулятор (если такое выключение вообще возможно); поверните ключ в замке зажигания, выжмите сцепление и включите нейтралку между 1-й и 2-й передачами – на панели приборов должна загореться зелёная лампочка [N] (если ещё не горит). Ну а теперь жмите на кнопку стартера **10 (рис.1)** и через пару секунд двигатель должен будет завестись ... если бензин в баке есть ☺. Если двигатель холодный, то желательно перевести **рычаг обогатителя 14 (рис.1)** в положение «**на себя**». Тогда шансов завести холодный двигатель будет гораздо больше. Когда обороты двигателя начнут расти – немного закройте «подсос», а чуть погодя, когда двигатель прогреется, рычаг обогатителя нужно перевести в положение «**от себя**».

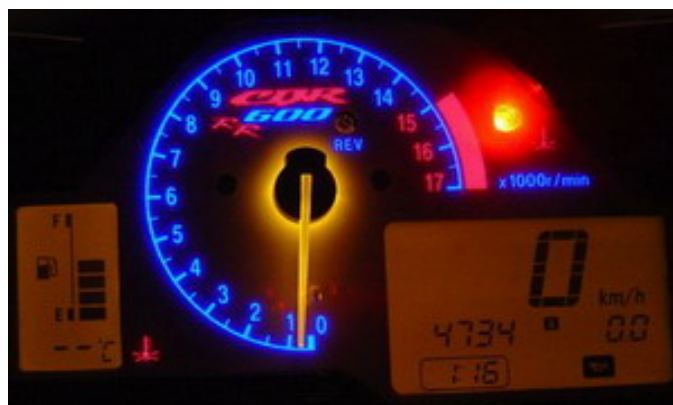
Так же необходимо помнить про «маленького зверя» - **топливном кранике** (если он установлен)!!! Перед тем как заводить мотоцикл необходимо открыть краник для поступления топлива в карбюраторы или систему впрыска. Краник имеет 3 положения: «Открыт», «Закрыт», и «Резерв» ("ON", "OFF" и "RES"). Третье положение предназначено для подачи резервного запаса топлива (около литра-двух) в случае если основной объём бензина закончился в баке и Вам необходимо доехать до ближайшей заправки.

Кстати ... по ходу ... заправка бака требует тоже знаний. Первый совет. Потренируйтесь в гараже как открывать и закрывать заливную горловину. Пистолет в бак вставляется не в прямую, а чуть наклонено, иначе на некоторых конструкциях попадёте в ребро и будете обрызганы. Перед заправкой заливай

понемногу, чтобы привыкнуть к литражу. Пистолет не засовывайте глубоко в бак как на автомобиле, а то дно проткнёте ☺ (шутка) – держите его так, чтоб было видно как поступает бензин. По мере заполнения бака заливайте небольшими порциями чтоб не переборщить. На первое время имейте под рукой тряпочку. И не забудь предварительно сигарету выкинуть!!!

Итак!!! Ура!!! Байк завёлся и от этого звука стало очень клёво на душе!!! ... Нус, уже сидите на своём «коне»??? Я так и думал!!! Кстати, после того как Вы сели на свой мотоцикл – **не забудьте убрать подножку!!!**

... Теперь газовать ... не надо!!! ... Надо малость подождать пока движок немного прогреется (Ходна на дисплее с левой стороны сначала показывает [-- °C], а через пару минут что-то наподобие [82] – текущая температура двигателя, которая будет продолжать слегка подниматься. Ну вот теперь можно и приступить к изучению чувствительности ручки газа Вашего байка. Начните медленно поворачивать ручку на себя и обороты начнут возрастать. На тахометре есть красная шкала в конце ... так вот старайтесь чтобы обороты не зашкаливали на эту красную отметку – Вам для начала хватит и малых оборотов.



наоборот ближе к левому краю ручки. В этом случае и рычаг переднего тормоза ближе будет.

Так ... температура в порядке, газ изучили и можно двигаться в путь!!! Наконец-то!!! ... Для этого необходимо включить первую передачу. Как это делается: выжимаете сцепление, носком левой ноги давите на рычаг переключения скоростей сверху вниз, убираете ногу, и Вы готовы к своей первой пробной поездке.

Троганье с места – не простая задача для новичка, поэтому для начала выберите направление движения под горку, так будет легче. Обе ноги держите на земле и не ставьте их на подножки пока не почувствуете что хорошо держите равновесие во время движения!!! Добавьте газу примерно до 1/4 оборотов. Теперь надо **очень медленно** начать отпускать рычаг сцепления поддерживая обороты двигателя. Когда почувствуете что байк начал двигаться, обороты будут падать и Ваша задача поддерживать их, иначе движок может заглохнуть. Хотя если холостые обороты двигателя хорошо выставлены, то и при закрытом газе и **очень медленном** отпускании сцепления мотоцикл начнёт двигаться. **Теперь не газуйте!!!** Очень часто в свой первый раз новички перебарщивают с газом и байк устремляется вперёд. Осознав, что газа много, они закрывают газ совсем и байк сильно замедляется ... потом опять по газам и в результате – мотоцикл с ездоком оказываются на земле. **Видел такое часто, так что постарайтесь не повторять чужих ошибок.**

Как со сцеплением, так и с газом надо работать плавно при трогании с места!!! После того как мот тронулся, сцепление можно отпускать **немного** быстрее. Запомните положение рычага сцепления, когда

На многих мотоциклах с боку на ручках есть такие металлические «концевики». Когда я учился в Автошколе, то на первом занятии ручка газа была широкой изолентой примотана к этому концевику. После того как я сел на мот стало понятно почему – движение ручки газа на несколько миллиметров достаточно для значительного ускорения. Позже инструктор посоветовал охватывать тучку газа так, что бы мизинец находился за ручкой газа и охватывал бы этот концевик. В таком случае можно намного точнее дозировать обороты. Но такое положение пальцев хорошо только для начала Вашего мото-образования ☺ Позже Вы сами почувствуете что кисть удобней держать

начинается движение мотоцикла. Старайтесь избегать пробуксовки сцепления – это приводит к повышенному износу дисков.

«**Я еду!!! Ура!!!**» ... примерно такие мысли будут у Вас в голове. И это действительно клёво. Нус ... едем ... хорошо!!! Старайтесь ехать со скоростью 20-25 км/час. Теперь **плавно** закрываем газ, выжимаем сцепление и **плавно** тормозим передним или задним тормозом свесив ноги для остановки. Так ... Вы остановились ... поздравляю!!! Несколько раз потренируйте **троганье/остановку**. Очень важно почувствовать сцепление, газ и тормоза Вашего мота!!!

Трогаемся ещё раз ... едем ... пока ещё на первой передаче ... а ехать на первой может быть сложно из-за высокой чувствительности двигателя на малейшие изменения газа. Так что надо немного разогнаться (примерно до 2/3 оборотов) и переключиться на вторую передачу. Для этого быстро сбрасываем газ, одновременно выжимаем сцепление и приподнимаем рычаг переключения скоростей вверх. Убедитесь, что Вы нормально переключились на вторую, а не воткнули нейтралку- [N]. В противном случае Вы дадите газу, что повысит обороты двигателя, и, поняв что попали на нейтралку попытаетесь ещё раз щёлкнуть вверх ... и рискуете услышать неприятный скрежет в коробке передач. В такой ситуации прежде чем с нейтралки втыкать вторую передачу подождите пока обороты двигателя понизятся. Теперь сцепление можно отпускать **немного** быстрее, но газ добавлять **всегда плавно**. Запомните: для переключения на повышенную передачу (с 1-й на 2-ю или с 3-й на 4-ю) двигаем рычаг **вверх**; на пониженную – **вниз**.

Ну вот ... уже едите на второй!!! Молодец!!! ... Но вот беда – прямо по курсу конец площадки со зловещим бордюром!!! Во первых – никакой паники!!! Всё что надо сделать – это снизить скорость **плавным** уменьшением газа (но не закрывайте его полностью) и использованием переднего тормоза (при необходимости) и начать поворачивать в ту сторону, где больше места. Первые повороты старайтесь проходить на низкой скорости и подальше от бордюров, что бы понять с каким усилием и как надо рулить – «Тише едешь, дальше будешь».

Поворачивать на мотоциклах сложнее, чем кажется!!! При повороте рычаг сцепления не трогаем ... коробка передач на второй, газ ровный и чуть-чуть открыт!!! И ни в коем случае не тормозим в повороте!!! Использование заднего или переднего тормоза во время наклона мотоцикла может привести к его падению. **Всегда оттормаживайтесь в вертикальном положении, перед поворотом!!!**

Так ... поворот прошли успешно ... значит выходим на прямую и начинаем небольшой разгон. Когда обороты двигателя достигнут отметки 5-6 тыс. то можно переключиться на 3-ю передачу, если размер площадки позволяет Вам это сделать. Готовьтесь к следующему повороту как можно раньше, так как Ваша скорость выше, чем при первом повороте. Итак, начинаем замедляться **плавным** закрытием газа и притормаживаем передним тормозом. Через **3-4 секунды** переключитесь с 3-й на 2-ю передачу – со сцеплением работаем быстрее, ручку газа не трогаем (при переключении вниз надо бы делать перегазовку, но об этом потом). На 2-й передаче байк сильнее замедлится и когда скорость будет казаться Вам не сильно высокой, то начинаем поворот ... опять в ту сторону, где больше места. В идеале повороты желательно проходить с небольшим ускорением чуть-чуть добавляя газу, но для начала будет достаточно и ровного газа.

Если бордюр уже близок и Вы понимаете что скорость всё ещё высока для входа в поворот, то **не пытайтесь тормозить и рулить, чтобы вписаться и пройти поворот**. Лучше оттормаживайтесь держа байк прямо до полной остановки, так как в наклоне при использовании тормоза (как говорилось выше) **байк может просто выскользнуть из-под Вас**.

При остановки не трогаем рычаг сцепления вплоть до почти нулевой скорости (байк будет замедляться более эффективней при включенной передаче, точно так же как и на автомобилях). Хотя на некоторых мотоциклах при торможении коробкой без выжатого сцепления двигатель может просто заглохнуть. Тогда выжимайте сцепление пораньше. Можно нарисовать стоп линию на Вашей тренировочной площадке (или выбрать трещину в асфальте для определения таковой) и потренируйтесь останавливаться перед ней (как будто это стоп линия на перекрёстке).

Сцепление выжимается при подъезде к стоп линии (3-5 метров). Можно попытаться воткнуть нейтралку, но если это затруднительно (сложно с непривычки держать под контролем равновесие, давление на рычаг

тормоза и работу левой ноги по переключению передач), то сделать это можно после полной остановки мотоцикла.

Желательно с самого начала приучить себя при выполнении поворота перемещать стопу внутренней (по отношению к повороту) ноги чуть назад и опираться на подножку носком, а не серединой стопы. По мере совершенствования своих навыков Вы будете закладывать мотоцикл в поворотах всё круче и круче. Так вот, на многих (в основном спортивных) мотоциклах при ощутимом наклоне можно запросто носком зацепить дорожное полотно, что может привести к травме и даже к падению. Обратите внимание на мотоциклистов во время прохождения поворотов в кольцевых шоссе гонках по телевизору – все они перед наклоном байка перемещают стопу назад и опираются на подножку только носком.

Покатайтесь так и потренируйтесь переключать скорости, тормозить и поворачивать как влево, так и вправо. Необходимо помнить о важности поворотников. Учитесь с самого начала их включать перед совершением поворота **и выключать после его завершения**. Поворотники придуманы не для красоты, а предназначены для оповещения других участников движения о Ваших манёврах. Не стоит думать, что раз Вы движетесь на мотоцикле, то вы круче и быстрее всех. Это самая распространённая ошибка новичков. При выполнении каких-либо манёвров на дороге всегда пользуйтесь поворотниками и зеркалами !!! Взгляд в зеркала заднего вида даст информацию о том, что происходит у Вас за спиной. И поглядывайте в зеркала каждые 5-10 секунд. «Лётчиков» на крутых тачках (как машинах так и мотоциклах) хватает на дорогах и ситуация за Вашей спиной может поменяться за несколько секунд. Поэтому во время тренировок учитесь пользоваться поворотниками и смотрите в зеркала перед выполнением поворотов или перестроением. И ещё желательно перед самым манёвром бросить короткий взгляд через плечо, так как имеется **«слепая зона»** и часть дороги скрыта от Ваших глаз при взгляде в зеркала.

И так, последовательность действий, которые надо отработать до автоматизма:

- 1) Перед посадкой на мотоцикл провести визуальный осмотр мотоцикла, открыть топливный краник;
- 2) Сесть на мот и убрать подножку;
- 3) Завести двигатель и дать ему немного прогреться;
- 4) Включить первую скорость, плавно отпустить сцепление и начать разгон;
- 5) Переключайтесь вверх; ... держите скорость ровной; ... начните замедляться плавным закрытием газа и переключением вниз с перегазовкой (смотри далее как её делать);
- 6) ***Включите указатель поворота, посмотрите в зеркало заднего вида и бросьте короткий взгляд через плечо*** (взгляд через плечо может спасти Вашу жизнь, это на самом деле так);
- 7) Совершите поворот, ***отключите поворотник***, бросьте контрольный взгляд в зеркало (не зацепили Вы кого-нить в повороте ☺)
- 8) Начните небольшой разгон, далее сброс скорости и торможение до полной остановки;
- 9) Перед тем, как слезть с мотоцикла ***не забудьте поставить его на подножку !!!***
- 10) Закрытие топливного краника (если необходимо).

Ещё раз заострю внимание на последовательности действий при выполнении поворота или перестроении:

****) заблаговременно включить указатель поворота (за 3-4 секунды до выполнения манёвра); посмотреть в зеркало; взгляд через плечо; выполнить намёвр; выключить поворотник; контрольный взгляд в зеркало.***

Как говорилось выше – взгляд через плечо однажды (а может и много раз) спасёт Вам жизнь. А забытый мигающий указатель поворота может ввести в заблуждение других участников движения и привести к ДТП, так что старайтесь про них не забывать и сразу после поворота или перестроения нажмите на кнопку поворотника и сигнал отключиться (***поз. 16 рис. 1***).

Немного хочу сказать про подножки для парковки мотоцикла. Некоторые мотоциклы оборудованы боковыми подножками, некоторые центральными, а некоторые имеют оба варианта. Так же на некоторых мотоциклах есть датчик положения боковой подножки, который остановит работающий двигатель при попытке проехать с неубранной подножкой. Так что не удивляйтесь если Ваш мотоцикл вдруг заглох после включения первой передачи – возможно у Вас как раз такой вышеописанный вариант. Иметь центральную подножку – это хорошо и удобно. Например смазывание цепи из аэрозольного балончика при парковке мотоцикла на центральной



подножке не представляет никаких трудностей – заднее колесо находится в воздухе и при нейтральной передаче свободно вращается вместе с цепью. Но вот поставить мотоцикл на эту самую подножку ... не так-то просто с первого раза и требуется знание **техники** выполнения этого «приёма». Желательно попросить друга подстраховать Вас и встать с правой стороны мотоцикла. Удерживайте мотоцикл вертикально обеими руками держа руль стоя слева как перед посадкой. Носком правой ноги слегка надавите на боковой выступ подножки (см. рисунок) пока обе стороны «подковы» не упрутся в землю. Убедитесь что мотоцикл стоит строго **вертикально** и руль смотрит **прямо**. Если на Вашем мотоцикле есть сзади дуга для пассажира как на фото справа, правой рукой возьмитесь на неё сбоку. Теперь надо одновременно всем своим весом надавить носком правой ноги на выступ (как будто Вы поднимаетесь на ступеньку с отрывом левой ноги от земли), левой рукой потянуть руль на себя, а правой рукой потянуть вверх и назад. Если не получилось, значит не весь свой вес перенесли на выступ ... ну или просто веса в Вашем теле маловато ☺ . Ну и прежде чем поставить мотоцикл на подножку (центральную или боковую) убедитесь что поверхность под мотоциклом достаточно прочная. В противном случае подножка может просесть в мягком грунте и байк упадёт.



Хотел бы упомянуть интересную особенность мотоцикла – **он едет туда, куда ты смотришь !!!** Отсюда вытекает основное правило мотоциклистов – **«Смотри туда, куда хочешь ехать (или где хочешь оказаться)»**. Это означает что при движении не смотри себе под колёса или на бампер впереди движущегося грузовика. Если заметил открытый люк на дороге, кирпич или лужу солянки – ищи пути объезда. В противном случае может произойти так называемая **«фиксация взгляда»** и ты окажешься именно там, где тебе быть не хотелось. Спроси любого мотоциклиста – он подтвердит мои слова. **Значит сразу учись при движении на мотоцикле смотреть туда, куда тебе надо ехать.**

Вот примерно такие моменты надо тренировать.

Через несколько таких тренировок чувствовать себя Вы будете гораздо уверенней ☺ . И тогда нужно будет преступить к освоению важного приёма – **интенсивного торможения**.

Так вот, идеальное торможение происходит примерно так (спасибо Maxie Max panins@online.ru за перевод):

Ты **постепенно** нажимаешь на рычаг переднего и на педаль заднего тормозов одновременно и с примерно одинаковой силой - это первая фаза торможения. Часть массы при сжатии передней подвески переносится вперед, и твои руки немного сгибаются.

Теперь приотпускаешь или отпускаешь полностью задний тормоз и **плавно** (!) увеличиваешь давление на передний; передняя шина приняла на себя большее или даже все сцепление с дорогой. В этой фазе пропорция распределения тормозного усилия может достигать соотношения **100 / 0**. Помни, что если она в области 85/15, то ты используешь тормозную силу своего мотоцикла не полностью.

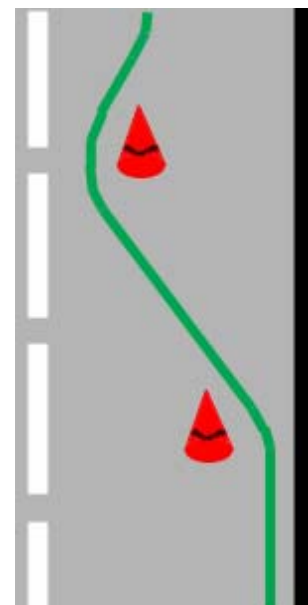
Скорость гасится, и сила, которую ты прилагаешь к тормозам и шинам, уменьшается (количество энергии мотоцикла пропорционально квадрату скорости). Передняя подвеска распрямляется. (Если торможение было экстренным, именно в этот момент ты переводишь дыхание и произносишь коротенькую молитву-благодарение). Ослабляешь усилие на переднем тормозе во избежание блокировки переднего колеса на малой скорости - и вновь увеличиваешь давление на педаль заднего тормоза.

Даже если ты оттормаживаешься со 160 км/ч, все равно последние метры (или сантиметры?), которые ты проезжаешь на 10 км/ч - это движение на малой скорости, и поэтому непосредственно перед остановкой желательно пользоваться только задним тормозом. Поэтому в заключительной фазе торможение происходит по формуле **0 / 100**.

Главное правило – не дай колёсам заблокироваться!!! Если блокировка наступила – сразу же приотпусти рычаг тормоза!!!

Ещё одно упражнение желательно потренировать, так как выполнять этот манёвр я думаю придётся периодически. Этому не учат в российский автошколах, а вот в немецких это упражнение входит в состав обязательных при сдачи практического экзамена.

Поставьте 2 конуса (или бутылки из-под минералки) на расстоянии метров 8-9 друг от друга и со смещением по осевой в 20 – 30 см как показано на рисунке. Траектория Вашего движение обозначена зелёным цветом. Попробуйте для начала разогнаться до скорости в 20 км/ч и проехать по указанной траектории с этой скоростью. Я думаю должно получиться. А с какой скоростью Вы планируете ездить по городу ??? Надеюсь не более максимально допустимой, т.е. 60 км/ч. Попробуйте разогнаться до 60 км/ч и объехать эти 2 конуса. Уверен на 99% что ничего не получится. А теперь попробуйте ещё раз, только метра за 2 до первого конуса сбросьте газ и выжмите сцепление. Ну как ??? Почувствовали на сколько проще наклонять мотоцикл с выжатым сцеплением ??? Так вот, **объезд препятствия проводите с выжатым сцеплением. Второй вариант этого упражнения – объезд с предварительным торможением.** Так же разгоняемся до 60 км/ч и метров за 10 до первого конуса сбрасываем газ и давим на рычаг переднего тормоза (1 секунду). За 2 метра до первого конуса отпускаем тормоз и выжимаем сцепление, наклоняем байк влево, затем вправо, возвращаемся на свою линию движения, отпускаем сцепление. **Научитесь хорошо делать это упражнение и Вам будет легче объезжать машины, которые неожиданно выскочили перед Вами после парковки у обочины, например.**



Как я говорил выше при переключении передач вниз желательно всегда использовать **перегазовку** – это продлит жизнь сцеплению. Как правильно это делается:

- 1) **Выжмите сцепление;**
- 2) **Переключитесь на пониженную передачу;**
- 3) **Крутаните ручкой газа;**
- 4) **Плавно отпустите рычаг сцепления.**

Вот Вы и освоили программу для «чайников», с чем я Вас и поздравляю!!! Ну а теперь Вам **необходимо оформиться в автошколе, пройти более углубленное изучение мотоцикла и приёмов вождения, сдать экзамен и официально получить права категории «А»!!!**

После получения прав можно выезжать на своём мотоцикле в город. **Вот тут начинается самое интересное.** Основное, что надо помнить при езде по городским, да и загородным улицам – это **всегда быть в «боевой готовности» !!!** Всегда смотрите в оба, не забывайте пользоваться поворотниками, звуковым сигналом, следите не только за состоянием дорожного полотна и участниками движения, но и контролируйте припаркованные машины, пешеходов, велосипедистов и старушек с собачками. После разбора очередного ДТП с участием мотоциклиста слышишь одну и ту же фразу: **«А я его не заметил !!!»** И правда водители автомобилей часто действительно не видят мотоциклистов. **Отсюда мораль: надо быть как можно заметнее на дороге.**

Т.е. днём ездить с включенным дальним светом, желательно иметь шлем с хорошей яркой раскраской и ездить в яркой куртке. И то Вас могут не заметить ... но шансов у Вас будет больше, чем у того, кто



гоняет на чёрном мотике, в чёрной куртке и чёрном шлеме – как знаменитый **[Ghost Rider](#)** ↑... и как ни странно – таких **«партизанов»** очень много ... Но у каждого свои вкусы ... Всё же чёрную одежду я бы не рекомендовал ... да и летом в ней сильно жарко будет !!! Будьте внимательны при перестроении из одного ряда в другой. Не забывайте про поворотники. Смотрите в зеркала и, перед самым манёвром, бросьте взгляд через плечо. Если собираетесь перестроиться в соседнюю левую полосу, например, то включив поворотник, посмотрев в зеркала и бросив взгляд через плечо (был случай что меня обогнала HONDA по моей же полосе, причём справа ... хорошо что головой крутнул и заметил) перестройтесь сначала ближе к разделительной линии, ещё раз гляньте через плечо и если нет помех – перестройтесь в левую полосу, но не прыгайте сразу в середину, а займите положение так же ближе к осевой. Что касается Вашего расположения на полосе, то есть 2 рекомендации – держаться левой или правой колеи впереди движущегося автомобиля. Движение по центру

может быть не очень приятным так как там скапливается весь мусор. Да и если авто перед Вами пропустит открытый люк между колёс, то Вам его объехать будет не просто. Я сам, в основном, держусь левой колеи, но и у правой тоже свои плюсы. Держитесь подальше от агрессивных водителей и не соревнуйтесь в скорости с придурками (он свой столб ещё встретит) – Вы по неопытности навернётесь, а над вами ещё и посмеются.

И ещё важный момент который надо помнить во время езды на мотоцикле – держите достаточную дистанцию по отношению к впереди движущимся транспорту. **Минимально-безопасное расстояние** измеряется не в метрах, а в секундах, так как зависит от скорости и составляет **2 секунды**. Т.е. если впереди Вас движется автомобиль то выберите какой-либо ориентир, как то дерево, трещина на асфальте или воображаемую точку на проезжей части мимо которой только что эта машина проехала. И начните считать. Если Вы достигли этой точки раньше чем через 2 секунды – то расстояние между Вами и авто слишком малое. В случае аварийного торможения автомобиля у Вас есть шанс познакомиться с его бампером ☹.

Для замедления не пользуйтесь **только** двигателем, всегда задействуйте рычаг или педаль тормоза – это зажгёт **стоп-сигнал** и оповестит движущихся сзади о вашем замедлении.

При подъезде к перекрёстку, на котором уже долгое время горит **«зелёный»** желателно замедлиться до **30-40 км/ч**. Если включиться **«красный»** и расстояние до перекрёстка **более 10 метров – тормозите**; если менее 10 метров – **чуть** добавьте газу и проезжайте (желательно посмотреть по сторонам, не начал ли кто движение в поперечном направлении). Тормозной путь при скорости **40 км/ч** составит около **10-12 метров**, значит в случае торможения при дистанции менее 10 метров Вы рискуете оказаться посреди перекрёстка. При остановке желателно на землю опираться обоими ногами – в этом случае мотоцикл будет находиться в более вертикальном положении и троганье с места будет проще. Да и тем самым сможете избежать таких неприятностей как попадание единственной опорной ногой на песок (который непонятно от куда взялся на дороге) или в лужу масла/солярки – нога просто начнёт скользить в бок и Вы понять не успеете почему мот начал заваливаться – говорю из личного «опыта» - опорная нога попала на песок ... каким чудом удержал байк – не знаю.

Обгон грузовиков и автобусов производите по возможности с большим боковым расстоянием и вообще держитесь от них подальше и на прямой. Мимо автобуса, стоящего на остановке, проезжайте медленно, так как пассажиры могут неожиданно появиться перед вами когда мотоцикл поровняется с автобусом – тоже говорю из личного (печального) опыта – школьник выскочил из автобуса и помчался через дорогу не глядя по сторонам ... и как результат – паренёк в больнице с сильными ушибами бедра, а у меня разборки с ментами.

Поворачивая – **не срезайте углы**. Старайтесь описывать большую дугу при прохождении поворотов.

Подведу итог - к чему надо привыкать с самого начала: перед поездкой проводить визуальный осмотр своего мотоцикла на предмет его исправности, помнив про давление в шинах; соблюдать ПДД; во время движения держите 2 пальца на рычаге переднего тормоза, это сократит тормозной путь; при перестроении пользуйтесь поворотниками, зеркалами и гляньте через плечо для контроля «слепой» зоны; при повороте операйтесь на внутреннюю подножку носком ноги и смотри туда, где хочешь оказаться; держитесь на безопасном расстоянии от других участников движения и старайтесь не срезать углы.

Ну и относитесь к другим участникам движения и пешеходам так, как желаете чтобы относились к Вам. И знаком «хорошего тона» является приветствие «двухколёсной братии» во время движения, так что не забывайте об этом ☺ ... так оно веселей !!!

Хорошей Вам дороги.

Глава 6. Уход за мотоциклом

Не достаточно купить мотоцикл, ездить на нём и периодически заправлять его бензином. Есть некоторые вещи, которые надо выполнять периодически по уходу за вашим мотиком. Далее хотелось бы заострить внимание на некоторых важных моментах.

Первым делом, как уже упоминалось выше, постарайтесь достать мануал по Вашему мотоциклу и изучите его. Большая подборка документации по различным мотоциклам находится здесь: <http://ursa.irk.ru/manual/> и тут <http://www.bikechatforums.com/viewtopic.php?t=41567>

Обратите внимание на информацию по расходным материалам (масла, фильтры, охлаждающая (если есть) и тормозная жидкости) и срокам их замены. Старайтесь покупать масло, рекомендуемое заводом изготовителем или близкое к нему по типу. Не пожалейте денег на покупку хорошего масла ... оно продлит жизнь двигателя и сэкономит денег на его ремонте ☺. Если некоторые воздушные фильтры можно почистить или постирать, то масляный фильтр всегда меняйте вместе с маслом. О типах масла и периодичности его замены говорилось во второй главе «**Общие сведения о Мотоциклах**», но ещё раз напомним – масло меняйте раз в сезон (перед сезоном или после его завершения) или каждые 7-6 тыс.км.

Так же периодически проверяйте состояние шин Вашего мотоцикла и остаточный профиль протектора. Если колёса поизносились или имеются продольные трещины, то ездить может быть опасным. Лопнувшая лысая покрышка на автомобиле закончится сбросом скорости, съезду к обочине и установки запаски ... а на мотоцикле в **лучшем** случае ушибами (если Вы были в защите и скорость была не высокой) и ремонтом разбитого байка. Можно отложить замену масла на недельку-две, но вот откладывать покупку новых покрышек не стоит.

Статью про шины читайте тут: <http://www.drivemc.ru/articles/37.htm>
и тут: <http://www.motoforum.ru/viewtopic.php?t=56>

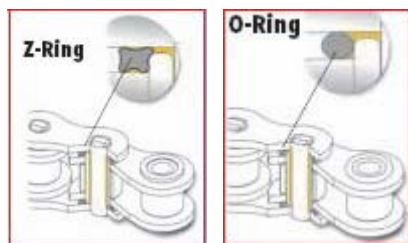
О выборе шин: <http://www.moto-penza.ru/modules.php?name=Articles&pa=showarticle&artid=45>

Ну и на всякий «пожарный» случай желательно всегда с собой иметь герметик или ремкомплект для ремонта мотоциклетных шин.

Если у Вас мотоцикл с **карданным** приводом, то каждые **8000-10000 км** пробега необходимо проверять соединения, пыльники и менять масло в редукторе. Если на мотоцикле имеется **цепной привод** – это означает что Вам необходимо следить за цепью. К чему это сводится:

- 1) Следить за натяжением цепи.
- 2) Периодически смазывать цепь.

Имеется специальная смазка для цепей в аэрозольных балончиках, которую можно купить в велосипедных и мото-магазинах. Если такую смазку достать не получилось, то можно использовать SAE 80 или 90. А периодичность смазывания – каждые 500-600 км пробега или каждый раз после поездки по пыльной местности или дождя. Если на цепь налипла грязь, то перед смазкой цепь желательно помыть мягкой щеткой с мылом. Не используйте бензин – это повредит сальникам. Смазывать лучше горячую цепь. После смазки нужно дать мотоциклу постоять 10-15 минут, чтобы смазка успела прилипнуть к цепи и не разлетаться, забрызгивая все вокруг. Смазку желательно наносить на внутреннюю поверхность цепи предварительно вывесив заднее колесо (используя центральную подножку например). При вращении колеса центробежная сила распределит смазку от внутренней поверхности во внутрь.



Цепи бывают нескольких типов: **Z-, O-, X-ring**. Смазки бывают **универсальные** (для всех типов), а бывают и для конкретного типа. Так что уточните какая цепь на Вашем мотоцикле и какую смазку лучше использовать.



Для того чтобы облегчить себе жизнь, народ придумал специальные устройства, которые осуществляют смазку цепи автоматически («**Автоматические Маслёнки**» или «**Chain Oiler**»). Стоит он в пределах 70-250 у.е. Немного информации по таким устройствам можно найти по следующим ссылкам:



<http://www.chainoiler.co.uk/>
<http://www.hawkeoiler.com/index.html>
http://www.cls200.de/index_e.htm
<http://www.pro-oiler.com/>
<http://www.scottoiler.com/>
(спасибо Grozab'у за ссылки)

Срок службы цепи примерно 2 года (при необходимом обслуживании). Цепь желательно менять вместе со звёздочками. Дополнительно про обслуживание цепи читаем тут: <http://www.drivemc.ru/articles/42.htm>

Одним из самых важных узлов вашего мотоцикла являются **тормоза**. Следите за состоянием тормозных колодок и дисков. Следите за исправностью тормозной системы (прокачка в случае попадания воздуха, замена тормозной жидкости). Рекомендуется использовать армированные шланги, так как простые шланги могут стать растяжимыми, что может привести к менее эффективному торможению (или отказу тормозов вообще) во время движения.

Хорошая статья по обслуживанию мотоцикла находится в Главе 11 «**Выдержки из книг и статей**» - «**Обслуживание и ремонт японского мотоцикла**»

Так же много интересных и полезных статей по ремонту и обслуживанию мотоциклов найдёте здесь: <http://norton.mo125.ru/articles.htm>

Огромное спасибо ibi (ibibanov@mail.ru) и Босс (boss@moto.ru) за советы по подготовке мотоцикла к зимовке и сезону.

Как правильно хранить мотоцикл зимой:

Подготовка своего мотоцикла к зимовке не займёт много времени, но если всего этого не сделать, то весной у Вас будут проблемы, на решение которых уйдёт гораздо больше времени и средств. Итак, что надо будет сделать по окончанию сезона:

1. Хорошо помыть мотоцикл;
2. Снять аккумулятор, хранить его в теплом помещении и периодически подзаряжать раза 3-4 в течение зимы. Ток заряда должен составлять 10% от номинальной емкости аккумулятора, т.е. для аккумулятора номинальной емкостью 14 ампер/часов оптимальным током заряда будет 1,4 ампер в течение 10 часов. Не забудьте, поставив аккумулятор на зарядку, проверить ток заряда через 15-20 минут – он обязательно повысится, что связано с внутренними химическими процессами в самом аккумуляторе. Не забудьте обеспечить выход газов, вывинтив заливные пробки из аккумулятора, если он обслуживаемый;
3. Сбросить давление в шинах (1,2-1,5 атм.) и вывесить байк, чтобы он не касался покрышками пола (если мот не получится вывесить, то давление в шинах установите 3 атм., только весной не забудьте давление проверить ☺);
4. Добавить стабилизатор топлива (fuel stabilizer) в бензин и дать поработать двигателю, чтобы топливо со стабилизатором добралось до карбюраторов и всех бензомагистралей; Сначала в бак заливается СТРОГО В УКАЗАННОЙ НА ЭТИКЕТКЕ ДОЗИРОВКЕ стабилизатор топлива, потом собственно бензин;
5. Сменить масло и масляный фильтр;
6. Полностью заправить бак бензином для предотвращения коррозии стенок бака; обязательно закрыть топливный краник;
7. Выкрутить свечи, залить в цилиндры масло для двигателя по 20 мл, прокрутить стартером коленвал пару раз, чтобы на стенках цилиндров образовалась защитная масляная пленка;
8. Побрызгать хромированные и металлические поверхности WD-40 или консервирующей смазкой;
9. Заткнуть глушители (или закрыть пластиковыми пакетами), для предотвращения попадания внутрь влаги;

10. Если Вы собираетесь хранить мотоцикл с водяным охлаждением на улице или в не отапливаемом гараже, рекомендую начать подготовку к зиме именно с приведения плотности тосола в норму.

11. Натереть кондиционером кожаное седло

Кожу и резину по возможности забрать в теплое, слегка влажное помещение.

Мотоцикл лучше всего хранить в помещении при температуре 10-15 градусов. Основной вред приносит не температура, а её перепады, вызывающие выпадение росы в труднодоступных местах и разрушение резиновых деталей.

Более подробную информацию по этой теме смотрите тут:

<http://suzuki.mcf.com/winterstorage.html>

http://www.maxmoto.co.uk/techtalk_winter_layup.shtml

<http://www.eecs.umich.edu/~deroo/bike.dir/winterize.html>

Вывод из анабиоза, или как завести мотоцикл после зимы

Перед первой поездкой после зимы не забудьте проверить давление в шинах (обязательно, а не то возможны эксцессы!), уровень охлаждающей жидкости (у кого есть) и масла. Если Вы не меняли масло осенью, его рекомендуется как можно раньше сменить, равно как и фильтр. Белый дым из глушителей первые 10-15 минут работы двигателя – нормально, это выходит конденсат, образовавшийся там за зиму, если глушители не были закрыты полиэтиленовыми пакетами. Если первая передача стала включаться с хрустом, значит, пришла пора прокачать гидропривод сцепления (у кого есть). Если тормоза ощущаются плохо, то же самое надо сделать и с ними. Тормозная жидкость типов DOT 3 и 4 гигроскопична и втягивает в себя воду из окружающего воздуха.

Для того, чтобы бороться с причинами весенней нерадивости мотоцикла, надо прежде всего понять ее возможные причины. Причины весенней незаводки (при условии, что мотоцикл заводился осенью, и если механические повреждения исключены), практически все сводятся к двум:

1) топливо

2) зажигание

Начнем с топлива. Существует такое понятие, как срок хранения бензина. От этой беды есть панацея - импортная жижа под названием "стабилизатор топлива" (fuel stabilizer), но наливать ее надо было осенью, сейчас уже поздно.

Что может помочь сейчас? Чтобы обеспечить приток свежего топлива, надо слить бензин из бака и поплавковых камер. Из бака бензин проще всего слить так: закрыть кран, снять с крана резиновый шланг, ведущий к карбюраторам (там надо расцепить такой маленький хомутик), подставить емкость и открыть кран (это если кран у вас механический, а не вакуумный). Не забудьте соразмерить емкость с количеством оставшегося в баке бензина, а то разольете все на мотоцикл.

Если кран вакуумный (о чем красноречиво свидетельствуют два шланга, идущие от него к карбюраторам и блоку цилиндров), то нужно снять с блока цилиндров тонкий резиновый шланг и создать там разрежение, проще говоря, всосать воздух через него. Если кран исправен, через основной шланг польется бензин. Держать вакуум можно прищепкой, зубами замучаетесь. Не бойтесь, бензина не глотнете, в этот шланг он не поступает. В конце концов, если первые два варианта представляются слишком сложными, можно и просто снять бак и перевернуть его ;)).

Слив бензин из бака, нальем туда свеженького, заботливо налитого утром в канистру на заправке. Не скупитесь на количество: некоторые трудные мотоциклы почему-то заводятся только с полным баком. Еще хорошим ходом является оставить при заводке крышку топливного бака открытой на случай, если топливо не поступает в карбы из-за вакуума.

Теперь находим сливные винты поплавковых камер. Они (количество винтов зависит от количества карбюраторов и ровно соответствует ему) находятся в самой нижней точке карбюратора (иначе какой же из него слив ;)), так что найти их довольно легко. Если карбюраторов четыре, двигатель рядный или V-образный, придется вооружиться плоской длинной отверткой с длиной жала около 12 см. Подсвечивая

фонариком (иначе даже при дневном свете не найдете сливные винты), осторожно выкручиваете по очереди все винты, заранее подложив под него ветошь, хорошо впитывающую влагу. Выльется из поплавковых камер не так много, так что тряпки 50x50 вполне хватит, чтобы все это впитать. Хороший шанс посмотреть, не нуждаются ли карбы в чистке – если кончик винта грязный и ржавый, значит, пора.

ОК, с топливом разобрались. Теперь зажигание. Система зажигания в той части, которая доступна чайнику для инспекции и ремонта, состоит только из свечей и аккумулятора, так что этим и ограничимся. Состояние аккумулятора является важнейшим фактором беспроблемной заводки, так что рекомендую этим не пренебрегать. Автомобильный аккумулятор, «прикуренный» через провода, поможет, но не даст такого эффекта, как хорошо заряженный заранее собственный мотоциклетный аккумулятор. Не говоря уже о том, что саморазрядившийся за зиму аккумулятор не прокрутит движок, он еще и не даст нужного напряжения на «мозги», которые вследствие этого откажутся правильно работать и давать искру. Так что с разряженным аккумулятом лучше даже и не пытаться.

Свечи лучше всего проверять специальным пробником – производители строжайше запрещают проверку свечей «на пробой» на массу. Впрочем, можно и так, если не жалко «мозги» стоимостью \$500. А пробник по сравнению с этим стоит копейки, да и всегда пригодится, не только на мотоцикле, но и на автомобиле. Электрод на «дуле» пробника надо поставить на кончик свечи, а другой, болтающийся, закоротить на массу. Массы вокруг полно – блок цилиндров подойдет ;)). Только не используйте в поисках массы бензобак или карбюратор!!! Если свеча не «пашет», ее можно заменить на новую, а можно постараться реанимировать, если она вообще реанимируется. Для этого попробуйте зачистить электроды в месте, где между ними по идее должна пробивать искра, тонкой наждачкой и выставите зазор, рекомендуемый производителем (это очень важно!).

Теперь, когда у нас свежий бензин в баке и поплавковых камерах, а также хорошо заряженный аккумулятор, можно приступать собственно к заводке. Заводите при полностью вытянутом подсосе, причем ручку газа в это момент **ВООБЩЕ** не трогайте!!! Дело в том, что при движении ручки газа смесь не обогащается, а наоборот, обедняется за счет поступающего в больших количествах воздуха, поэтому, крутя газ, вы мотоцикл никак не заведете. Лучше вообще ручку газа не трогайте, уберите от нее руки подальше. Пробуйте заводить при всех вышеперечисленных условиях (проверьте краник) не более трех раз, потом потребуется продувать цилиндры. Для этого при очередной попытке поверните до отказа ручку газа и подержите кнопку стартера секунд пять. Котлы продуты. Если пять-шесть попыток ни к чему не приводят, можно попробовать две вещи:

1) заводка с толкача

2) заводка на эфире

Первый способ хорошо знаком всем без исключения, но для полноты изложения повторюсь. Толкать надо минимум вдвоем, так как одного человека на заводку более чем 400-кубового байка точно не хватит, если он, конечно, не стоит на вершине Джомолунгмы. Подсос надо опять же полностью вытащить, если двигатель холодный. Заводить с толкача по грунтовой дороге японский байк с высокой степенью сжатия вообще практически бессмысленно, особенно если она влажная. Сам пробовал, гы. Для совсем несведущих – процедура такая: водитель восседает на байке, втыкает вторую передачу и держит рычаг сцепления нажатым, а тем временем другой расталкивает его до скорости бега. Зажигание не забудьте включить ;) Критичным является «дожатие» байка в тот момент, когда водитель отпускает рычаг сцепления, и в силовую цепь включается двигатель. Водителю надо быть готовым к тому, что аппарат заведется и помчится вперед. Тогда надо срочно нажать рычаг сцепления и переключиться на нейтраль. Глушить двигатель в течение минут 15 не рекомендуется, чтобы он прогрелся, а аккумулятор – хоть чуть-чуть зарядился.

Если и эфир не помог, значит, дело в чем-то другом, требуется диагностика и, в случае необходимости, ремонт. Делается это так: снимается крышка воздушного фильтра (у кого фильтр под баком, приподнимается бак), прямо на фильтрующий элемент набрызгивается щедрое количество эфира (Starting Fluid, 100 рублей в любых автозапчастях), крышка закрывается (на место ставится бак, можно пока не прикручивать, главное – не упустить время, пока эфир испарится). Теперь заводимся опять же на вытасченном подсосе. Если с трех-четырёх раз движок не запустился, значит, нечего ловить, надо ехать в сервис. Если хотя бы чихнул, можно попробовать повторить процедуру. А запах... Смотрите не задохнитесь.

Ну, думаю, к этому моменту уж все, кто мог, завелись. Кто не смог – уже на сервисе.
(оригинал статьи на <http://www.moto.ru>)

Глава 7. Физическая подготовка

Езда на мотоцикле сильно отличается от езды на автомобиле. В нашем случае во время движения на байке основное, что надо постоянно делать это визуально контролировать ситуацию: состояние дорожного полотна, поведение на дороге участников движения, а так же следить за ситуацией в придорожной полосе (дети, пешеходы, собаки и т.д.). Тут основным органом чувств являются глаза. Имеются несколько рекомендаций в случае если Ваше зрение не 100% и в нормальной жизни Вы носите очки. Если нет возможности заполучить лазерную операцию по коррекции зрения, то, желательно, обзавестись контактными линзами, так как при аварии есть вероятность повредить глаза разбитым стеклом от очков. Да и носить очки в интегральном шлеме не очень удобно.

Периферийное зрение очень важно для мотоциклистов и его можно развить при помощи выполнения не сложных упражнений, описанных ниже.

(из книги Ника Йенача. "Техника спортивной езды").

Выполните следующие упражнения, чтобы оценить свое периферийное зрение и выполняйте их почаще, чтобы его улучшить.

1. Идите по тротуару, глядя строго вперед, и считайте трещины в асфальте. Это упражнение важно для всех мотоциклистов, потому что учит собирать информацию (считать трещины) не отрывая взгляд от дороги.
2. Глядя на толпу, сфокусируйте взгляд на одной точке. Отслеживайте движения людей, не переводя глаза. Это упражнения полезно для тех, кто часто ездит по оживленным улицам, потому что учит видеть других участников движения, не отводя взгляд от дороги.
3. Постарайтесь посмотреть фильм, глядя в угол экрана телевизора. Это научит вас лучше ездить в группе. Вы сможете сфокусироваться на дороге перед ведущим байком, отслеживая его положение периферийным зрением.
4. Возьмите книгу, резко откройте ее и мгновенно закройте. Что вы успели прочесть? Сколько картинок вы успели увидеть? Это упражнение помогает научиться быстро усваивать информацию, что особенно полезно при выезде на оживленную улицу и проверке ситуации сзади с помощью зеркал или взгляда через плечо. Вы должны научиться видеть как можно больше за минимальное время. Конечно, если обернуться и не спеша все рассмотреть, вы увидите больше, но есть ли у вас такая возможность в плотном трафике?

Выполняйте эти четыре упражнения почаще и ваше периферийное зрение улучшится, а вместе с ним улучшатся и ваши навыки вождения

Ещё хорошее упражнение по укреплению мышц глаз, которое я сам часто делаю, так как по работе много приходится сидеть за компьютером.

- Поставьте ладони друг к другу и переплетите пальцы рук. Теперь необходимо выпрямить и сомкнуть оба указательных пальца; так же выпрямите и сомкните большие пальцы образовав прямой угол между указательными и большими пальцами. Должен получиться «пистолет» (который часто держит в руках Mr.Bean ☺). Пойдите на балкон или подойдите к окну (при условии, что там можно смотреть вдаль), поставьте локти рук на подоконник, обопритесь подбородком на большие пальцы, а носом слегка касайтесь поднятых вверх указательных. Кончики указательных пальцев должны быть на уровне глаз или чуть ниже. Ну а теперь выполняйте само упражнение: попытайтесь сфокусироваться на кончиках указательных пальцев и старайтесь удержать взгляд как можно дольше; теперь расслабьте взгляд и посмотрите как можно дальше; через 3-4 секунды опять сфокусируйтесь на кончиках пальцев, задержите взгляд на 3-4 секунды и снова посмотрите вдаль. Выполнение этого упражнения по 3-4 минуты хотя бы несколько раз в неделю значительно поможет укрепить Ваше зрение, говорю из личного опыта.



Ну и хотел бы порекомендовать время от времени посещать тренажёрные залы и уделять внимание укреплению мышц торса (особенно спины), рук и ног. Если у Вас «хилая» спина, то Вы постоянно будете «висеть» на руле, что очень не желательно!!! Как я упоминал выше, Ваши руки не должны быть напряжены: руль – это не штанга!!! При правильной посадке локти должны свободно двигаться, т.е. Вы не должны опираться на руль всей своей массой. Тут хорошая сильная спина очень важна. Даже если в спортзал ходить нет возможности, то очень простое упражнение можно выполнять и дома:

- Лягте животом на пол (предварительно подложив под таз большое полотенце или маленькую подушечку – для уменьшения давления на лобковую кость), ступни ног необходимо заблокировать (можно попросить кого-нить подержать или сесть на голени; использовать выступ кровати или дивана как упор) и начните подъём корпуса вверх (как бы «прогиб назад») как можно выше используя только мышцы спины. Руки при этом можно держать по бокам (если такое упражнение тяжело для Вас); за головой или рядом с ней для увеличения нагрузки. Выполняйте 3-4 подхода по максимальному количеству раз. Через несколько регулярных тренировок Вы заметите, что теперь получается прогибаться значительно больше и выполнять большее количество повторений. Не ленитесь!!! Крепкая спина – это ещё и красиво!!!

И делайте небольшой комплекс упражнений перед каждой поездкой, особенно если ехать придётся долго. **Медленно** наклоните голову влево-вправо несколько раз, сделайте несколько **медленных** круговых движений головой; сделайте несколько вращательных движений руками и наклонов туловища вперёд-назад и влево-вправо; покрутите тазом и сделайте несколько приседаний – всё это увеличит приток крови к мышцам, которые будут почти неподвижны во время движения на мотоцикле. Если затекают руки, то используйте моменты остановок на светофорах чтоб их немного размять. И если во время долгого путешествия начинает накапывать усталость – «сделай паузу, скушай Twix», т.е. остановись на обочине или, ещё лучше, возле кафешки минут на 5-10, немного походить, или попрыгать для восстановления кровообращения в ногах и спине, да и стаканчик горячего кофе или чаю тоже не помешает!!! Лучше потратить пять минут на сугрев и восстановление подвижности на обочине, чем потом долгие недели на послеаварийную реабилитацию в больнице.

И последнее что я хотел бы порекомендовать включить в список физических упражнений – тренировку кувырков («ха-ха» скажут многие). Часто при highside'e (перелёте через руль, например в результате лобового столкновения или из-за сноса заднего колеса с последующим выпрямлением мотоцикла) и выполнения «полёта шмеля» (как часто говорят ☺) человек будет лететь кубарем по поверхности. Вот тут умение правильно кувыркаться и группироваться будет очень полезным.



Глава 8. Советы «Бывалых»

Далее я собрал советы «бывалых» (полезные и бесполезные ☺) которые, хочется надеется, помогут Вам при использовании мотоцикла в своей жизни, сократят количество опасных ситуаций на дорогах с Вашим участием и уменьшат число синяков и царапин на Вашем теле и мотоцикле. Все «советы» собирались на просторах Интернета и спасибо всем «бывалым» за их труд.

Перевозка пассажира

Это очень **серьезное** и **ответственное** мероприятие, которое к тому же влияет на управляемость и динамику мотоцикла. Тут нет и тени схожести с перевозкой пассажира в автомобиле, где все несравненно проще. Забудь о перевозке пассажиров и не вспоминай до тех пор, **пока не приобретешь** относительно хороших навыков в управлении.

При перевозке пассажиров ты должен знать и выполнять следующие требования:

- Если мотоцикл не предназначен для второго седока, **не бери его**. На мотоцикле должны иметься сиденье и подножки промышленного изготовления, установленные производителем.
- Никогда не позволяй пассажиру сидеть нигде, кроме специально предназначенного для этого места.
- Суммарный вес водителя, пассажира и багажа не должен превышать полезной нагрузки, указанной в технической документации к мотоциклу.
- **Пассажир тоже должен иметь защитную одежду**. Ведь ты не думаешь, что для него это менее важно, чем для тебя?
- Убедись в том, что пассажир знает правила поведения на мотоцикле. Если до этого ты не ездил с этим седоком и не уверен, что он в точности выполняет твои требования, потрать немного времени и объясни, как себя нужно вести. **Пассажир должен:**
 - Всегда опираться ногами на подножки и не опускать ноги даже на светофоре, то есть вплоть до окончания поездки. Избегать контакта с горячими частями двигателя.
 - Сидеть по мере возможности неподвижно, особенно при остановке или торможении.
 - Всегда наклоняться вместе с мотоциклом. Это значит, что угол наклона его тела должен соответствовать углу наклона мотоцикла. Держаться за пояс водителя и стараться повторять его движения - но не переусердствовать!
- В повороте пассажир должен смотреть вперед через плечо водителя в направлении поворота.
- Параметры подвески и **давление в шинах** должны быть должным образом настроены на дополнительный вес.

При езде с пассажиром делай акцент на комфорт езды в ущерб острым впечатлениям, при этом не забывай настроить подвеску и изменить давление в шинах. Старайтесь переключать передачи настолько плавно, чтобы пассажир в идеале этого просто не замечал (показатель - отсутствие характерного кивка головы в момент переключения).

Старайтесь начинать движение и останавливаться так, чтобы пассажир не замечал фактического начала движения или остановки. **Абсолютная плавность хода - вот к чему надо стремиться. И пассажир должен быть полностью экипирован!!!** Если нет шлема и одежды для пассажира (причём всё должно быть подходящего размера) – не сажайте на свой мот никого!!! Как сильно бы Вас не просили покатать!!!

Периодически попадают заметки на форумах, что произошла авария, пассажир – обычно молодая девушка – погибла, водитель с тяжёлыми травмами в больнице ... произошла ли авария по вине водителя мотоцикла, пьяного пешехода или из-за открытого люка на дороге – не столь важно ... важно с каким грузом предстоит дальше жить водителю мотоцикла и какие ещё разборки с ГАИшниками и родителями погибшей девчонки ему предстоят ... **Так что прежде чем кого-то «покатать» - подумай как следует !!!**

Благовари небеса перед каждым выездом. И благовари их еще больше после удачной и приятной поездки.

Перво-наперво нужно привыкнуть (да-да, привыкнуть) соблюдать ПДД. От соблюдения правил зависит 90% Вашей безопасности как в физическом, так и в юридическом аспектах.

Так вот: ещё один рефлекс, который Вы должны у себя выработать – перед КАЖДЫМ МАНЁВРОМ посмотреть в зеркало заднего вида!!! При этом неважно, смещаетесь ли Вы в своей полосе или разворачиваетесь на проспекте через все полосы и всего пару секунд назад Вы смотрели в зеркало, и там никого не было. Короткий взгляд – и только после это манёвр.

Перед обгоном всегда киньте еще один взгляд через плечо перед самым перестроением. Мотоциклы, как и автомобили, имеют мертвую зону, и последняя проверка может спасти вашу жизнь.

В 25% аварий с мотоциклистами виноваты водители, выполняющие левый поворот. Кстати, большая часть аварий происходит именно в коротких поездках или рядом с домом. Поэтому всегда надевайте полную защиту, какая бы поездка вам ни предстояла.

Если у Вас нет привычки держать пальцы на рычаге тормоза, то лучше эту привычку заиметь. По началу неудобно, но это даёт несколько десятых секунды от начала момента торможения. При этом помогает висящий палец над кнопкой сигнала. Заблаговременный звуковой сигнал может отпугнуть или по крайней мере, привлечь внимание.

Если столкновение неизбежно, то нужно быть готовым к "катапультированию". Всегда лучше падать подальше от мотоцикла, и не надо бояться это делать - это гораздо безопаснее, чем кувыркаться вместе с ним. Даже если вы видите, что удара по касательной не избежать, то все равно лучше оттолкнуть мотоцикл от себя в сторону предполагаемого удара. К этому нужно быть готовым в любую секунду и не расслабляться. Езда на мотоцикле - не игра в шашки.

Перед началом движения на зеленый свет, посмотри в обе стороны. Не отпускай тормоз до тех пор, пока ты действительно не готов начать движение (Иначе водитель позади тебя, увидев погасшие стоп-сигналы, скорее всего получит инстинктивный зрительный сигнал о том, что через мгновение ты поедешь).

Не пересекай двойную сплошную линию. Это приносит всем нам плохую репутацию.

При остановке на светофоре не стой впритык за впереди стоящей машиной, всегда имей возможность улизнуть направо или налево в случае приближающейся сзади опасности. Чтобы не оказаться зажатым между двумя бамперами, при приближении автомобиля сзади по твоей полосе включи первую передачу и будь готов вынырнуть из своей ниши и освободить место тому, кто не успевает от тормозиться.

В очень холодную погоду еще до первого включения передачи следует «оторвать» вклеенные диски сцепления. Это сделать лучше всего на неработающем двигателе, включить первую передачу и при выжатом сцеплении двигать мотоциклом вперед и назад. Теперь можно запустить двигатель и без затруднений переключать передачи. Затруднения вытекают из того, что прохладное масло сумеет «склеить» диски сцепления, и в случае небрежного включения передачи без описанного освобождения может повредиться коробка передач.

Убедительная просьба: пользуйтесь поворотниками!!! Эти девайсы придумали не для красоты.

Разметка на дороге – облегчает жизнь. Благодаря ей хаотичное движение выстраивается в более-менее стройные ряды. Но вот засада – если она пластиковая, то скользкая, как лёд. Если по ней просто ехать, то ещё ничего, а вот если попытаться затормозить, то не удивляйтесь, что на юз колёса сорвутся гораздо раньше. Ну а если она мокрая – то вообще берегись! У меня были случаи, когда я стоя на пешеходной зебре (нехорошо конечно, а что делать?) не мог тронуться с места, пробуксовочка душевная получилась. К трамвайным путям, равно как и к ж/д переездам надо относиться весьма осторожно. Рекомендую их пересекать как можно под более тупым углом, а лучше всего, под прямым. При этом лучше всего проезжать их на ровном газу. Это не всегда получается, т.к. покрытие дороги в этих местах часто напоминает поле боя.

Если начался дождь – то рекомендации следующие:

а) Одеть дождевой комбез. Нет ничего хорошего в том, что вы промокните и задубеете. А дождевик спасает знатно.

б) Снизить темп движения и увеличить внимание.

в) Если Вы попали первый раз, то успокоиться, но при этом быть собранным. Нервничать и торопиться не следует. Это не так страшно, как может показаться на первый взгляд. Главное – привыкнуть.

г) Всякое движение и манёвры должны быть плавными. Газ открывать потихоньку, сильно не закладывать и упаси боже резко тормозить. В целом, манера езды схожа с автомобильной зимней. Уметь ездить в тяжёлых погодных условиях надо, т.к. в хороших легче потом будет.

При езде нужно полностью отключиться от посторонних мыслей и сосредоточиться. Желательно потренировать периферийное зрение: смотреть прямо перед собой, не крутя головой, и держать в поле зрения как можно больше участников дорожного движения. При перестроении или совершении любого другого маневра нужно обязательно не только посмотреть в зеркала, но крутнуть головой, чтобы проверить "мертвую зону" (**специально для новичков: если страшно и непонятно, можно ли ехать, например, при выезде направо на перекрестке, то лучше остановиться**). При обгоне или перестроении нужно проверить сзади не только ту полосу, на которую выезжаешь, но и ту, от которой удаляешься (т.е. посмотреть и налево и направо), т.к. встречаются перцы, скачущие через три ряда: только что его не было, бац, и он уже рядом. **Не нужно самому задерживаться в мертвой зоне автомобиля - вас бортанут не со зла, но кому от этого легче**. Приучите себя поглядывать в зеркала каждые несколько секунд, даже стоя на перекрестке - эта привычка может когда-нибудь вас спасти. При пересечении закрытых перекрестков, даже если вы едете на зеленый сигнал светофора, лучше сбавить скорость - идиотов еще достаточно. Это относится и к старту со светофора - кто-то может лететь на "красный".

За грузовиками лучше не ездить вообще, если не хотите получить в лоб вылетевшим из-под колес камнем.

Если вы мотоциклист начинающий, не убегайте от гайцев и не состязайтесь с отморозками, даже если вы думаете, что вы уже "классно водите". Это аутоэйфория. За рулем будьте внимательны и спокойны.

Если ты считаешь, что мотоцикл - это модно и круто, то сходи на кладбище.

Алкоголь – главная причина большинства аварий с мотоциклами с летальным исходом. Как показывают данные, почти 50% всех мотоциклистов, погибших в аварии, употребили до этого алкоголь. Только у одной трети из них концентрация алкоголя в крови была выше нормы. Остальные пили совсем немного, но и этого было достаточно, чтобы попасть в аварию на мотоцикле.

Сразу купи смазку для цепи. Цепь подлежит смазыванию каждые 300-400 км, и уж будь спокоен - они будут быстро накручиваться на спидометре.

Стандартный замок на руле сломать не очень сложно, особенно если задаться целью, так что присмотри себе замок типа Kryptonite или ему подобный.

Учтите еще одну особенность при торможении передним тормозом на мотоцикле - чем **меньше** скорость, тем больше вероятность блокировки переднего колеса при неаккуратной дозировке усилия на рычаге переднего тормоза. Это еще один довод в пользу того, почему не стоит пытаться оттормаживаться на небольших скоростях только передним тормозом - на него не должно приходиться более чем 75% от общего тормозного усилия. Практически всегда при неумелом управлении мотоцикл заваливается набок, если блокируется переднее колесо. Помни также, что при резком торможении вес стремится перенестись вперед, а заднее колесо в значительной степени разгружается, и оно будет стремиться заблокироваться намного быстрее, поэтому вслед за резким нажатием педали заднего тормоза будь готов вовремя приотпустить ее. В современных условиях дорожного движения и при нынешних скоростях пропорция тормозного усилия приближается уже скорее к 85% передний и 15% задний тормоз, при этом торможение на больших скоростях должно быть по возможности прерывистым.

При ночной езде не двигайтесь слишком близко к тяжелым и дальнобойным грузовикам. Бывает так, что ночью дым от разрушающихся и дымящихся спущенных шин не виден, поэтому внезапно оторвавшийся кусок покрышки может стать неприятным сюрпризом. Кроме того, шины грузовиков частенько бывают

наварными и могут отслаиваться, при этом отслоившийся проектор может сыграть с тобой злую шутку, окажись ты рядом в этот момент.

Самое опасное время суток для движения - закат и рассвет. Будь наготове, не совершай непродуманных действий.

Старайся никогда не находиться в слепой зоне других водителей. Замедляйся или увеличивай скорость. Не позволяй никому находиться в твоей слепой зоне. Замедляйся или увеличивай скорость.

Если есть возможность, отложи поездку после 8 часов вечера, особенно в пятницу и субботу по следующим причинам: 1) На дороге больше нетрезвых (как водителей, так и пешеходов); 2) Увеличивается вероятность появления животных на дороге; 3) Сокращается объем зрительной информации; 4) Притупляется реакция.

При движении по дороге, возле которой пасутся коровы, не удивляйся тому, насколько неожиданно они могут оказаться на проезжей части. Коровы не так быстры, как олени, но в интеллектуальном смысле и те, и другие примерно одинаковы.

На склоне паркуйся передним колесом на подъем. Потом, при начале движения, легче будет откатить мотоцикл назад, нежели толкать его назад в горку (Не забудь про подножку).

Если появилась острая необходимость торможения в повороте - сначала спрями траекторию

Затычки для ушей (типа таких, которые носят строители или пассажирам выдают при полетах на вертолетах) снижают усталость при длительной езде.

Привязывая багаж эластичными ремнями, продевай их **СКВОЗЬ** багаж, а не накидывай сверху.

При езде в очень жаркую погоду помогает смоченная в воде бандана или шейный платок.

В поворот следует входить по широкой дуге, что увеличивает сектор обзора в повороте - это важно!

В дождь двигайся по следам шин впереди идущего транспорта.

На куртке сзади желательно иметь фрагмент отражающего материала. Только в этом случае движущийся позади тебя водитель сможет правильно оценить дистанцию до тебя. (Задний габаритный огонь дает информацию только о том, что ты движешься впереди, и не позволяет оценить расстояние).

Расход топлива сильно увеличивается при встречном ветре - пусть это тебя не удивит. Заправляйся вовремя.

Смотри только туда, куда ты хочешь ехать и где хочешь оказаться (основное правило мотоциклиста). Если ты чувствуешь, что падение неизбежно, все равно продолжай смотреть в ту зону дороги, в которой ты хотел бы оказаться.

Перед неизбежными ямами или кочками привстань на подножках. Практикуй езду на подножках - это улучшает навыки управления.

На длинных перегонах полезно иметь круиз-контроль или стопор ручки газа.

Доверяй своим шинам, но для этого всегда относись к ним как к самым лучшим друзьям.

Маши рукой детям при каждой возможности. Они получают от этого положительные эмоции, и кто знает, может быть спустя несколько лет они вспомнят об этом, это воспоминание станет решающим, и они пополнят наши ряды.

Приближайся к линейным препятствиям (ж/д путям, высоким бордюрам) **под прямым углом**. Добавь газа, чтобы разгрузить переднюю вилку. Встань на подножки.

Повороты проходи только при постоянной тяге или небольшом ускорении. (Не перегружай переднее колесо торможением в повороте)

Регулярно очищай и полируй стекло шлема и обрабатывай специальными составами, которые способствуют удалению капель во время дождя. Мельчайший туман на внешней поверхности стекла также будет сворачиваться в капли и сдуваться ветром с обработанного таким образом стекла. Бери с собой спрей для его очистки - даже небольшие пятнышки на стекле шлема требуют от глаз большого напряжения и могут отвлечь в самый неподходящий момент.

Перед парковкой убедись в том, что подножка находится на твердой поверхности. Асфальт в жаркие дни может быть слишком податливым для малой площади опоры подножки мотоцикла и провалиться на пару сантиметров или больше. Если нет других вариантов, подложи под опору сплюсненную банку из-под кока-колы.

Регулярно проверяй состояние аккумулятора. На мотоциклах они не слишком мощны и сильно нагружены.

Любой более мощный по сравнению со стандартным звуковой сигнал может однажды спасти тебе жизнь.

Простая привычка ездить с охватом рычага переднего тормоза двумя пальцами - и ты выигрываешь целых 0.1 секунды (треть этого времени!). А это почти 3 метра спасительной дистанции!

Делай вид, что ты отлично владеешь своим мотоциклом, может быть, тогда и мотоцикл в это поверит ☺

Инвестируй в приобретение знаний и навыков. Прибыль от этого будет фантастической.

Одежда красит человека. А защитная одежда позволяет этому человеку даже после падения остаться единым целым.

Люби ближнего своего... Но не забудь поставить сигнализацию на мотоцикл.

Отдавая вещь, которую брал у кого-то в займы, постарайся сделать так, чтобы после того, как ты ею воспользовался, она стала немножко лучше - особенно если твой друг однажды дал тебе покататься на своем мотоцикле.

Пусть пассажирка на заднем сиденье нежно обнимает тебя, а не вцепляется мертвой хваткой.

Не жди, что деньги принесут тебе счастье - если только они не потрачены на хороший мотоцикл

Пройди курс оказания первой помощи, он может пригодиться.

Как только услышишь в повороте звук скребущей по асфальту подножки, постарайся сделать вот что:

- Добавь газу (но помни, что и без этого угол наклона близок к критическому и слишком резкое дросселирование приведет к падению набок).

- Примени прием руления, подобный приему, который используется для выхода из заноса (увеличение радиуса поворота).

- Перенеси вес тела в сторону подножки.

В результате любого из этих трех действий мотоцикл будет стремиться занять более вертикальное положение - именно то, к чему ты так стремишься! Не обязательно применение всех трех описанных действий одновременно. Одного будет вполне достаточно.

Частично можно обезопасить себя от рассеянных водителей, двигаясь хотя бы в начале сезона с дальним светом в светлое время суток, по крайней мере на загруженных городских улицах (и плевать, что говорят, будто ты слепишь встречный транспорт, свое здоровье дороже, да и не так много мотоциклов на наших

улицах, и не так уж велико ослепление в солнечную погоду), и надев яркую одежду. Но и это не дает стопроцентной гарантии.

Обгоняя машину, старайся сократить до минимума свое пребывание в мёртвой зоне. И наоборот - если кто-то решил тебя обогнать, но у него это получается слишком медленно (а ты в силу каких-либо причин желаешь сохранить свой темп движения), пропусти его вперед и не рискуй оказаться в его мертвой зоне в тот момент, когда он уже забыл и думать о тебе.

Прогнозируй ситуацию - учись предвидеть, когда движущийся впереди тебя автомобиль собирается сменить полосу или повернуть. Признаки этого: поворот головы водителя; характерный перехват рулевого колеса; незначительный и малозаметный, но все же достаточный поворот передних колес, и наконец, включенный сигнал поворота.

Если видишь, что водитель в машине вертит головой в разные стороны в поисках правильного пути - будь уверен, что тебя-то он уж точно не ищет и не ждет, поэтому сделай так, чтобы он не принял тебя на капот или на крыло - задержись позади него на пару секунд или при обгоне выдерживай значительную боковую дистанцию.

Предпочтительный метод борьбы с нападающим животным (собаками) - изменение скорости движения с целью сбить его с толка. Если пес погнался за тобой, сделай так, чтобы он не сумел угадать, где ты окажешься в следующий момент. Притормози, чтобы он с разгона проскочил впереди тебя, и затем открути газ, и он не успеет тебя догнать. Скоро ему это надоест и он отстанет.

Не нужно шпынять собаку ногой, если не хочешь потерять равновесие. А еще представь, вдруг ему удастся вцепиться тебе в ногу в момент удара - тут уж не избежать не только падения, но и укусов! Да и ботинки могут изрядно пострадать... Кстати, это еще одна причина, по которой не нужно жалеть денег на хорошую защитную обувь и штаны - может сложиться так, что ты стоишь на месте и по какой-либо причине не можешь быстро тронуться. Тут будешь вдвойне рад, что прикупил защиту, прокусить которую собаке будет посложнее, чем джинсы.

Раны следует промывать перекисью водорода, края смазывать йодом и либо накладывать плотную повязку, либо закрывать бактерицидным пластырем, если рана невелика.

Вывих — столь же характерен, как и первые два вида травм. Возникает болезненность при движениях, заметны деформация суставов, отечность. Порой движения вообще невозможны. Помогают *тугая повязка, шины из подручного материала и... скорейшая транспортировка в медицинское учреждение. Ни в коем случае нельзя пытаться самостоятельно вправлять вывих, это может привести к очень тяжелым последствиям.*

Переломы конечностей —возможны не только при дорожно-транспортных происшествиях, но и в результате обычного падения, от какого не застрахован ни один мотоциклист. *Нужно освободить руку или ногу от одежды или обуви и наложить шину из подручного материала (это могут быть куски фанеры, обрезки досок, даже куски толстой проволоки, изогнутые петли и обернутые бинтом), захватывая сразу два сустава и плотно прибинтовывая.* При открытых переломах следует, прежде всего, обработать рану, а уж после этого накладывать шину.

Ожоги различной степени очень похожи на обморожения как по виду, характеру повреждения тканей, так и по методам лечения. При ожогах I и II степени, характеризующихся покраснением участков кожи и образованием пузырей, *можно ограничиться наложением стерильной повязки. Если пузыри вскрылись, их следует смазать стрептоцидовой эмульсией и перевязать. При обширных и глубоких ожогах следует доставить пострадавшего в больницу.*

Сотрясение головного мозга характеризуется появлением тошноты, иногда потерей сознания, головной болью, рвотой. Пострадавшего *необходимо как можно быстрее отправить к врачу в горизонтальном положении и с сопровождающим, поскольку только врач может определить истинную тяжесть травмы и степень ее опасности.*

Травма позвоночника —одна из самых тяжелых. *Пострадавшего можно транспортировать в лечебное учреждение только в горизонтальном положении, на спине, на жестком щите.*

При **обмороке** пострадавшего нужно уложить на спину, освободить шею и грудь, обеспечить доступ свежего воздуха. Затем дать понюхать нашатырного спирта, побрызгать лицо холодной водой или протереть мокрым платком; кожу слегка растереть.

Засорение глаз привычно и неизбежно для мотоциклиста, если даже он и пользуется очками. Соринку необходимо удалить — для этого потребуются посторонняя помощь. *Оттянув нижнее веко вниз, а верхнее—вверх, заставляют пострадавшего смотреть вверх—вниз—влево—вправо, пока не обнаружат соринку. Чаще всего таким посторонним предметом бывает пылинка или мелкая мошка, их удаляют уголком платка или бинта.* Иногда удается избавиться от соринки, промывая глаз чистой водой.

Солнечный и тепловой удары возможны при длительном безостановочном движении по жаре. Признаки их — красное лицо, головная боль, головокружение, шум в ушах, горячая сухая кожа, слабое дыхание и пульс. Пострадавшего *нужно немедленно отнести в тень или прохладное место, освободить от стесняющей одежды,*

смочить голову и область сердца холодными примочками, дать обильное холодное питье. При необходимости сделать искусственное дыхание.

(Из книги "Мотоцикл в вопросах и ответах")

Постоянный поиск возможных вариантов объездных траекторий на случай появления препятствий - еще одна составляющая мысленного перехода от стиля управления автомобилем к стилю управления мотоциклом.

При маневрировании действуйте четко, чтобы ваши намерения ни для кого не стали неожиданностью или ребусом: **заранее включайте указатели поворотов**, при намерении перестроиться не поленитесь лишний раз **оглянуться через плечо**; снижая скорость, троньте несколько раз педаль тормоза еще до начала торможения – едущие сзади вас поймут.

Осваивая мотоцикл, не считите для себя зазорным где-нибудь на пустыре потренироваться в выполнении совсем несложных упражнениях, повышающих мастерство владения машиной. Если у вас мотоцикл-одиночка, научитесь до полной уверенности делать «восьмерки» самого маленького радиуса как вправо, так и влево, а затем и «крутить волчок» вокруг ноги. Последнее упражнение делается так.

Приблизившись к намеченной точке поворота, снизьте скорость максимально, включите 1 передачу, в намеченной точке опустите ногу со стороны поворота, уприте ее в землю, одновременно поверните руль в сторону, противоположную повороту, и энергично добавьте «газ», добиваясь пробуксовки заднего колеса: мотоцикл начнет вращаться вокруг ноги. «Волчок» можно делать как влево, так и вправо: в первом случае, опираясь на левую ногу и поворачивая руль вправо, во втором — наоборот.

Комплектуя багаж, старайтесь не перегружать мотоцикл и помните: у нагруженного мотоцикла совсем иной характер. К нему надо заново привыкать. А потому не спешите сажать пассажира (или пассажирку!), пока не приобретете уверенности в вождении.

При падении: **НЕ ВЫСТАВЛЯЙ РУКИ ВПЕРЕД!!!** Иначе говоря, всегда лучше (если это слово вообще применимо в данной ситуации) соприкоснуться с препятствием как можно большей площадью своего тела. Идеальное положение: руки закрывают голову, ногами вперед (только не надо глупых ассоциаций) скользить преимущественно на заднице. Если понимаешь, что суждено убраться, весело отпихивай свой аппарат от себя подальше, и как можно скорее!

Перед тем, как подниматься после падения, убедись в том, что ты больше не катишься. Лучше подождать пару секунд и совершенно однозначно осознать это. Я не думаю, что большинство людей смогут действительно последовать этим теоретическим советам, но надеюсь, что хотя немногим они все-таки помогут.

Если ты скользишь (не крутишься кубарем) ногами вперед, нужно напрячься! изо всех! сил, руки-ноги (и спина до лопаток), касающиеся земли должны быть выпрямлены!, плечи и голова! над землей (подбородок - к груди, особенно в момент падения); чтоб крестец и остальной позвоночник остались целы - чуть-чуть (20-30 градусов) на боку. Напряженные мышцы создают своеобразный корсет, что предохраняет от переломов, да и не так больно. То есть кости не должны не касаться земли, скользить на напряженных мышцах. Не в коем случае не падать на суставы. Голову нужно прикрывать другой, свободной рукой, не касающийся земли, но так, чтобы не закрывать полностью себе обзор и иметь шанс на контроль над ситуацией.

Если дорогу перебегают собака или с идущего впереди грузовика упал ящик - не концентрируй внимание на этих объектах, вместо этого ищи траекторию объезда, контролируя передвижения объекта или приближение препятствия боковым зрением. Перед тем, как следовать по выбранной траектории, **брось взгляд в зеркало заднего вида и убедись, что никому не мешаешь.**

Теперь про тахометр - многие точно и не знают, нафига же он нужен. А нужен он для того, чтобы знать насколько у вас нагружен двигатель. Потому что двигатель портится от нагрузок. Проще говоря, если красное на тахометре начинается с 10.000, то максимальная мощность им отдается где-то около девятки и ездить надо постоянно используя именно эти обороты. Если же вы пытаетесь трогаться с места и оборотов у вас 1 тыс, то двигатель нагружается очень сильно. Ещё проще говоря, **двигатель портится не от оборотов, а от нагрузки.** Так что правильно его нагружайте, работайте во всем диапазоне.

Рассмотрим возможные реакции мотоциклиста на снос заднего колеса: **Замедление - НЕТ, НЕТ и еще раз НЕТ**. Оно приведет к перераспределению веса и существенно снизит сцепление заднего колеса с дорожным покрытием. Результат - почти неизбежное падение. **Не делать ничего** и позволить переднему колесу самому повернуть на необходимый угол - почти всегда срabатывает и при этом не требует никаких особых навыков. **Умеренное ускорение** - увеличивает сцепление заднего колеса с дорогой и способно прекратить развитие сноса раньше, чем это произошло бы в предыдущем случае. Требуется определенных навыков, чтобы не перестараться с газом. **Мой искренний совет: не делай ничего!** Практически всегда снос прекращается сам по себе, если только ты сам не поспособствуешь ухудшению ситуации.

Шимми (Shimmy). Это небольшая тряска руля при езде по неровностям. Явление возникает, когда наезжаешь на продольную по отношению к направлению движения линию срезанного асфальта или трещину в покрытии. Как правило, шимми ничем опасным не грозит - просто возникает тряска руля. Неприятно, но не смертельно. Старайтесь не напрягать руки - сама угаснет.

Вобблинг (Wobbling ... или Расколбас). "Во блин!" тут не причем, как и русское "вобла", если решите, что явление, обозначенное этим термином, сродни движению рыбы в воде. Вобблинг - это уже резонансные колебания. "Лечатся" они тем, что добавляешь газа или притормаживаешь задним тормозом. Механическое средство борьбы с явлением - рулевой демпфер: он заставляет вобблинг "скиснуть" на втором-третьем колебании или вовсе не позволит возникнуть.

Вэйви (Weave). В него может трансформироваться вобблинг и перерасти в виляние задом, если очень сильно сжимать руль напряженными руками или же в случае, если затянуть регулятор демпфера до максимума. Это когда не один руль ходит ходуном, а "колбасит" весь мотоцикл вместе с мотоциклистом. Чтобы выйти из этих колебаний, нужно ослабить хватку руля, расслабить руки и плечи, немного притормозить задним тормозом. И не затягивать регулировку демпфера до упора!

Перед ночной поездкой проверьте, горят ли габариты и фары, и поменяйте тонированное стекло шлема на вымытое прозрачное. Помните, после того, как яркий свет ослепил глаза, им нужно время на адаптацию. Поэтому, выйдя ночью из освещенного помещения и садясь на мотоцикл, дайте глазам попривыкнуть к темноте (или за пару минут до выхода наденьте темные очки). Потребуется несколько секунд, чтобы начать снова видеть, после того как на трассе вас ослепили фары встречной машины. Один мотоветеран советует при разъезде со встречными смотреть на разметку, отделяющую дорогу от обочины. Тогда вас не ослепит и, разминувшись, вы сможете сразу же сосредоточиться на дороге.

Иногда просто невозможно держать в потоке комфортный интервал и дистанцию. В таких случаях следует отслеживать поток как можно дальше вперед и быть готовым к экстренному торможению. Держитесь колеи передней машины, чтобы избежать ям, камней, луж масла, выпавших коробок и прочего мусора, который собирается на центре полосы.

Выезд на встречную - результат плохой техники прохождения поворотов. Используйте всю ширину полосы, а не только середину - это позволит лучше использовать тягу. Перед правым поворотом сместитесь к осевой, отгормозитесь, но отпустите тормоза перед тем как наклонить байк. Смотрите туда, куда хотите ехать. Для входа в поворот применяйте контрруление. В повороте немного добавляйте газ. Обязательно потренируйтесь перед следующей групповой поездкой.

Перед гравийным участком не снижайте скорость, наоборот, прибавьте газу, чтобы облегчить руление. Старайтесь выбирать участки с более плотным покрытием, вроде утопанной грязи между колеями. Не снимайте ноги с подножек, лучше привстаньте на них, так вам будет легче сохранять равновесие. Держите ровный газ. Рано или поздно каждый встретит на своем пути грунтовку. Езда по ней требует особенных навыков. Чтобы их приобрести, покатайтесь по проселкам на кроссовом мотоцикле.

Нужно особенно внимательно следить за машинами, поворачивающими налево. И всегда помнить, что водитель второй машины может начать поворот вслед за первой, не заметив вас, или неправильно оценив вашу скорость. Его признают виновным, но вам от этого не легче. Перед перекрестком чуть-чуть нажмите на тормоза, чтобы просушить диски. Будьте готовы к экстренному торможению, даже если вам горит зеленый.

Как развернуться на пяточке? Для начала перенесите вес тела на внешнюю подножку, это даст вам возможность сильнее наклонить байк. Смотрите туда, куда хотите ехать. Откройте газ ровно настолько,

чтобы мотор не заглох. Ни в коем случае не выжимайте сцепление. Тренируйтесь без зрителей, чтобы поберечь самолюбие.

Как только мотоцикл во время движения начинает мотать хоть немного, немедленно остановитесь и попытайтесь понять, в чем дело. Вы можете месяцами ездить на подспущенной шине, но лучше она от этого не становится. Дело в том, что такая шина сильнее нагревается, тем самым разрушая корд. При езде с высокой скоростью и полной загрузкой она обязательно рано или поздно лопнет. **Ежедневно проверяйте давление в шинах**, особенно в дальних поездках. Если вы сильно загрузили байк, давление надо немного увеличить

Когда окажетесь на незнакомой дороге в следующий раз, помните, что на ней обязательно есть как минимум один убийственный поворот. Он может быть закрыт холмом, или полотно в нем наклонено наружу, или его радиус постепенно уменьшается. Не стоит забывать об оленях и неровностях, но помните - тормозной путь должен быть меньше видимой дистанции. В закрытом повороте вы должны сбросить скорость. Что же делать, если вы все-таки не вписываетесь? Держите ровный газ, чтобы увеличить клиренс и сцепление с дорогой. Смотрите туда, куда хотите ехать. Толкайте от себя внутреннюю по отношению к повороту рукоятку руля, это позволит наклонить байк еще сильнее. Вы не представляете, насколько сильно можно наклонить на сухом покрытии большинство современных байков.

Торможение в наклоне требует особенных навыков, даже если на мотоцикле стоит антиблокировочная система. Вместо того, чтобы панически давить на тормоз, следовало резко выпрямить байк и только потом тормозить изо всех сил.

Парковки не являются улицами, и не попадают под контроль дорожной полиции. Поэтому многие водители игнорируют на них правила дорожного движения. Опасайтесь не только пешеходов и выезжающих машин, помните, что кто-то может ехать просто поперек парковки. Всегда едьте по парковке медленно, тщательно отслеживая максимально широкое пространство. Будьте готовы к экстренному торможению.

Достаточное ускорение - важнейшее условие обгона. Чем меньше вы находитесь на встречной полосе - тем лучше. Если мотоцикл не ускоряется так, как вы рассчитывали, немедленно меняйте план. Вы можете обгонять не всю колонну сразу, или вообще отказаться от обгона. Недостаточное ускорение вначале и привело к аварийной ситуации.

На дороге часто попадаются агрессивные водители. Они едут быстрее потока, часто перестраиваются и почти никогда не включают поворотники. Чтобы не стать добычей такой акулы, старайтесь отслеживать поток не только впереди, но и сзади. Включайте поворотник **как минимум за три секунды** до перестроения. **Всегда проверяйте мертвую зону поворотом головы.**

Пассажир обязательно должен быть полностью экипирован и тщательно проинструктирован перед поездкой. Неплохо дать ему возможность попривыкнуть к мотоциклу. Лучше всего всю первую поездку ехать максимально аккуратно. Не пренебрегайте задним тормозом - при езде с пассажиром меняется развесовка мотоцикла, и задний тормоз становится более эффективным. Но тормозной путь все же существенно увеличивается.

И помните - при резком перестроении нельзя закрывать газ и тем более тормозить, хотя ваш инстинкт самосохранения заставляет вас так поступать. В критической ситуации всегда лучше тормозить, чем пытаться объехать.

В самом начале дождя дороги особенно скользкие. Масло и вода образуют пленку, которая превращает поверхность в каток. Дождь должен лить как минимум полчаса, чтобы смыть эту субстанцию с полотна. Так что если ненастье застало вас в пути, не гоните домой. Лучше найдите уютной ресторанчик и за ланчем подождите, пока дождь как следует вымоет ваш путь.

Когда дождь начинается незадолго до конца поездки, первое желание - прибавить газу и поскорее доехать. Не поддавайтесь, особенно если это первый дождь за долгое время. Дорога бывает наиболее скользкой в первые полчаса дождя. Так что остановитесь и подождите, пока дождь смывает грязь с дороги. Приближаясь к перекрестку по мокрой дороге, всегда держите дистанцию больше, чем обычно,

старайтесь ехать по левой колее передней машины и следите за светофорами. Если экстренное торможение все же потребовалось, пользуйтесь передним и задним тормозом одинаково.

На знаке "Стоп" всегда полностью останавливайтесь. Спустите левую ногу на землю, а правую держите на педали тормоза. Это не только поможет вам лучше контролировать стоящий мотоцикл, но и зажжет стоп-сигнал, чтобы предупредить тех, кто сзади.

Многие не отдают себе отчет, насколько скользким может быть гудрон, особенно если он свежий. Старайтесь не наезжать на него, особенно в поворотах. Вам следует снизить скорость и не сильно наклонять мотоцикл, как будто вы едете по мокрой дороге или по песку.

Очень опасно ехать за грузовиком, но иногда это неизбежно. Если грузовик все же оказался рядом с вами, немедленно увеличивайте дистанцию. На скоростных магистралях шины грузовиков часто перегреваются и разрушаются. Даже небольшого куса покрышки хватит, чтобы уронить мотоцикл или поранить его водителя. Если вы чувствуете запах или слышите хлопок шины - немедленно предпримите превентивные действия.

Опасность трамвайных рельсов не в трамваях, которые по ним ходят, а в том, что они всегда очень скользкие и проходят вдоль вашей траектории. Никогда не тормозите, если хоть одно ваше колесо наехало на рельсу. Желательно пересекать рельсы под более тупым углом. Помните, что сохранение равновесия возможно только если переднее колесо имеет сцепление с дорогой. При торможении на скользкой поверхности оно моментально заблокируется и соскользнет в сторону. Рулением вы не поможете, поскольку колесо не имеет сцепления с дорогой.

Иногда разгонные полосы отделяются от остальных невысоким бордюром, поверх которого нарисована разметка. Перестраивайтесь там, где сплошная линия становится прерывистой, там бордюра точно нет. Будьте предельно внимательны при пересечении любой сплошной линии разметки. Даже если она чуть-чуть приподнята над дорогой, переднее колесо может попасть в ловушку. В такой ситуации контрруление невозможно, а значит равновесие удержать не получится.

Правильная тактика прохождения поворотов заключается в следующем. Замедляться до скорости входа нужно **до того, как вы наклонили байк**. В наклоне же следует **плавно и непрерывно добавлять газ**. Тогда работа подвески стабилизируется, байк станет более устойчивым и вам будет легче удержать траекторию.

Контрруление - единственный способ справиться с неожиданным порывом ветра. Никакое перемещение веса тела тут не поможет. Вам следовало сильно толкнуть от себя правую рукоятку руля, тогда байк наклонился бы вправо. Как только ветер стих, нужно было толкнуть левую рукоятку, чтобы поставить мотоцикл вертикально. Обязательно тренируйте контрруление, тогда вы сможете в любой опасной ситуации быстро наклонить байк.

Шире улыбайся, но только если на твоём шлеме есть темное стекло.

Оценивай себя по своим собственным меркам, ни под кого не подстраивайся - они могли взять мотоцикл напрокат.

Уважай любой труд, даже если это дворник. В конце концов именно ему ты обязан тем, что едешь по чистым дорогам.

Маши рукой людям просто так, без всякой причины - люди от этого становятся добрее, ты чувствуешь себя лучше, да и левая рука, затекшая от выжимания сцепления, тренируется.

Не откладывай ничего на потом. Делай то, что нужно - тогда, когда это нужно. Даже если новые шины для тебя стоят целое состояние, это не та покупка, которая может подождать.

При приближении к перелому рельефа дороги сдвинься от осевой линии правее. Иначе к тому моменту, когда ты увидишь появившийся из-за перелома горы встречный поток машин, может быть слишком поздно - вдруг кто-то из двигающихся навстречу тебе вылез на встречную полосу и прёт тебе в лоб? Если ты сдвинулся вправо заранее, предусмотрев такое развитие событий, у тебя будет запас места по левому флангу, чтобы разойтись.

(продолжение следует)

Глава 9. Internet ссылки

Тут приведены ссылки на Интернет-ресурсы которые интересно будет посетить как «чайникам» так и «бывалым» ... возможно Вы и найдёте что-нить интересное и полезное для себя !!!

- 1) Новый форум Синуса «Беспечный Ездок»
<http://sinus.vl.ru/forum/index.php>
- 2) Старый форум Синуса «Беспечный Ездок»
<http://easyriders.fastbb.ru/>
- 3) FAQ на различные темы
<http://www.massmachine.noonet.ru/sinus/qa.php>
- 4) Различные мото-мануалы
<http://ursa.irk.ru/manual/>
- 5) Масса фоток разных байков
<http://www.motorcycle.com/>
- 6) Много фоток разных байков
<http://www.motorcyclepictures.com/>
- 7) Много фоток и видео клипов (*рекомендую*)
<http://www.bikepics.com/bikemovies/>
- 8) Огромный русский мото портал с большим количеством текстов
<http://www.moto.ru/>
- 9) Интернет версия журнала «Мото-Ревью»
<http://www.motoreview.ru/>
- 10) Любителям *Honda FireBlade*
<http://www.fireblade.ru/>
- 11) Любителям мотов с объёмом 400 кубиков
<http://www.400ccm.ru/forums/index.php>
- 12) 10 вещей, которые нужно научиться делать в следующем сезоне...
<http://www.slonhome.com/bikes/misc/10hints.htm>
- 13) Мотоцикл и безопасность, приемы и навыки вождения
<http://maxiemax.narod.ru/>
- 14) Много полезного и интересного
<http://motoart.ru/>
- 15) Как защитить мотоцикл от угона
<http://autoelectric.ru/advices/motoalarm.htm>
- 16) Интересная и иногда полезная информация
<http://motoby.com/newpage4.htm>
- 17) 127 "грамотных" вариантов завалить байк
<http://www.motolife.ru/index.php?module=subjects&func=viewpage&pageid=20>
- 18) Web-сайт мотоклуба Tracer
<http://tracer.xost.ru/>
- 19) Много различных статей (советую посетить)
<http://maxiemax.narod.ru/01trans/00transmainpage.htm>
- 20) Как ухаживать за мотоциклом
<http://maxiemax.narod.ru/08Zen/00zen.htm>
- 21) Много фоток, видео, статьи, форум
<http://www.streetfighters.ru/>
- 22) Tips & Techniques - Articles
<http://www.msgroup.org/TIPS.asp>
- 23) «Моточайник в городе» /Матроскин/ (хорошая статья для начинающих)
<http://www.moto.ru/ubbthreads/showflat.php?Board=33&Number=274985>

Глава 10. Пословицы и Словарь терминов

Здесь мне хотелось бы привести несколько прикольных пословиц на тему мотоциклов и мотоциклистов!!! ... Лично я от души посмеялся ☺...

1. На байк надейся, а сам не плошай.
2. Где покатушки, там и по*лядушки.
3. Любишь кататься – люби и катайся.
4. Кесарю – кесарево, а байкерам – один фиг дороги!
5. Байкер познаётся в езде.
6. Не велосипедисты резину отжигают.
7. Сколько байкера не пои, он всё равно в гараж смотрит.
8. Сколько бензина сгорело с тех пор ...
9. Мотоцикл – хорошо, а машина один фиг зимой нужна.
10. Каждый байкер свой аппарат хвалит.
11. Байкер байкеру плохой резины не посоветует.
12. Все хорошо, что хорошо заводится.
13. Жизнь прожить - не по городу прохватить.
14. За двумя байкерами погонишься - от обоих пи*ды получишь.
15. Не мил свет, коли моцика нет.
16. Много шума без глушителя.
17. Не байкер красит мотоцикл, а мотоцикл - байкера.
18. Ветер в голове не является попутным
19. Раз нажал на PUSH - не говори что ингуш
20. Байк с пьяным байкером – гроб на двух колёсах.
21. Грязный байк – позор для байкера.
22. Ручка газа – это не гашетка пулемёта, будь с ней осторожен – может убить и тебя.
23. Хочешь ехать – езжай.
24. Хочешь доехать – не пей спиртного.
25. Пиво для байкера всё равно, что бензин для байка.

Прочие пословицы смотри тут: <http://easyriders.fastbb.ru/?-80>

И несколько прикольных высказываний:

1. Никогда не спорь с женщиной, у которой в руках разводной ключ.
2. Дом - место, в котором твой мотоцикл стоит так долго, что после остается несколько капель масла под ним.
3. Проездишь гораздо больше, если научишься использовать больше 2-х пальцев на рычаге переднего тормоза.
4. Не стоит пренебрегать ежедневным уходом за мотоциклом.
5. Единственно приличный вид на грозу - в зеркалах заднего вида.
6. Никогда не бойся снижать скорость.
7. Только байкер может понять, почему собаки любят высовывать головы из окон автомобиля.
8. Мотоцикл не течет маслом, он просто метит территорию.
9. Первым делом замени дешевые детали.
10. Кофе и сосиска важны так же, как и бензин.
11. Езда быстрее всех гарантирует только то, что ты будешь ехать один.
12. Холодный гамбургер можно подогреть привязав его к выхлопной трубе и проехав 50 километров.
13. Если ты не едешь под дождем, значит ты не едешь вообще.
14. Уважай человека, который видел темную сторону езды на мотоцикле и выжил.
15. Молодые мотоциклисты выбирают конечный пункт и едут. Старики выбирают направление и едут.
16. Зима - это когда природа говорит тебе, что пора мыть и полировать мотоцикл.
17. Люди - это те же мотоциклы : каждый по-разному затюнингован.
18. Если твой мотоцикл плохо тормозит не начинай ремонт с переделки мотора.
19. Помни, что твоему супругу надо уделять столько же внимания, сколько ты уделяешь своему карбюратору.
20. Хорошо натренированные рефлексы быстрее, чем удача.
21. Если ты ведешь колонну - не плюйся.
22. Хороший кофе на вид не должен отличаться от моторного масла.
23. Если хочешь знать что происходит на дороге, смотри на пять машин вперед.
24. Друг - это тот человек, который сможет проснуться в 2 ночи, поехать на своем пикапе непонятно куда выручать тебя, если ты сломался.
25. Если словишь шлемом майского жука на 130 км/ч, твой словарный запас увеличится вдвое.
26. Есть что-то уродское в "нулёвом" мотоцикле, который везут на прицепе.
27. Не едь впереди группы, если не знаешь куда ехать.
28. Бойся мотоциклиста который говорит, что мотоцикл никогда не ломается.
29. Содержать два мотоцикла полезно потому, что на одном можно ездить за запчастями для другого.
30. Ты поймешь что она тебя любит, когда она предложит тебе прокатиться за рулём на ее мотоцикле. Если ты этого не сделаешь, она полюбит тебя еще больше.

31. Не спорь с грузовиками.
32. Если ты едешь так, словно "завтра" не должно наступить, оно не наступит.
33. Есть пьяные мотоциклисты. Есть старые мотоциклисты. Но не бывает старых и пьяных мотоциклистов.

Оригинал находится тут: http://motoby.com/Baykerskaya_mudrost'.htm

Байкерские традиции и приметы – взято отсюда: <http://motohram.ru/primeti.htm>

Традиции:

Прежде, чем сесть на мотоцикл и поехать, нужно обойти его вокруг и присесть рядом на корточки. Типа как у двуногих – посидеть перед дорогой.

Перед выездом заглянуть в бак, будет удачной поездка.

Не пить спиртного перед дальней поездкой.

Мотоцикл должен быть чистым. Когда вы приехали, хотя бы протрите его. Он вас отблагодарит, а если будет грязный, накажет.

Приметы:

Если упал шлем – плохая примета, чтоб её аннулировать, надо потопать по земле и пошлёпать по баку или сиденью. У двуногих – это постучать по дереву. Так как у вас дерева нет (не идти же в ближайшую рощу) аналог – потопать, пошлёпать.

Если на вас (попала) птичка – хорошая примета, будет удачной дорога. Если на мотоцикл – не сломается. Если на вас и на мотоцикл – удачно покатаетесь без аварий.

Если вас облаяла собака – хорошая примета. Она вам желает счастливого пути. Если пытается укусить – плохая примета, надо быть осторожней. Она как бы вас не пускает. Если укусила – очень плохая примета, лучше вообще никуда не ездить.

Если дорогу перебежала кошка – это к хорошей погоде (цвет роли не играет, кроме рыжих), рыжая кошка – это к очень хорошей погоде.

Если в вас врезалась муха или жук – хорошая примета. Если в лоб не стоит ехать быстро. Если попала в глаз, значит, вы ехали без очков – остановитесь, протрите глаз и оденьте очки. Если в бороду это очень хорошая примета. А если в бороде запутается – это самая лучшая примета.

Очень плохая примета – садиться на мотоцикл справа. Если все-таки это необходимо, нужно погладить бак и попросить прощения.

Мотоцикл никогда нельзя ругать, это самая плохая из всех примет. Если он у вас плохо заводится или часто ломается, значит, вы его не любите, и он вам платит тем же.

АБЗАЦ – 1. конечная остановка на стоянку. В смысле: “все, абзац, приехали” 2. Поломка. 3. Общеупотребительный эвфемизм от матерного слова, обозначающий конец, капец, триндец, пинцет и т.д. и т.п. в зависимости от контекста

АГРЕГАТ - мотоцикл, как правило, мощный и любимый, он же накачанный чел – культурист

БАЗА - место сбора, тусовки, байкклуб. Новомодное – КЛАБХАУС

БАЙК - мотоцикл.

Байк для байкера – больше, чем мотоцикл или средство достижения пункта назначения. Байк для байкера – живое существо, идол, фетиш, любимый конь, друг (как у казаков или кочевников, татар, монголов или казахов...) Байк для байкера – средство самовыражения и свободы, свободы не только в перемещении, но и в выражении собственного неповторимого видения мира и взглядов. Байк для байкера – бог, друг, товарищ и брат

БАЙКА - выдуманная история о мото-подвигах

БАЙКЕР - водитель двухколёсного транспортного средства, мотоциклист

БАЙКЕРСКИЙ ПРИКИД – традиционно – джинсы, косуха, джинсовый жилет поверх косухи, сапоги типа казаки или чопперы (байкерсы) – казаки с тупыми носами. В нашем же климате наибольшее распространение имеет следующий набор – кожаные штаны, кожаная косуха с кожаным жилетом поверх куртки, чопперы (байкерсы) или ботинки на шнуровке и с металлическими мысами (Гриндерсы, Шеллисы, Камелоты). Плюс всякие банданы, шнуровки, кошельки на цепочках, пряжки и т.п.

БАЙКЕРСКИЙ ЧАЙ – спорное, имеет много трактовок. 1. Очень горячий чай для согрева после долгого движения, когда сильно замерзнешь. 2. Очень крепкий чай для более быстрого вытрезвления. 3. Подогретая смесь водки и пива с очень крепким чаем для более быстрого опьянения. 4. В некоторых бандах – смесь масла, мочи, грязи для крещения и посвящения новичков в члены. 5. В некоторых кафе и забегаловках – самый дешевый напиток, пойло. 6. Чай в пивной кружке. 7. Ещё считается, что байкеры ничего не пьют, кроме пива, поэтому пиво и есть байкерский чай, и т.д.

МОТО БАНДА - объединение мотоциклистов, амбициозно противостоящих общественному порядку

БАНДАНА - повязка, на голову закрывающая от пыли и солнца, прикрывающая шрамы от былых падений и указывающая на привязанность к мотоциклам. Бандана для байкера имеет огромное значение, информационную насыщенность и многофункциональность. Банданы бывают тряпочные и кожаные. Байкерская бандана должна быть обязательно кожаной. Кожа не продувается, не промокает, достаточно эластичная и прочная, и на солнце не так сильно печёт лысину, как в тряпочной. Бандана не занимает много места, легко помещается в карман и не мешает на шее. Бандана, повязанная на голове информирует о том, что человек принадлежит к двухколёсной братии. Если бандана повязана на руке, это знак траура о погибшем брате. Если бандана привязана к ручке сцепления, - нужна помощь, особенно если чел стоит на обочине. Если бандана привязана на ручку справа, на ручку тормоза, - чел ищет компанию для совместных путешествий, или зажигалова. Если бандана свёрнута в полоску и повязана на голове – это тоже знак траура, но чаще символ мести за погибшего брата, состояние войны с обидчиком, или другим клубом. Бандана - это хороший защитник от ветра и пыли. Бандана отлично закрывает лицо и шею при длительном путешествии от холода и пыли, именно кожаная, тряпочная легко мокнет и забивается пылью. Бандана хорошая повязка на рану, допустим при асфальтовой болезни, хороший жгут при переломах и вывихах. Бандана может заменить порванный ремень генератора. Бандана, скрученная в жгут, служит отличной плёткой. Бандана - это отличная праща, способная догнать мутанта, сбившего тебя на дороге и пытающегося свалить от ответственности. Бандана с завёрнутым камнем внутри служит отличным оружием в отстаивании своих прав. На бандане пишется имя байкера, символ клуба, или девиз. В

общем, очень многофункциональный и полезный предмет экипировки

БАНКА – гараж, она же – коробка, она же – посуда для жидкости, в частности, для пива

БАХРАМА – "лапша" – нарезанные гирляндой полоски кожи, украшающие многие мотоциклетные наряды, по индейским верованиям, отгоняют злых духов

БАШНЯ – 1. надстройка над коробкой передач - цилиндр или несколько, она же – головка цилиндров; 2. она же – голова – особенно когда её "сносит", в смысле "безбашенный"

БЛИН – 1. колесо без спиц, 2. лицо человека, не имеющее определенного выражения, 3. общеупотребительный эвфемизм от матерного "крепкого слова"

Блэкпёрд, Галка – Honda CBR 1100 XX Super Blackbird

БООББЕР – "bobber" или "bob job" (от англ. to bob – коротко стричь) – разновидность ЧОППЕРА, мотоцикл, с которого мало того, что снято всё лишнее, так оставшееся ещё и укорочено ножовкой по металлу

БОЛЕЗНЬ АСФАЛЬТА проявляется при соприкосновении незащищённых частей тела с асфальтом

БОТАНИТЬ - ехать медленно, не спеша, в своё удовольствие. Производное от бот, в ботах ходить быстро нельзя, отсюда медленное движение. Кататься, ездить от бара к бару и квасить

БОЧКА – байкерский конкурс, суть которого заключается в том, что нужно протолкать пустую пивную бочку передним колесом мотоцикла как можно дальше

БРАТ – он же – МОТОБРАТ, он же – БРАТЕЛЛА, ДРУЖБАН, ДРУГАН (ничего общего с бандитскими братками)

БРИТВА, пылесос, пластиковая ракета, пожиратель риса, пчела - скоростной (спортивный) мотоцикл

БУБЕНИТЬ – 1. говорить не связно, без определённой темы, 2. просто напиться

БЫЧИНА – соревнование байкеров на мотоциклах, кто кого перетолкает или перетянет

ВЕДРОИД – транспортное средство – типичный представитель дорожного движения, как правило, отечественного производства, доведенный своим хозяином до состояния ржавого гнилого ведра

ВИЛИ (то же, что КОЗЛИТЬ) – (от англ. wheel – "колесо") езда на заднем колесе

ВОДОХЛЮП – он же – мокрый, он же – водник – мотоцикл с водяным охлаждением, с радиатором

ВОЛЬТМЕТР – это фара, яркость накала лампочки говорит о степени зарядки аккумулятора

ВТОРОЙ НОМЕР – пассажир на заднем сидении

ВЫМЯ – Yamaha V-MAX

ВЭШКА – байк с V-образным двигателем

ГАЗУЛЬКА – односкоростной мопед

ГИПЕРЧОППЕР – насмешливое определение “ультрированно” большого мотоцикла; чоппер, как правило, самодельный, с непропорциональными частями

ГОРШОК – 1. шлем, каска, то же что и шлемак. 2. он же – цилиндр. 3. Неопытный мотоциклист. 4. Трусливый водитель

ГРАНДЗАБУХАТОР – пьянка с большим количеством людей и спиртного

ГРЕТЬ РЕЗИНУ – кататься от обочины к обочине, пьяным в хлам и слюни

ГРОБАНУТЬСЯ – упасть с моциля, попасть в аварию, в гроб

ДАЛЬНОБОЙ – езда на дальние расстояния

ДЖИКСЕР, ГИКСЕР – Suzuki GSX-R

ДИВАНЩИК – водитель автомобиля

ДИГГЕР – одна из разновидностей чопперов, делались в конце 70-х, под сильным влиянием дрегстеров. Посадка очень низкая, вилка не короткая, рама сильно вытянута вперед, бензобак крошечный, сильно вытянутый, обычно "diamond" (граненый), руль – низкие "drag bars" или низкие "pullbacks", двигатель – чаще всего хорошо тюнингованный и сильно модифицированный "Sportster", хотя попадались экземпляры на базе японцев и Big Twins, заднее колесо – обычно широкое, как у дрегстера. Идея чопперного облегчения в диггере достигла апофеоза. Очень многие диггеры были снабжены супер-чарджерами, турбинами или хитроумными двойными карбами, висящими сбоку, типа "Dell'Orto" или "Veber". Само название "диггер" говорит о том, что аппарат просто разрывает, вскапывает асфальт задним колесом (<http://radiator-by.narod.ru/bikes/text1.html#11>)

ДРЕКСТЕР – это мотоцикл с растянутой базой, массивной задней шиной и рулем малой высоты, часто с форсированным двигателем большой мощности

ДРЕССЕР – мотоцикл, оборудованный обтекателем и багажными кофрами

ДРИСТАМЁТ - так называют обычно тарахтящую технику, сильно дымящую

ДРОНИТЬ – дёргать ручку газа, рычать двигателем особенно на светофорах. Именно дронить, а не дрочить. Хоть байкеры и считаются матершинниками, но в большинстве своём это идейные и культурные люди, мат и острые словечки используют только при большой необходимости, для более полной картины и окраски предложения. Как со словом БЛИН, не выражаясь нецензурно

ДРОЧИЛКА – кик-стартер

ЖЕЛЕЗНАЯ ЖОПА или ЗАДНИЦА – (iron butt) официальное звание человека, проехавшего 1000 миль (1680 км) за сутки

ЖЕЛЕЗЯКА – ласковое название байка

ЖИЛЕТЫ Жилеты, в которых любят щеголять байкеры, относятся к предметам украшений. Эта часть туалета зародилась в английском обществе, стремящемся к удобству и практичности в стиле, и пришла на смену декоративному длинному камзолу. На жилетки наносятся изображения для демонстрации своей клубной принадлежности и художественно-оформительских способностей. Рисунки и орнаменты по сложности и значимости восходят к татуировочным. Для того чтобы всякий мог лицезреть этот продукт творчества, "безрукавку" делают шнурованой по бокам и водружают поверх куртки. В Америке и уже у нас популярны джинсовые жилетки – куртки, пережившие "ампутацию" рукавов ("МОТО" № 10/99)

ЗАБУХАТОР – пьянка

ЗАЖОПНИК (нажопник) – пассажир на заднем сидении
ЗАТЫЧКА – 1. пробка бензобака, 2. пробка на дорогах, 3. патовая ситуация в споре или каком-либо деле
ЗВЕЗДЕЦ – 1. поломка цепной передачи, разрыв цепи, 2. загибание и поломка зубцов звёздочки. 3. общеупотребительное – эвфемизм матерного слова, часто используется как выражение полной безысходности от невозможности что-либо исправить
ЗВЕЗДОНУТЬСЯ – упасть, попасть в аварию, обычно из-за поломки звёздочки и заклинивания цепи
ЗИДОМОНЫ – владельцы “Восходов”, “Сов”, “Курьеров”... зидоводы
ЗИЗЕР – Kawasaki ZZ-R
ЗЫ – (интернетовское) это на латинской раскладке клавиатуры PS, то есть постскриптум. Типа ты уже что-то написал, но хочешь добавить. Часто используется в разговоре
ИЖАТНИКИ – владельцы мотоциклов марки ИЖ
ИЖжога – малокубатурный мотоцикл марки ИЖ – ТАБУРЕТКА (она же мандавошка) – скутер, мотороллер
ИМХО – (интернетовское) транслитерация англ. IMHO (аббревиатура: in my humble opinion), переводится как “по моему скромному мнению”, “на мой взгляд”
КАСТОМ – от англ. custom – кастом – заказ, заказной – это мотоцикл, изготовленный по индивидуальному заказу и проекту. Не такой, как “у всех”. Кастом может быть чоппером, а чоппер кастомом – очень редко. См. также КустОм
КАСТОМАЙЗЕР – от англ. custom – кастом – заказ, заказной – человек, делающий под заказ, мотоциклы в том числе
КАСТРЮЛЯ – неухоженный, раздолбанный мотоцикл
КАЧАН – голова, он же – насос, он же – амортизатор, он же – поршень, или накаченный чел
КВАДРИК – четырехколесный мотоцикл
КИК – ручка завода мотоцикла, кик стартер, кнопка стартера
КИКСАНУТЬ – завестись с пол-оборота, психануть, в споре, драке, просто в разговоре. В зависимости от контекста может использоваться в смысле “испугаться”
КЛАССИК – класс мотоциклов, для которых характерны прямая посадка водителя и отсутствие развитой облицовки. Допускается лишь небольшой полуобтекатель на руле
КЛОН – “clone” – разновидность ЧОППЕРА, мотоцикл с двигателем, например, фирмы S&S. Про такие говорят: “Харлей, сделанный кем-то другим, но не Харлеем”
КЛУБЕНЬ – член какого-либо клуба
КОЗЁЛ (произносится как “КАЗЗЕЛ”) – тупой водитель, иномарочник, считающий себя выше всех из-за обладания крутой иномаркой, просто урод на колёсах, не имеющий понятия о чести и совести
КОЗЛИТЬ (то же – ВИЛИ) – ехать на заднем колесе

КОЛБАСИТЬ – ездить без определённой цели и направления, кататься

КОЛЯСОЧНИК – мотоцикл с коляской, водитель мотоцикла с коляской

КОНЧЕСЫ – металлические бляшки — первоначально использовались у индейцев в качестве пуговиц. Умельцы племени Навахо украсили их чеканкой, и вскоре моду подхватили все краснокожие. Естественно, что байкеры, падкие до разного рода мистической атрибутики, не прошли мимо них ("МОТО" № 10/99)

КОРОБОК – чисто мотоциклетный гараж, очень похож на коробку спичек поставленную на ребро, отсюда и название

КОСОВОРОТ – куртка со скошенной молнией, см. косуха

КОСОЙ – пьяный байкер

КОСУХА – "косая" куртка – один из основополагающих атрибутов байкерского стиля. Тот покрой, который принят ныне, появился сравнительно недавно (лет 50-60 назад). Первые мотоциклисты предпочитали облачаться в обмундирование летчиков, подходившее наилучшим образом к "ветреному" образу жизни байкеров. Кабины старых самолетов от встречного воздушного потока практически не защищали, так что пилотам приходилось натягивать специальную одежду: кожаный шлем, очки-"консервы", перчатки по локоть (краги) и, самая важная часть гардероба, – куртку необычной конструкции, напоминающую мундир с косой застежкой – униформу американских солдат времен гражданской войны Севера и Юга. Прониканию ледяного ветра к телу препятствовали широкий запах спереди, а также облегающий покрой. Чтобы куртка не сковывала движения, использовалась так называемая "гармошка" на спине. Конструкция модели была настолько удачной, что ее переняли во многих армейских и полицейских подразделениях. Шли годы, куртка завоевывала популярность "в массах" и обрастала полезными деталями. Так, у пояса возник небольшой кармашек для зажигалок, которыми "вооружили" всех американских солдат. "Погоны", застежки, шнуровки, заклепки и дополнительные молнии – результат дальнейшей эволюции, которая сделала куртку универсальной и позволила варьировать не только ее объемом или размером, но и видоизменять силуэт ("МОТО" № 10/99)

КОТЁЛ – он же горшок, цилиндр мотоцикла

КРАСОТКА, красавица, мамзель, ТЕТКА, ТЁЛКА, кошелка – человеческое существо, совершенно необходимое байкеру для полноценного проведения своего досуга. Так же часто является атрибутом заднего сидения мотоцикла

КРЕНДЕЛЬ – что-то типа скамейкера, часто приходит на место байкерской тусовки, может расщедриться на пиво и вспоминает, что когда-то у него был свой Урал (Днепр, Ява, Иж и т.д. и т.п.)

КРЕСТА ДАВИТЬ – находиться в состоянии предельного алкогольного опьянения, как правило, в горизонтальном положении, с широко раскинутыми руками

КРИВОЙ – как правило, руль чоппера. Он же – рогач

КРУИЗЁР – мотоцикл в американском стиле 50-х годов. Его отличает широкопрофильные шины небольшого диаметра, массивная передняя вилка, глубокие крылья

КРУТИТЬ ФОНАРИКИ – это значит греть руки поле долгой езды, как в детсадовской песенке

КРЫСА – байк, стиль которого может быть любым – от пятиметрового чоппера до укороченного стритфайтера. Главное – выживание в любых условиях. Все, что с байка можно снять – снято. Все, что нельзя – само отвалилось. Остались только жизненно необходимые компоненты. Крысы обычно красят черной матовой краской из баллончика или оставляют некрашеным, ржавым, иногда приделывают различные предметы типа сковородок, сеток и т.п. – кто во что горазд.

КРЮЧОК ЗАРОДЫШ – спортивный мотоцикл. Обозвали так за крючковатую посадку наездника

КУСТОМ (кустОм) – то, что получается, когда хотят сделать кастом из совкоцикла

ЛЕВАК – 1. любая халтурно изготовленная вещь, начиная от бензина и заканчивая узлами мотоцикла; 2. помощник помощника, типа зам. зав, в колонне всегда слева от босса. Устаревшее слово, "левак" как халтура не воспринимается, в мотосленге на данное время – это скорее человек, купивший мотоцикл ради понтов, не имеющий понятия о байкерской субкультуре, редко едущий, и только для показухи. См. также МАЖОР

ЛЕЖАК – падение мотоцикла, как правило, при повороте при слишком большом наклоне

ЛОХМАТКА – новая покрышка с торчащими резинками

ЛЮЛЕЧНИК – мотоцикл с коляской, водитель мотоцикла с люлькой (иногда ЛЮЛЕЧНИКОМ могут называть штатного пассажира, аналог НАЖОПНИКА или ЗАЖОПНИКА)

МАЖОР – общеупотребительное. Он же – фантик. "Папенькин сынок", т.е. человек, у которого есть ПАПА (раньше - генерал или какой-нить партийный деятель. Сейчас - нувориш или Новый русский или Новый новый русский). При этом сами лично не считают нужным (да и, действительно, зачем?) зарабатывать. В байкерской среде так называют, например, людей, которые с легкостью покупают мегакилобаксовые пули типа Сузуки-Хаябуса, и ездят на них со скоростью 60 км/ч, потому что быстрее страшно и не умеют, а перед друзьями покрасоваться хочется

МАКАКИСТЫ – владельцы мотоциклов марки Минск

МЕДВЕДЬ – неповоротливый мотоциклист, мешающий на дорогах, создающий аварийные ситуации, или просто большой и сильный байкер

МОПЕДИСТЫ – владельцы различных мопедов

МОТОЦИКЛ – просто двухколёсное средство передвижения.

МОЦ, МОЦИК, МОЦИЛЬ, МОТ – мотоцикл

МУТИТЬ ТОРТИЛЛ (клумбу опылить, Морковку дЕргать) – "снимать телок", то есть знакомиться с девушками на предмет быстрого секса

НАБУБЕНИТЬСЯ – напиться вдрызг, забухать

НАПЛЕШНИК – каска (не путать со шлемом), как правило, военного образца

ОЖОК – рана, полученная при прикосновении к выхлопной трубе. Ожок – легкая форма, ожоГ – тяжёлая болезненная рана...

ОППОЗИТЧИК – люди, едущие на совкоциклах с двигателями с оппозитным расположением цилиндров – мотоциклах марок Урал и Днепр (а также М-72 и К-750)

ОТЖИГАТЬ – ехать очень быстро, изначально – проворачивание двигателем колеса на месте до появления дыма

ОТЖИК – проворачивание двигателем колеса на месте до появления дыма при трении об дорогу. ОтжиГ делают в конце сезона, когда уже резина не нужна и будет её замена, отжиК в тусовке для понта, легкая форма, как ОЖОК

ОЧКО – стекло закрывающее лицевую часть шлема, производное от очков, оно же – забрало, оно же – стекло спидометра или фары

ПЕРДЁЖ – выхлоп
ПЕРДУН – начинающий мотоциклист, боящийся динамики
ПИВИНГ, ВОДКИНГ, ШАШЛЫКИНГ, БАБИНГ, МОТОЦИКЛИНГ – традиционные методы проведения свободного времени байкерами
ПРАВИЛО – помощник босса, “правая рука”, байкер, ревностно следящий за исполнением порядка и традиций, в колонне – справа от ЦЕНТРОВОГО. В различных клубах существует различное обозначение этой должности. Это находится ТОЛЬКО в компетенции и ведении того или иного клуба. Обычно – сержант, старший офицер и т.п.
ПРОСПЕКТ – кандидат в члены мотоклуба, не обладающий полными цветами, не имеющий права голоса и права принятия решений
ПРХВАТ – поездка
ПУЛЯ – 1. байкер, любящий скорость. 2. спортбайк
ПУЛЯЛЬЩИК – (моторушный термин) байкер, носящийся в любом месте в любое время “без башки”. Как правило, очень красивая но очень короткая жизнь
РАЗЛОЖИТЬСЯ – 1. серьёзный ремонт с вытаскиванием деталей и раскладыванием деталей. 2. серьёзная авария с отлетанием деталей и частей тела, падение “в лёжку”
РАЙДЕР – водитель. Вероятно, берет свое происхождение от название американского культового фильма "Easy rider" - "Беспечный ездок" (он же – "Просто ездец", "Легкий ездун" и т.п.). Rider (райдер) – от англ. to ride – ехать верхом – наездник, всадник; из древнего определения: мотоцикл – моторная повозка для верховой езды
СВЕЧА – 1. запальная свеча – служит для воспламенения топливно-воздушной смеси в камере сгорания двигателя, 2. (то же, что КОЗЛЕНИЕ) вертикальное положение транспортного средства
СЕЛЁДКИ В БАНКЕ маршрутное такси. Вонь и забитость этих транспортных средств ассоциируется с банкой с селёдками
СИБИР – Honda CBR
СКАМЕЙКЕР – человек в байкерском прикиде, не имеющий мотоцикла, но любящий затирать всем, особенно девицам, про мотоциклы
СКВОРЕЧНИК – пассажирское сиденье на спортбайке, поднятое высоко над водительским седлом
СМОТРОВАЯ (Смотра, Балкон) – площадка, где собираются байкеры для потусоваться, посмотреть и показать мотоциклы. В Москве смотровая площадка недалеко от Московского Государственного Университета им.М.В.Ломоносова
СОВКОЦИКЛ – (термин “МОТО”) мотоцикл отечественного производства
СОПЛИ – 1. мокрая дорога в дождливый день 2. "лапша" – нарезанные гирляндой полоски кожи, украшающие многие мотоциклетные наряды, по индейским верованиям, отгоняют злых духов
СОСИСКА – байкерский конкурс. Нужно на ходу откусить сосиску, привязанную над трассой на веревочке. Обычно выполняется НАЖОПНИКОМ (-цей)
СТОППИ – спорное, имеет много трактовок – 1. резкое торможение, удар передним колесом при аварии ломающий вилку,

2. балансирование на месте без движения и помощи ног, акробатический трюк, 3. балансирование на переднем колесе, 4. юз при полной остановке колёс и т.д.

СТО-ПЯТЬСОТ – максимально комфортная скорость перемещения в пространстве на мотоцикле

СТРИППЕР – “stripper” (от англ. to strip – снимать, сдирать) – разновидность ЧОППЕРА, мотоцикл, с которого снято как можно больше всего, что не имеет непосредственного отношения к движению по дороге

СТРИТФАЙТЕР – изначально – мотоцикл для уличных гонок. Со спортбайка снимался весь дорогой хрупкий пластик, все лишнее от мотоцикла отрезалось для облегчения веса, все тросики и провода тщательно убирались и маскировались. Задача этого типа мотоциклов — выиграть уличные гонки любой ценой. Он должен максимально полностью сохранить свои качества после возможного падения или контакта с автомобилем

СТУПЕНЬ – двухуровневое сиденье

СУППОРТ – 1. кронштейн крепления рабочего тормозного цилиндра, 2. человек, принявший идеи и устав мотоклуба и активно стремящийся стать его членом

ТАБЛЕТКИ – КОНСЕРВЫ – круглые мото-очки, как правило, старого образца

ТАБЛО – 1. (общеупотребительное) лицо человека, как правило, неприятного тебе. 2. Панель приборов

ТАБУРЕТКА – любой скутер, мотороллер, с посадкой как на табуретке

ТАБУРЕТОЧНИКИ (они же мандавошечники) – водители табуреток, не имеющие понятия о правилах движения. Как правило, именно табуреточники прыгают по дороге, из ряда в ряд, как одноимённое насекомое

ТАЧКА – (общеупотребительное) автомобиль. Мотоцикл не может быть тачкой, обычно это только машина, навороченная и дорогая, понтовая, либо разбитая, как тачка, зависит от контекста

ТОЛСТЫЙ – чоппер-толстяк, либо тупой неповоротливый мотоциклист. Или большой, но добрейшей души чел. В зависимости от контекста

ТОШНИТЬ – медленно ехать, то же, что и БОТАНИТЬ

ТРАБЛ – поломка, неопределённое состояние, нехорошая ситуация и т.д.

ТРАЙК – трёхколёсный мотоцикл, часто самодельный

ТРАЙКЕР – 1. новоявленный байкер. Происходит от слова “трайк”, а так как на трёх колёсах ездить легче, отсюда понятие начинающего. 2. водитель трайка. Они себя называют Новыми байкерами

ТУРЕР – мотоцикл с прямой комфортабельной посадкой водителя и пассажира, характерен огромный обтекатель, полностью защищающий седоков от потока набегающего воздуха, и объёмные багажные кофры. Это наиболее комфортабельные мотоциклы, предназначенные для дальних поездок по дорогам с хорошим покрытием. Они объединяются со спортивно-туристскими моделями и дрессерами

ФАЗЕР – Yamaha FZR

ХАЙ – (общеупотребительное) привет

ХАЯБУСА – Suzuki Hayabusa. Названа в честь какого-то японского сокола, который при пикировании развивает скорость до 300 км/ч. Во время Второй Мировой войны в Японии существовал такой самолет – истребитель

ХОГ – НОГ – КАБАН – Harley Owners Group – Клуб владельцев мотоциклов Harley-Davidson. Объединяет более 900 тысяч человек по всему миру. В России официального чаптера НОГ нет. Также существуют SMOG – Super Magna Owners Group, VROC – Vulcan Riders and Owners Club и другие аналогичные организации, объединяющие владельцев мотоциклов определенных марок

ХОЙ – пока, до свидания, прощай

ХОП – хорошо, всё понял, удачи

ХЭДЭШНИК – харлеист, фанат Харлея, у которого эмблема Х-Д даже на носках и трусах

ЦВЕТА – знаки различия и эмблемы клубов, содержащие герб клуба, название, буквы “МС”, наименование территории. Копирование, использование и стилизация начертания герба и названия не членам мотоклуба запрещено. Также запрещается иметь цвета на себе во время вождения автомобиля

ЦЕНТРОВОЙ – устаревшее – ведущий, он же может быть боссом или президентом мотоклуба. В различных клубах существует различное обозначение этой должности. Это находится ТОЛЬКО в компетенции и ведении того или иного клуба. Традиционное наименование – Дорожный Капитан

ЧАПСЫ - Прародители современных кожаных штанов – их надевали индейцы для удобства езды на лошадях. Чапсы представляют собою отдельные брючины из кожи. Верхние боковые части удлинены и крепятся к телу всадника широким поясом. В нечто подобное облачались позже американские ковбои. В начале 60-х годов кому-то пришло в голову оценить достоинства чапсов на двухколесном скакуне. И понеслось... Байкеры – кто во что горазд: одни пришивали чапсы прямо к джинсам, другие делали штанины по-модному узкими, с боковой шнуровкой и украшениями. Сейчас чапсы носят в основном американские байкеры как дань экзотике предков (“МОТО” № 10/99)

ЧАПТЕР, Чепта – отделение, филиал мотоклуба, открытый на другой территории и состоящий не менее чем из 6 человек

ЧЁЛКА - девушка, которая поддерживает байк-движение. Произошло от двух слов: “чувиха” - устаревшее разговорное определение девушки в тусе по интересам, и “тёлка” - грубое современное слово для обозначения любой девушки

ЧЕРЕП - индейцы верили в то, что если человек несет на себе изображение символа смерти – черепа, он не погибнет в бою: смерть посмотрит на него и, увидев череп, решит, что он уже мертв и не тронет его. Мотоцикл – опасный вид транспорта и множество мотоциклистов гибнет на дороге. Чтобы смерть не коснулась их, на многих эмблемах, отпугивая смерть, злых духов несчастья, вышит череп. Кроме того, череп считается символом вечности

ЧЕРЕПАШКА – “нижнее бельё” с защитой локтей, плеч, спины, немного груди, а в отдельных вариантах – бедер и задницы

ЧОПАТЬ – то же, что и БОТАНИТЬ, только конкретно на чоппере

ЧОППЕР – мотоцикл с подрубленной рамой (от англ. to chop - рубить, chopper - косарь, нож мясника, колун, обрубок). Это, как правило, стандартный мотоцикл с обрубленными глушителями и крыльями, высоким рулем и не очень броским оформлением. Ярким примером ортодоксальных чопперов являются т.н. “бобберы”. Длинные вилки и обилие хрома пришли в эту моду немного позже. Чопперы начинали делать из английских мотоциклов (Триумф, Нортон, БСА, Энфилд, Матчлесс), а не из американских V-твинов.

Глава 11. Выдержки из книг и статей

*) **Вставка 1.** «Трахтат про шлемы», автор статьи **Belka (motobelka@mail.ru)**

оригинал статьи тут: <http://www.blackbird.ru/FAQ/helmets.htm>

Разброс цен на "котелки" впечатляющий, причем даже в рамках модельного ряда отдельно взятого изготовителя. При покупке лучше ориентироваться не на марку, а на ценник: как правило, чем больше обозначенная в нем цифра, тем лучше шлем. За \$10-50 можно обзавестись либо неимоверно "бэушным" фирменным шлемом, либо самопальной отечественной конструкцией, использование которой опасно для вашего здоровья.

\$50-150 стоят "интегралы", литые из пластмассы, и любые открытые шлемы. При аварии на скорости до 100 км/ч они трескаются, от 100 и больше раскалываются в хлам. Такие "каска" защищают от ГИБДД, непогоды и мух в глазах, как правило, имеют простейшую одноканальную вентиляцию и бьющееся стекло с трудоемким



механизмом замены.

Подкладка толстая и неудобная, к тому же быстро и необратимо сминается, увеличивая внутренний размер шлема. Вес "изделия" около полутора кг - длительная езда превращается в серьезное испытание для мышц шеи и спины.

От \$150 начинаются шлемы, клееные из легких и прочных композитных материалов. Это значит, что черепная кость не сотрется об асфальт, даже если метров пятьдесят ехать по нему головой. Стекло двухслойное (не путать с двойным). Вентиляция двухканальная. Подкладка из гигроскопичных материалов, поддающихся стирке.

За \$300 и более к уже перечисленному добавляются красивые раскраски, устойчивые к появлению царапин трехслойные стекла и трехканальная вентиляция. Также приходит съемная подкладка,

резиновый "нос" (чтобы на стекло не дышать) и чехол для шлема в комплекте. Чехол действительно полезен: обидно ободрать нарядную раскраску, например, при перевозке под сеткой.

Теперь практические советы.

чем больше к шлему дают аксессуаров (запасные болты к механизму стекла, силиконовая смазка, нос, чехол, пленки на стекло, наклейки), тем он лучше (не берем те случаи, когда эти самые аксессуары зажал жадный дилер). Еще один косвенный признак качества - наличие фирменной книжечки с описанием шлема именно этой модели.

Раскраска "гоночная реплика" добавляет примерно 50 у.е к стоимости. однотонная раскраска примерно 50 у.е. экономит. Застежка "два кольца" надежнее, чем сложные пружинные замки, что было официально признано ведущими изготовителями. Качественное стекло можно разогнуть в плоскость и оно вернется в исходную форму без трещин (верно ТОЛЬКО для еще не эксплуатированных стекол). Съемная подкладка упростит стирку/сушку, что избавит вас от сытного человеческого духа внутри шлема.

Как примерять шлем.

Если вы можете снять надетый шлем одной рукой, значит он вам велик. Попросите поменять на размер меньше. Если надетый шлем при тряске головой вправо-влево стремится сохранять неподвижность и скользит по голове - он вам велик. Попросите поменять на размер меньше.

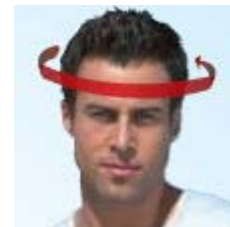
Если шлем налез вам на голову, не снимается одной рукой, трясется синхронно с головой, и вы смогли проходить в нем безболезненно 10-15 минут - попросите поменять на размер меньше - пока не найдете шлем наименьшего размера, налезавший вам на голову.

Между прокладкой и капсулой в шлемах есть слой пенопласта. Это пластичный материал, следственно сминается. Любой шлем изнашивается со временем, причем, чем он дешевле, тем сильнее раздается вирирь. Учитывайте это при покупке.

Если у вас сложная география головы (шишки, треугольная голова, выдающиеся уши), в местах локальных неудобств на купленном шлеме можно немного промять пенопласт пальцем чтобы подогнать форму внутренностей шлема под рельеф головы.

Если вам "как-то неудобно" в шлеме или не нравится дизайн - поищите другой шлем. Фирм-производителей много, все модели немного отличаются и внутренне и снаружи, так что вы точно найдете тот, который вас на 100% устроит. Шлем служит долго, и неприятно будет через полгода продавать старый шлем из-за того, что вам в нем неудобно или не нравится цвет...

Перед примеркой шлема замерьте «охват» своей головы. Замер проведите несколько раз примерно в 3-4-х сантиметрах над бровями. Шлемы имеют следующие буквенные обозначения размеров: **XXXS** – 49-50 см; **XXS** – 51-52 см; **XS** – 53-54 см; **S** – 55-56 см; **M** – 57-58 см; **L** – 59-60 см; **XL** – 61-62 см; **XXL** – 63-64 см. Но в зависимости от фирмы изготовителя размеры могут не совпадать. Например шлем **SHARK L** по размеру будет таким же как и **ARAI XL**. И даже иногда может быть разница в размерах разных моделей шлемов одного производителя. Например **UVEX HELIX XL** сидит на голове точно так же как и **UVEX FLASH L**.



Итак, подведём итог ... на что надо обратить внимание при выборе шлема:

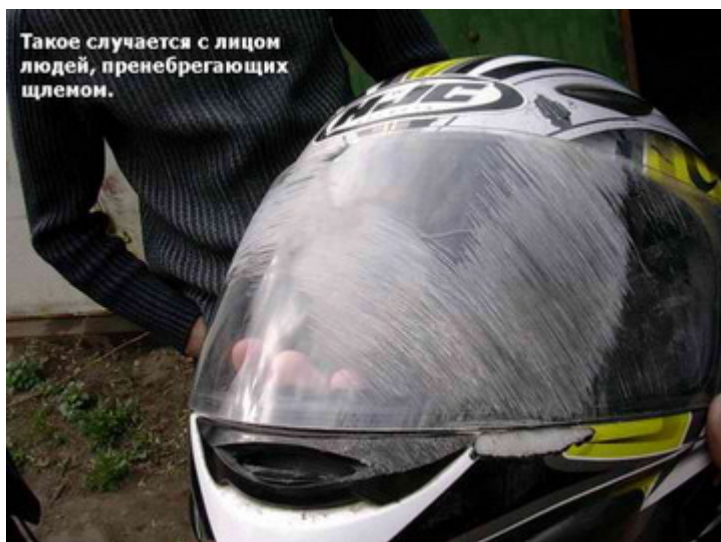
- 1) Из какого материала сделан шлем. Самые прочные шлемы из композитивных материалов (Карбон/Кевлар);
- 2) Сколько каналов вентиляции. Двух- или трёхканальная – предпочтительней;
- 3) Имеется ли возможность вынимать и стирать внутреннюю подкладку. Многие дорогие шлемы дают такую возможность (подкладка типа COOL MAX), а дешёвые – нет;
- 4) Какой тип застёжки на шлеме – пружинная защёлка или двойное кольцо. Последний вариант (DoubleD ring) предпочтительней;
- 5) Какой вес у шлема. Чем тяжелей шлем, тем быстрее у Вас будет уставать шея. Некоторые модели шлемов довольно лёгкие, например **UVEX HELIX RS 750 CARBON** – весит всего **990 гр**;
- 6) Какими свойствами обладает стекло на шлеме: устойчиво к царапинам; не запотеваает; не пропускает ультрафиолет; одно- или двух-слойное; не накапливает статическое электричество. И не плохо если стекло слегка тонированное.
- 7) Какой механизм замены стекла. Хорошие шлемы не требуют наличия какого-либо инструмента для того, чтобы поменять, например, тонированное стекло на прозрачное;
- 8) Если Вы носите очки, то в некоторых моделях шлемов в очках может быть очень не удобно. Так что обязательно оденьте очки после того, как натяните шлем на голову для примерки. Большинство шлемов фирмы **UVEX** специально разрабатывались с учётом того, что владелец шлема может быть «очкариком» ;-)
- 9) Предпочтительней выбирать шлем с яркой раскраской. Как уже говорилось выше, чем заметнее на дороге Вы будете, тем лучше !!!

Ещё про выбор шлема читайте тут: <http://sinus.vl.ru/forum/showthread.php?p=92695#post92695>

Хотел бы обратить Ваше внимание на один топик форума **MotoCenter.ru** и показать пару фотографий шлемов после падения, тем самым подчеркнув важность покупки **хорошего шлема**.

Топик читаем тут: <http://www.motocenter.ru/showthread.php?threadid=6079>

И спасибо **Lottos'у** и **Dok'у** за фотографии.



Надеюсь, ни у кого вопросов теперь не возникнет по поводу ездить в шлем или без него. Разбитый шлем всегда можно поменять на новый ... а вот размазанное по асфальту лицо не соберёшь в единое целое !!!

*) **Вставка 2.**

Обслуживание и ремонт японского мотоцикла
(из журнала "Автомаркет+Спорт" №10 12.03.04)

Оригинал статьи находится тут: <http://asjournal.ru/artic04/10moto.shtml>

Наконец-то вы стали счастливым обладателем мотоцикла! Что же делать дальше? Садиться на мотик и — газу до отказа? Погодите. «Японец» будет служить вам долго только в одном случае — если вы не поленитесь и начнете за ним хорошенько ухаживать. Современный мотоцикл точно такой же сложный агрегат, как и автомобиль. Тут свои тонкости.

Если вы счастливый обладатель новенького «японца», то впереди у вас обкатка. Она просто необходима в том случае, если вы хотите, чтобы мотоцикл радовал вас долгие годы. Даже при суперсовременных технологиях обработки деталей они все равно нуждаются в притирке. Поэтому первую тысячу километров гонять не стоит — необходимо открывать газ лишь наполовину на любой передаче. Если у вас перед глазами тахометр, половина шкалы для вас предел. Конечно, вы можете пренебречь этим правилом, однако это может сказаться на приработке компрессионных и маслосъемных колец, и позже ваш мотоцикл начнет «подъедать» масло. Необходимо избегать продолжительных прогулок по автомагистралям и почаще менять режимы работы двигателя. Необходимо давать движку отдохнуть — примерно через каждые сорок минут езды стоит остановиться и дать двигателю остыть, особенно, если двигатель с воздушным или воздушно-масляным охлаждением. Специалисты не рекомендуют проводить обкатку на синтетике — лучше залить минералку, которую необходимо поменять на хорошее масло через тысячу километров пробега. Вообще, идеальной трассой для обкатки являются серпантины — здесь вы почаще щелкаете коробкой передач, часто пользуетесь тормозами (они тоже нуждаются в притирке), а кроме того, извилистая дорога и множество поворотов позволят вам быстрее обкатать новенькие шины — должен стереться верхний, более скользкий слой резины, и шина начнет «держаться дорогу». При маневренной езде быстрее сядут на место и подшипники, особенно это касается рулевой колонки — через тысячу километров их нужно подтянуть. Через пятьсот километров нужно осмотреть цепь — новенькая вытягивается в течение первых тысяч километров, подтяните ее и смажьте. Если привод на заднее колесо осуществляется карданом — через тысячу километров обязательно поменяйте масло — оно опасно насыщается металлической стружкой.

Если вы купили second-hand, не пренебрегайте обкаткой — прежний владелец мог перед продажей отремонтировать мотоцикл, поставить на него новые запчасти, так что обкатка лишней не будет. Когда аппарат проходит обкатку, привыкайте к нему и вы, а пока не возите на нем тяжелый багаж и пассажиров.

С second-hand все намного сложнее: к сожалению, почти у всех продавцов подержанных мотоциклов вся предпродажная подготовка заключается в покраске. Я не шучу. О том, что у пяти-шестилетнего мотоцикла нужно менять расходные материалы, многие продавцы, по-моему, даже не знают, а может, просто экономят, перекладывая настоящую предпродажную подготовку на плечи покупателя. «А где у него находится воздушный фильтр?» — как-то наивно спросил я, пробуя на удобство посадку маленькой «Хонды»-чоппера в одном из мотосалонов. «А я не знаю!» — честно ответил мне продавец.

Итак, если вы купили second-hand, необходимо провести настоящую ревизию. Если вы решили обслуживать мотоцикл сами, то вам не обойтись без набора головок и шестигранников, кроме этого понадобится свечной ключ — длинный торцевой на «16».

Итак, приступаем.

Во-первых, масло. Оно светлое? Это ни о чем не говорит. Двигатель мотоцикла подвергается еще более тяжелым нагрузкам, чем мотор любого серийного автомобиля, поэтому не жалеите денег. Масло должно быть **СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ!** Каждая уважающая себя компания производит такие линии: Motul, Texaco, Liqui Moli, Castrol, «Лукойл». Масло, выпускаемое для мотоциклов, резко отличается от автомобильного масла — в нем намного больше специальных присадок, обеспечивающих минимальный износ двигателя. Предпочтение нужно отдать синтетике и полусинтетике — вязкость SAE 10W40 прекрасно подойдет для жаркого лета, а SAE 5W40 — для прохладной весны и осени. Даже если ваш байк подъедает масло, вам за глаза хватит, если купите на лето пятилитровую канистру (при условии, что кубатура мотоцикла не превышает литра). Если вы купили мотоцикл с двухтактным двигателем — не

лейте в него масло от «Жигулей»! Лить некачественное масло в двухтактник — верный способ в рекордно короткий срок угробить движок — потом не обойтись без капиталки.

Специалисты рекомендуют менять масло каждые 6-10 тысяч километров пробега. Как заменить масло? Необходимо установить мотоцикл на горизонтальной площадке без наклона. Заведите и прогрейте двигатель, под пробку слива подведите емкость и осторожно открутите пробку. Чтобы масло сливалось быстрее, открутите пробку заливной горловины. На эндуро откройте слив в раме или в масляном бачке, а также не забудьте, что под фильтром-стаканом на раме эндуро может быть еще одна пробка — ее тоже нужно отвернуть и слить примерно 150 граммов отработки. Оцените отработку — если стружек много, стоит промыть двигатель — купить промывку, залить ее в двигатель и погонять движок 3-5 минут на холостых оборотах. Ни в коем случае не нужно ездить на промывке! Потом надо слить промывку и приступить к поиску масляного фильтра. Вряд ли его меняли с момента выхода мотоцикла с завода. Он бывает двух типов. Одноразовый накручивающийся фильтр монтируется на резьбовом штуцере снаружи двигателя. Его трудно снять. Существует спецключ, но его сложно найти. Чаще всего приходится использовать заостренный стержень, которым пробивается стакан фильтра на глубину в 8-10 миллиметров. Не пробивайте стакан фильтра по центру — опасайтесь повредить резьбу штуцера. Дальше стержень используется как рычаг. Если у вас нет гаражной закалки, лучше обратитесь к механику или почитайте специальную литературу. Легче с картриджным фильтром — он многоразовый, находится внутри двигателя. На его местоположение укажет круглая крышка на картере диаметром 8-10 сантиметров. Он довольно легко вынимается. На эндуро может быть два фильтра, кроме того, дополнительный фильтр может быть установлен на раме. Чтобы купить новый фильтр, вам нужно знать его маркировку. Если у вас возникли проблемы с покупкой фильтра — промойте в бензине старый, высушите и, делать нечего, ставьте на место. Если есть возможность — установите новый фильтр, а потом залейте свежее масло — необходимый объем обычно указан на картере рядом с заливной горловиной. Если вы еще не залили необходимый объем, а щуп или окошечко в двигателе показывают, что уже достаточно, закройте пробку и заведите движок на две-три минуты. Часть масла разойдется по двигателю. После этого вы сможете залить остатки масла.

Второе — проинспектируйте систему охлаждения, если таковая имеется. Лучше будет, если вы ее промоете, но в любом случае необходимо заменить антифриз. Сливное отверстие находится обычно на помпе. Чтобы все аккуратно слить, отворачиваем и пробку заливной горловины. При заливке антифриза нужно быть особо внимательным, чтобы не завоздушить систему охлаждения — на многих мотоциклах установлены специальные штуцеры для выпуска воздуха.

Третье — воздушный фильтр. Чаще всего находится под сиденьем в пластмассовом корпусе. Для его инспекции придется снять сидение. Открываем крышку корпуса и внимательно оглядываем фильтр. К сожалению, к нам часто везут «подлеченные» иномарки, реальный возраст которых 10-15 лет. Что может быть с несчастным поролоновым фильтром за эти долгие годы, даже представить себе страшно, поэтому нужно быть осторожным при вынимании таких фильтрующих элементов — не насорите. За двадцать лет поролоновый фильтр просто обязан был разложиться. Если он в порядке, его тоже можно промыть в бензине, пропитать специальным маслом для воздушных фильтров и поставить обратно. То же самое можно проделать с более долговечным бумажным фильтром (его не нужно пропитывать маслом). В противном случае фильтрующий элемент нужно заменить. Неприятности с покупкой нового фильтрующего элемента могут возникнуть лишь в том случае, если вы не знаете, как он выглядит (например, фильтрующий элемент вообще может отсутствовать), и не знаете его маркировки.

Четвертое — цепь. Обязательно очистите ее от грязи и смажьте хорошим трансмиссионным маслом, а потом сотрите излишки ветошью. Если цепь o-ring, x-ring, z-ring (а других, более старых, я, честно говоря, и не видел), постарайтесь, чтобы масло попало в крохотные сальнички, установленные в каждом сочленении цепи. Не мойте ее в бензине — это повредит сальникам. Существуют специальные баллончики для смазки цепи. Цепь необходимо смазывать каждые пятьсот-шестьсот километров при езде по шоссе, каждые двести-триста километров при езде по бездорожью и каждый раз после поездки в дождь (желательно сразу после поездки). Кроме того, каждые 500 км обязательно нужно контролировать ее натяжение. Сделать это просто — необходимо нагрузить мотоцикл так, чтобы оси ведущей и ведомой звездочек оказались на одной горизонтальной линии. Попробуйте рукой натяжение нижней ветви цепи — она не должна отклоняться вверх или вниз более чем на 15 мм. Провисла? Подтяните. Если цепь ржавая или растянута — не миновать ее замены. При растянутой цепи некоторые байкеры из экономии убирают два звена и переклепывают цепь, но делать этого не стоит — такая «обновка» моментально съест

шестерни. Лучше купить новую. В зависимости от производителя цепь может стоить от 120 до 240 у. е. Качественная цепь может проходить от 10 до 20 тысяч километров.

Будет лучше, если вы внимательно проинспектируете **сальники вилки**. Если вилка начала «потеть», то нужно их срочно менять.

Внимательно присмотритесь к **шинам** — глубина протектора не должна быть меньше 0,8 мм. Ни в коем случае на резине не должно быть микротрещин. Какие шины покупать взамен, если резина пришла в негодность? Присмотритесь внимательнее — где-нибудь на мотоцикле обязательно установлена табличка или наклейка (обычно она прикреплена к маятнику), на которой указано, какие шины с какими индексами должны быть установлены на мотоцикле. Там же указано и необходимое давление. Не нашли? Тогда отталкивайтесь от того, что есть — присмотритесь к маркировке шин. Например: 100/90-17 55S. Что это означает? Это означает, что шина имеет ширину 100 мм, ее высота составляет 90% от ширины, посадочный диаметр обода составляет 17 дюймов. 55S говорит о том, что шина может выдержать нагрузку в 218 кг и рассчитана на скорость не более 180 км/час. Индексы скорости в км/час: P-150, Q-160, R-170, S-180, T-190, H-210, V-240, W-270. Индексы грузоподъемности в кг: 50-190, 51-195, 52-200, 53-206, 54-212, 55-218, 56-224, 57-230, 58-236, 59-243, 60-250, 61-257, 62-265, 63-272, 64-280, 65-290, 66-300. Если на маркировке шины есть значок «-» — это означает, что шина диагональная, если «R» — более современная радиальная. Не рекомендуется, а во многих странах даже запрещено устанавливать на переднее колесо радиальную, а на заднее колесо диагональную шину — это опасно. Наоборот, радиальную заднюю можно совмещать с диагональной передней шиной. Но лучше всего устанавливать покрышки одинаковой конструкции. На боковине шины часто нанесена стрелка — она указывает направление необходимого вращения шины (если перевернете шину, то отвода воды с протектора в дождь не будет, и шина не обеспечит достаточного сцепления с мокрой дорогой), тут же написаны данные о необходимом давлении. Давление необходимо проверять каждую неделю — езда как на спущенных шинах, так и на перекачанных опасна для водителя. Резина покрышек не терпит озон и масло. При покупке не ошибитесь — помните, какие шины стоят на вашем мотоцикле — камерные или бескамерные. После того как заменили резину, обязательно отбалансируйте колеса.

Если на вашем мотоцикле установлен новый **аккумулятор** — берегите его пуще глаза. Большинство мотоциклетных аккумуляторов, которые продаются, имеют малую емкость — 7-9 ампер-часов. Это означает, что они, во-первых, очень быстро сядут, а во-вторых, не смогут прокрутить кубатурный двигатель. Отечественный не стартерный стандартный аккумулятор можно устанавливать разве что на «четвертушки» — но и тогда не факт, что посреди сезона вам не придется его подзаряжать, а то и вовсе заменять на новый. Стартерный японский аккумулятор вам придется заказывать. Я надеюсь, что этим летом ситуация изменится к лучшему.

И еще — вам обязательно нужны **запасные свечи**. Они могут выходить из строя, если не отрегулирована система питания — при излишне обогащенной смеси, переливе они могут вылететь буквально за несколько километров. Чтобы узнать маркировку, их нужно вывернуть — для этого придется снять бак (компоновка у «японцев» очень плотная, поэтому не удивлюсь, если перед этим вам придется снять сиденье), потом аккуратно снять наконечники и вывернуть длинным торцевым спецключом свечи. Иногда кажется, что сделать это довольно сложно — мешает рама и проводка, однако после нескольких тренировок вы поймете, что это не трудно. Заворачивать свечи нужно как на автомобилях-иномарках — главное не переусердствовать и не перетянуть. Ни в коем случае нельзя ставить свечи с меньшим калильным числом — электрод такой свечи может запросто расплавиться, и задиров на стенках цилиндров вам не миновать. Если вы купили уже хоженный мотоцикл, обязательно прокачайте тормоза. Подробно останавливаться на этом не буду, так как лучше, если это сделает опытный механик. Обязательно поменяйте тормозную жидкость.

Конечно, вас интересует, во сколько может вылиться все это удовольствие? Цена расходников зависит от фирмы-производителя. Если запчасти китайские — цена одна, если оригинальные японские или европейские — совсем другая. Существующее мнение о том, что запчасти на мотоциклы дешевы, нужно забыть. Резина Dunlop обойдется владельцу чоппера примерно в 250-300 долларов. Та же резина, но от тайваньского производителя King Tiger, обойдется уже значительно дешевле — примерно в 100 долларов. Свечи стоят от 4 у.е. Цепи — от 120 до 240 у.е., если вам еще нужны звездочки — придется выложить еще 100-150 «зеленых». Тормозные колодки стоят от 10 у.е. (Китай) до 30, сальники на вилку — примерно 20-30 у.е., масляный фильтр — 6-16 у.е. От 10 до 50 у.е. стоит воздушный фильтр. Очень рекомендую

изделия фирмы Vesrah — расходники соединяют в себе японское качество и весьма приемлемые цены. Для того чтобы продавец точно знал, чего вы от него хотите, вы должны указать марку мотоцикла, год выпуска, номер рамы и двигателя, а также маркировку необходимой вам запчасти (последнее необходимо не всегда, опытные продавцы определяют, что вам нужно, по компьютерной базе данных).

Вы решили, что раз цена на расходные материалы невысока, то дешево стоят и остальные запчасти? Поспешу вас разочаровать — цены на оригинальные запчасти кусаются. Иногда проще купить еще один мотоцикл, чем покупать к нему, например, новые карбюраторы (от 400-500 у.е. штука) или амортизаторы (600 у.е.).

Вы не механик и возиться с обслуживанием мотоцикла вам некогда? Тогда вам придется обратиться в сервис. К сожалению, большинство поставщиков мототехники считают, что специализированные сервисы открывать еще рано — мол, мало еще «японцев» бегают по дорогам области, поэтому обслуживание мотоциклов — это либо побочный бизнес автосервисов, либо им занимаются мастера-самоучки, с которыми я не рекомендую связываться — неужели вам захочется, чтобы вашего красавца ремонтировали в гараже «на коленке»? За определение неполадки с вас попросят примерно 30 у.е., переборка цилиндропоршневой группы выльется в 200 у.е., покраска одного элемента обойдется в 200 у.е.

Хорошей дороги вам и вашему мотоциклу.

***) Вставка 3.**

Выдержки из книги Ника Йенача "Техника спортивной езды".

Как развить навыки, улучшающие скорость, безопасность и уверенность на улицах и треках

Тут очень много полезной информации для байкеров всех калибров – от «чайников» до «крутых».

Советую прочитать полную версию книги – очень просто и понятно написано о многом что надо знать при езде на мотоцикле. Полная версия книги тут:

<http://www.slonhome.com/cgi-bin/set1/dc/dc.cgi?mode=dl&file=2&hash=nsSXn/3YyYE>

Не достаточно уметь откручивать ручку, нужно понимать, где и когда это делать.

ОСНОВЫ ТОРМОЖЕНИЯ И РУЛЕНИЯ

Освойте их, чтобы остаться в живых, хотя учиться поворачивать и тормозить вам придется всю жизнь

Грамотное вождение основано на двух главных навыках - умении тормозить и умении поворачивать. Вы должны постоянно их тренировать. Если кто-то внезапно начнет поворачивать налево через вашу полосу, опытный водитель сможет избежать аварии, а неопытный попадет в нее при прочих равных. Тренируйте торможения и повороты в каждой поездке - в воскресных покатушках, гонках или поездках на работу.

Грамотное торможение позволяет контролировать скорость в повороте, обуздать табун лошадей в моторе и справиться с паникой в аварийной ситуации. Подружитесь с тормозами, и вы почувствуете как растет ваша уверенность в себе.

Однако, большинство райдеров умеют хорошо откручивать ручку и совсем не умеют давить на рычаг. Все потому, что эффективное торможение требует тренировок. Много тренировок.

Если вы ездите на скорости 100 миль в час, тренируйтесь останавливаться со 100 миль в час. Делайте это каждую поездку, превратите тренировку в привычку. Найдите пустую парковку или тихую дорогу и выясните, что могут ваши тормоза.

Готов поспорить, как только вы узнаете какой тормозной путь вашего байка, вы будете поосторожней откручивать газ.

Со временем вы поймете, как быстро может замедлиться байк. Это важное знание, оно пригодится вам, когда потребуется предельно точная работа тормозами, например, для входа в поворот. Вы поймете, как важно уметь достичь максимально замедления, той точки, когда шины уже начинают визжать, но еще не блокируются. Вы поймете и значимость тонкой работы с тормозами, когда ниже мы начнем говорить о trail braking (торможении в повороте) и других сложных приемах. Вы должны полностью привыкнуть к тормозам.

ТРЕНИРУЕМ ТОРМОЖЕНИЕ

Для начала выберите прямой и ровный участок дороги и наденьте полную защиту. Цель - добиться устойчивого навыка остановки на грани блокировки переднего и заднего колес. Обратите внимание, что при торможении вес перемещается вперед, заднее колесо разгружается, поэтому передняя шина выполняет основную часть работы. Но чем длиннее база мотоцикла, тем менее разгружается зад, и тем больше работы может выполнять задняя покрышка.

1. Сделайте несколько простых остановок с низкой скорости.
2. Исследования показали, что совместное использование переднего и заднего тормозов повышает эффективность. Однако многие водители вообще не пользуются задним тормозом - боятся заблокировать колесо или ошибочно полагают, что он не приносит много пользы. Запомните, задний тормоз использовать можно, только осторожно. Некоторые мотоциклы имеют очень хваткие задние тормоза, поэтому при максимальном замедлении, когда вилка почти полностью сжата, легко переборщить с усилием на педали.
3. Давите на рычаг двумя пальцами - указательным и средним. Времена, когда нужно было давить на рычаг всей пятерней, давно прошли, усилия двух пальцев вполне достаточно для современных тормозных систем. Кроме того, если все пальцы лежат на рычаге, вы не сможете сделать перегазовку при переключении.
4. Давите на рычаг тормоза так же, как на курок винтовки - плавно, а не рывком. Резкое нажатие перегрузит пружины вилки, уменьшит дорожный просвет, сорвет в юз переднее колесо или оторвет от земли заднее. Вы должны научиться удерживать переднее колесо на грани блокировки, когда резина уже визжит, но колесо еще крутится. Если вы научились легко делать это, можно поиграть и с блокировкой. Быстро сдавите рычаг еще больше и немедленно приотпустите его, чтобы колесо снова раскрутилось. Не переусердствуйте, заблокированное колесо очень быстро сносит вбок, что приводит к лоусайду.
5. Заведите привычку держать пальцы на рычаге, если вы не откручиваете газ до упора. Другими словами, если вы катитесь по городу, или замедляетесь перед поворотом, положите пальцы на рычаг, это уменьшит время реакции.
6. Поэкспериментируйте с задним тормозами. Не топчите педаль, давите на нее плавно, пока не услышите визг задней покрышки или не почувствуете, как зад начинает мотать. (Некоторые производители делают такие тихие шины, что их не слышно даже когда зад уже ходит ходуном). В блокировании зада на короткое время нет ничего страшного. С ним можно справиться двумя способами. Во-первых, можно рулем удерживать мотоцикл прямо, а во-вторых, можно просто приотпустить педаль, чтобы заднее колесо раскрутилось. В аварийной ситуации вы скорее всего не сможете себя заставить отпустить задний тормоз, поэтому лучше тренировать руление. Хмммм... похоже кроссовый мотоцикл - лучший снаряд для отработки этого навыка.

СМОТРИ В ОБА

И во все стороны

Каждый из нас может вспомнить случаи из своей жизни, когда взгляд словно прилипает к опасному предмету - яме в асфальте, камню на дороге, мокрой разметке. И вот вместо того, чтобы объехать препятствие, мы едем на него, как замороженные. На гонках сплошь и рядом случаются падения из-за того, что пилот смотрит на соперника впереди, и если тот вылетает с трассы, то за



ним вылетает и ведомый, который вполне мог бы вписаться в поворот. А еще бывает, засмотришься на что-нибудь на обочине, а потом с удивлением замечаешь, что едешь прямо туда. Все это примеры фиксации взгляда, когда ваше тело - и ваш мотоцикл - подсознательно следуют за вашим взглядом. Чтобы освоить спортивные приемы вождения, вы должны перепрограммировать ваши глаза так, чтобы они всегда смотрели туда, куда вы хотите ехать. Нет ничего страшного в фиксации взгляда, только фиксировать его надо на том, что нужно.



Нарисуйте в уме правильную траекторию прохождения поворота и отслеживайте ее взглядом. Когда машина на перекрестке начнет поворачивать через вашу полосу, ищите глазами путь объезда, а не любуйтесь передним бампером. Поворот присыпан песком - смотрите на самые чистые участки. А если вы быстро едете по серпантину, ни в коем случае не любуйтесь прекрасными горными пейзажами - сосредоточьтесь на дороге. Правильное использование глаз - самая важная часть в выборе траектории. Вы должны научиться смотреть туда, куда хотите ехать. Ищите возможность для объезда. Ищите чистый путь. Учитесь смотреть в сторону спасения, а не в сторону опасности. Держите взгляд в ежовых рукавицах. Заставляйте себя смотреть туда, куда должен приехать ваш байк. Это кажется простым, когда читаешь книгу, но попробуйте сделать это на 50-ти милях в час.

Правильное использование глаз важно с точки зрения безопасности. Адекватная оценка видимой ситуации и отличает матерого райдера от зеленого новичка. Правильно пользуйтесь глазами, и вы будете ездить быстрее, ровнее и безопаснее.

Правильное использование глаз важно с точки зрения безопасности. Адекватная оценка видимой ситуации и отличает матерого райдера от зеленого новичка. Правильно пользуйтесь глазами, и вы будете ездить быстрее, ровнее и безопаснее.

Вот вам пример из реального мира. Вы наверняка часто замечали, что при езде в группе внимание сосредотачивается на мотоцикле впереди, на его колесе, или на шлеме водителя. Это неправильно. Старайтесь смотреть как можно дальше, как минимум перед байком, за которым вы едете, чтобы суметь заранее заметить опасность впереди. Положение товарищей по группе отслеживайте периферийным зрением. Лично я предпочитаю при езде по улицам просто держать дистанцию побольше, хотя понимаю, что это не всегда возможно.

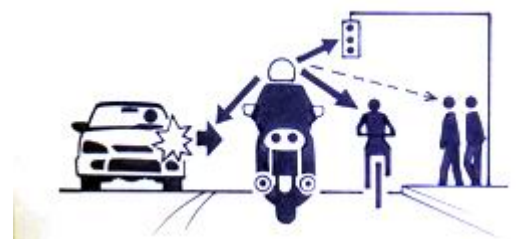
ЗАСТАВЛЯЙТЕ ГЛАЗА ДВИГАТЬСЯ

Итак, вы готовы поднять глаза и посмотреть на дорогу чуть дальше. Но насколько далеко? Нельзя просто смотреть на горизонт, можно пропустить множество опасностей, вроде ям, луж масла и тому подобного. Обычные дороги, в отличие от трассы для кольцевых гонок, не могут предложить идеальной поверхности. Значит, нужно постоянно сканировать всю дорогу - от точки прямо под колесом, до самой дальней точки, которую вы можете увидеть.

Этот прием требует постоянного перемещения взгляда вдоль дороги и даже вдоль одного поворота. Например, когда вы подъезжаете к повороту, вы смотрите на точку входа. Однако, если вы зафиксируете ваш взгляд на этой точке, остальной поворот может неприятно вас удивить. Переместите свой взгляд дальше, найдите апекс, или точку, в которой вы максимально смещаетесь к краю своей полосы. Потом сразу же начинайте смотреть на выход из поворота. Шевелите глазами. Заставляйте их перемещаться, не давайте им застыть на трещинах в асфальте или лежащем на дороге камне.

ПЕРИФЕРИЙНОЕ ЗРЕНИЕ

Периферийное зрение - то, что вы видите краем глаза - жизненно важно для всех мотоциклистов, от профессионального спортсмена до человека, который катается только по выходным. К такому способу получения информации следует относиться как навыку, который можно улучшить и развить. Вы должны научиться смотреть не глядя, видеть объект без фиксации взгляда, собирать информацию, которую сначала проглядели.



ТРЕНИРОВКА ВЗГЛЯДА

Выполните следующие упражнения, чтобы оценить свое периферийное зрение и выполняйте их почаще, чтобы его улучшить.

1. Идите по тротуару, глядя строго вперед, и считайте трещины в асфальте. Это упражнение важно для всех мотоциклистов, потому что учит собирать информацию (считать трещины) не отрывая взгляд от дороги.
2. Глядя на толпу, сфокусируйте взгляд на одной точке. Отслеживайте движения людей, не переводя глаза. Это упражнения полезно для тех, кто часто ездит по оживленным улицам, потому что учит видеть других участников движения, не отводя взгляд от дороги.
3. Постарайтесь посмотреть фильм, глядя в угол экрана телевизора. Это научит вас лучше ездить в группе. Вы сможете сфокусироваться на дороге перед ведущим байком, отслеживая его положение периферийным зрением.
4. Возьмите книгу, резко откройте ее и мгновенно закройте. Что вы успели прочесть? Сколько картинок вы успели увидеть? Это упражнение помогает научиться быстро усваивать информацию, что особенно полезно при выезде на оживленную улицу и проверке ситуации сзади с помощью зеркал или взгляда через плечо. Вы должны научиться видеть как можно больше за минимальное время. Конечно, если обернуться и не спеша все рассмотреть, вы увидите больше, но есть ли у вас такая возможность в плотном трафике?

Выполняйте эти четыре упражнения почаще и ваше периферийное зрение улучшится, а вместе с ним улучшатся и ваши навыки вождения

Обычная улица, в отличие от гоночной трассы, не может гарантировать вам идеальной поверхности. На ней нельзя все время смотреть далеко. Вам следует научиться постоянно сканировать дорогу на всем видимом протяжении - от переднего колеса, до самой дальней видимой точки.

Если у вас будет больше времени для принятия решения, вы сможете лучше управлять мотоциклом. Нужно смотреть дальше, тогда вы заранее заметите знак "Стоп", яму на дороге или опасный поворот. В противном случае, вы всегда будете действовать в спешке, что приведет вас к ошибкам в управлении. Плавное вождение - цель любого уличного райдера - возможно только при условии, что вы видите дорожную обстановку целиком. Когда в следующий раз окажетесь в неприятной ситуации, постарайтесь проанализировать причину. Готов поспорить, окажется что вас подвели ваши глаза.

Если вы слишком долго будете смотреть на вход в поворот, вы не сможете оценить его крутизну и состояние полотна. Постоянно перемещайте взгляд - от входа к середине и потом к выходу из поворота. Постоянно контролируйте движения ваших глаз. Чем быстрее вы едете, тем дальше нужно смотреть. Еще раз повторю - в отличие от гонщика, вы должны постоянно оценивать состояние дороги.

Чистота - залог здоровья

Профессиональные гонщики посещают представителей компаний, которые производят шлемы, после каждого заезда, чтобы почистить стекло шлема или полностью его заменить. Механики тщательно моют стекло мотоцикла, пока оно не станет абсолютно прозрачным. Ничто не должно мешать вашему взгляду.

Операция на глазах

Стоит избавиться от очков или контактных линз, чтобы не испытывать неудобств от пыли и дождя. Лазерная хирургия помогает восстановить зрение. Ее как будто специально придумали для гонщиков.

Существуют четыре способа рулить байком, но только в совершенстве освоив самый первый - контрруление - вы сможете использовать остальные.

По сути, вы можете забыть термин "контрруление". Запомните лишь, что успешный объезд ямы или выигрыш в чемпионате зависит от того, как вы тянете и толкаете руль.

Если вы уже попробовали контрруление, то заметили, что байк меняет направление в зависимости от того, как вы прикладываете силу. Отодвиньте от себя внутреннюю рукоятку, и мотоцикл неспешно войдет в поворот. Резко толкните ее, и мотоцикл завалится пугающе быстро. Толкайте внутреннюю рукоятку и тяните на себя внешнюю и эффект приятно вас поразит - байк наклонится почти без усилий.

НЕ ДЕРГАЙ

Мягкая хватка и расслабленные руки - ключевой момент правильного вождения. Не прикладывайте слишком больших усилий к рулю в повороте. Не бейте и не дергайте рукоятки, просто тяните и толкайте их плавным контролируемым движением. Конечно, можно агрессивно заправить байк в поворот, но после этого подвескам придется поработать, а вам - подождать, пока шасси не придет в норму. В это время байк будет неуправляемым. Поэтому - забудьте о грубой силе во время руления, тогда байк будет послушным, пульс будет нормальным, а шины прослужат дольше.

НЕ ВИСИТЕ НА РУЛЕ

Поскольку рукоятки руля являются точками приложения силы при управлении, следует максимально ослабить все остальные силы, действующие на них. Используйте мышцы пресса, спины и груди, чтобы уменьшить ту часть веса вашего тела, которая удерживается руками, тогда вы сможете точнее дозировать управляющие усилия. Профессиональные спортсмены именно для этого проводят так много времени в спортзалах, закачивая мышцы торса. Представьте, что стальной стержень приварен одним концом к передней вилке, а вторым - к раме байка. Любое движение переднего колеса передается всему мотоциклу, провоцируя вобблинг. Но как раз это и происходит, когда вы вцепляетесь в руль до, во время или после поворота. Стоит колесу чуть вильнуть и через зажатые руки это движение перейдет на мотоцикл, нарушая его стабильность. Конечно, для поворота и выхода из него нужно прикладывать усилие к рулю, но хватка должна быть мягкой. Приучайтесь мгновенно расслаблять руки после того, как собственно руление закончено.

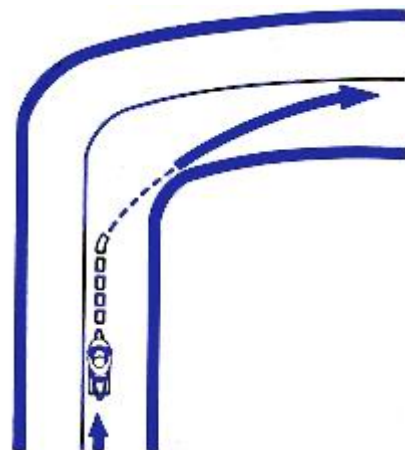
Ходите в спортзал и работайте над торсом. Постоянно напоминайте себе, что нужно расслабиться. Байку станет легче, а вы сможете получать больше информации от шин, лучше чувствовать дорогу и тем самым улучшить все составляющие вашей езды - от скорости в повороте до угла наклона. Если же вы вцепитесь в руль, вы никогда не сможете понять, что пытается сказать вам мотоцикл. А еще вы никогда не освоите три дополнительных способа руления.

ТОНКОСТИ РУЛЕНИЯ

Потяните внешнюю рукоятку на себя, толкните внутреннюю от себя - и мотоцикл повернет. Однако этим руление не исчерпывается. Существуют четыре способа повернуть байк. Они дополняют друг друга, так что вы не сможете при подходе к очередному повороту выбрать какой-то один и применить только его. Это как если бы гольфист во время удара сосредоточился только на руках. Конечно, нужно оттачивать каждое движение, но только владение всем телом позволяет совершать идеальные удары и выигрывать международные турниры. Это относится и к мотоциклистам - контрруление поможет вам ездить лучше, но чтобы ездить по-настоящему хорошо, нужно освоить еще несколько тонкостей.

ТОНКОСТЬ 1: РУЛЕНИЕ ГАЗОМ

Мы подробнее рассмотрим работу газом в пятой главе, здесь же я остановлюсь на самом главном. Газ влияет не только на скорость мотоцикла, но и на угол наклона. Помните, мы говорили, что после того, как собственно руление закончено, нужно ослабить хватку на руле? Изменение угла наклона в повороте с помощью газа поможет вам держать руки расслабленными во время поворота, в результате вы лучше поймете, что переднее колесо говорит вам о сцеплении с дорогой. В конечном счете возрастет ваша скорость, безопасность и уверенность.



Байк заваливается в поворот, когда вы закрываете газ, выпрямляется при добавлении газа и сохраняет угол наклона на ровном газу.

Давайте определим термины. "Открытый газ" означает такое положение рукоятки, при котором мотоцикл ускоряется. "Ровный газ" означает такое добавление газа, при котором заслонки карбюратора или "бабочки" инжектора двигаются чуть-чуть. На самом деле, реальная скорость мотоцикла может даже падать на ровном газу. Существует огромная разница между открытым и ровным газом. Именно благодаря ей одни выигрывают чемпионаты, а другие на своей шкуре испытывают, что такое хайсайд. Давайте поподробнее рассмотрим, как газ влияет на поведение мотоцикла в повороте.

Вы подходите к повороту на закрытом газу, начинаете рулить и байк кренится, причем угол наклона продолжает увеличиваться, поскольку газ закрыт. Как только вы достигаете угла наклона, нужного для прохождения данного поворота с выбранной скоростью, вы можете толкнуть от себя внешнюю рукоятку руля, чтобы зафиксировать угол наклона. Или вы можете добавить газ - эффект будет тот же. Переход к ровному газу предпочтительнее, потому что позволяет зафиксировать угол наклона гораздо мягче, а, кроме того, дает возможность быстрее перейти к открытому газу на выходе, распрямив при этом байк.

Закрытый газ перемещает вес мотоцикла вперед. Передняя вилка сжимается, изменяя рулевую геометрию мотоцикла, и он охотнее поворачивает. Как только вы переходите к ровному газу, вес перемещается назад, вилка чуть-чуть распрямляется. Стоит вам перейти к открытому газу, большая часть веса перемещается назад, вилка распрямляется почти полностью, увеличивая тем самым радиус траектории и уменьшая угол наклона мотоцикла.

Сосредоточьтесь на правильном переходе от закрытого к ровному газу. Если открыть газ слишком рано или слишком резко, перескочив фазу ровного газа сразу к открытому, вы промахнетесь мимо апекса и пройдете поворот шире, чем планировали. Чтобы избежать этой ошибки, просто держите газ закрытым подольше. Не добавляйте газ, пока байк не войдет в поворот, а потом действуйте предельно аккуратно, чтобы мотоцикл точно прописал задуманную траекторию. Итак, когда же открывать газ? Сразу, как только байк вошел в поворот. Но чем раньше вы начнете это делать, тем плавнее должны действовать.

Плавность особенно важна, если вы управляете мощным байком, потому что в этом случае мельчайший поворот правой ручки мгновенно подключает целый табун лошадиных сил. Я усвоил этот урок, когда пилотировал Suzuki Кенни Робертса младшего, на котором он выступал в ГранПри 500. Байк мгновенно откликнулся на газ, поэтому в повороте мне приходилось держать его закрытым дольше, чем обычно. Стоило мне чуть ошибиться и мотоцикл мгновенно распрямлялся и спрямлял траекторию. Я навсегда запомнил, что чем мощнее байк, тем плавнее должна быть работа с газом.



ТОНКОСТЬ 2: РУЛЕНИЕ НОГАМИ

Главная ошибка при контррулении заключается в нежелательных воздействиях на руль, когда вы либо переносите на него вес тела, либо вцепляетесь в рукоятки слишком сильно. Чтобы этого избежать, нужно использовать внешнюю ногу. Если вы прижмете колено и бедро к баку, вы поможете мотоциклу начать поворот.

Суть приема заключается не в том, что вы рулите ногами, а в том, что вы переносите свое внимание с рук на ноги. Вы по-прежнему поворачиваете руль руками, только теперь ваши руки расслаблены и вы не давите на него своим весом. Этот прием многим помог избавиться от привычки висеть на руле.

Легко доказать, что мотоцикл нельзя повернуть ногами. Попробуйте во время движения перенести руки на обтекатель, бак или собственные колени. Поскольку точки приложения силы к рулю больше не существует, то как бы вы не давили ногой на бак, мотоцикл не повернет. Если же оставить руки на руле, то давление ноги на бак будет взаимодействовать с руками, создавая момент, достаточный для

поворота мотоцикла.

Сядьте на стул и поднимите правую ногу вверх, одновременно занося ее над левой. Чувствуете, как напряглись мышцы живота и спины, чтобы сохранить равновесие? То же самое происходит и в повороте - торс напрягается, оставляя руки расслабленными и давая им возможность чувствовать переднее колесо и манипулировать газом, тормозом и сцеплением.

Этот прием помогает направить байк в поворот. Вы сами заметите, насколько мягче происходит смена направления, потому что ноги смягчают слишком резкие воздействия рук. С помощью внешней ноги можно также влиять на угол наклона в повороте, и опять-таки делать это гораздо мягче, чем рулем. Мы оттачиваем плавное вождение всю жизнь и руление ногами помогает нам в этом просто потому, что переносит наше внимание с рук на ноги.

ТОНКОСТЬ 3: РУЛЕНИЕ ВЕСОМ

Мотоцикл весит 450 фунтов, а водитель 150 фунтов, таким образом, вес человека составляет довольно большую часть системы - в данном случае 25 процентов. Движения вашего тела сильно влияют на то, как и когда поворачивает байк. Давайте обсудим руление весом подробнее.

Все мы катались на велосипеде или мотоцикле без рук и даже поворачивали. Или, как минимум, наклонялись в сторону поворота. Конечно, повороты были не такими быстрыми и четкими, как с руками, но все-таки они были. И совершались они перемещением веса тела.

Что нужно сделать, чтобы повернуть без рук направо? Наклониться вправо, то есть в сторону поворота. Именно это вы делаете и с руками на руле. Поскольку ваш торс и голова значительно выше центра масс мотоцикла (он находится где-то в районе коленвала), любое их перемещение сильно влияет на мотоцикл.

Попробуйте стоя наклониться вправо. Чувствуете, как вес переместился на правую ногу? На мотоцикле вы бы загрузили правую подножку, помогая тем самым байку повернуть направо. Чтобы быть уверенным, что вы загружаете внутреннюю подножку, заведите привычку направлять байк в поворот с помощью подбородка или молнии вашей куртки. Держите



молнию либо по центру бака, либо немного смещенной в сторону поворота. Цель этих манипуляций проста - раз уж вы знаете по опыту езды без рук, что байк поворачивает при смещении веса, вы должны быть уверены, что

переместили свой вес в нужном направлении. Просто смещайте вес внутрь поворота, и все будет хорошо.

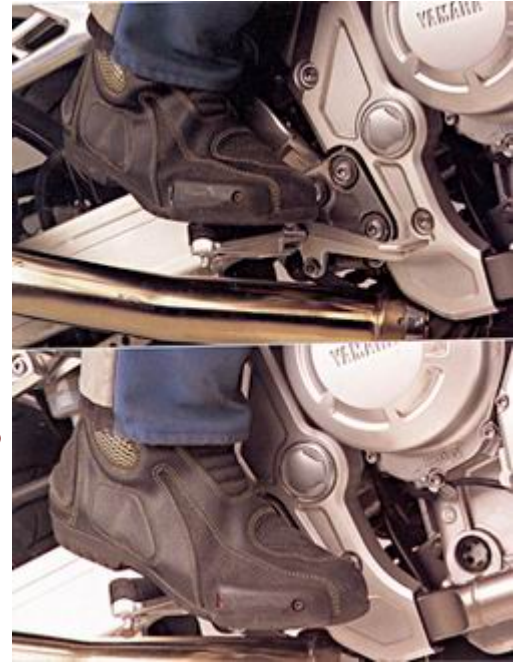
Чтобы понять, как байк реагирует на смещение веса, выполняйте следующее упражнение. Привстаньте на подножках, едьте прямо, а потом приподнимите одну ногу с подножки. Байк начнет поворачивать в сторону нагруженной подножки.

Но перемещение веса еще не все. Важно когда вы это делаете. Сместитесь слишком рано, и байк начнет заваливаться в поворот, прежде чем вы будете готовы повернуть. Сместите вес слишком поздно, и мотоцикл будет сопротивляться рулению, а когда все-таки повернет, то его поведение в наклоне будет нестабильным. Именно в выборе правильного момента и заключается основная трудность этого приема.



Выбор правильного момента для смещения веса особенно важен при прохождении серии поворотов. Подумайте сами - четверть веса системы перемещается во время движения. Как и когда она перемещается оказывает огромное влияние на плавность движения байка.

Чтобы успешно освоить руление весом, надо сосредоточиться на движениях тела. Начните с наклона головы и плеч в сторону поворота, одновременно начинайте перемещать зад. Не выставляйте внутреннее колено - свешивание применяется на треках, а не на улицах. Используйте смещение зада по максимуму, дюйм-другой уже сильно помогает байку повернуть. Ни в коем случае не повисайте на руле. Любое усилие, приложенное к рулю, либо меняет траекторию, либо дестабилизирует байк. Для смещения веса используйте не руки, а бедра, упираясь в подножки той частью стопы, на которой вы стоите, когда поднимаетесь на цыпочки. Не вставайте, просто немного напрягите ноги, чтобы скользнуть по сиденью. Упражнение покажется вам трудным, если вы будете упираться в подножки серединой стопы или пятками. Но если вы упретесь мысками или пальцами, вы лучше почувствуете байк.



Подсказка напоследок: не питайте иллюзии, что перемещение вашего тела рулит мотоциклом - им рулит загрузка подножек. Вы можете облезть байк вдоль и поперек, но если при этом на подножках находится равный вес - он не повернет. Но стоит загрузить одну подножку сильнее другой, и мотоцикл начнет поворачивать.

ГЛАВНОЕ - ТРЕНИРОВКИ

Вы практикуете руление каждый раз, когда садитесь на мотоцикл, но целенаправленные тренировки помогут вам освоиться гораздо быстрее. Найдите пустую парковку или заброшенную дорогу, и потренируйтесь рулить.

1. Для начала поэкспериментируйте - потолкайте руль на разные лады. Медленно, быстро, сильно, слабо. Скорость может быть любой, но обратите внимание, насколько больше усилий требуется на скорости 60 миль в час, по сравнению с 30-ти.
2. Теперь попробуйте одновременно тянуть руль другой рукой. Правда, быстрее стал поворачивать? Ощущение, как будто руль с гидроусилителем.
3. Напрягите мышцы живота и спины, максимально расслабьте руки на руле. Перестаньте висеть на руле, поддерживайте положение с помощью торса. Попробуйте те же самые движения, что в первых двух пунктах, но следите, чтобы вес тела не вмешивался в ваши движения.
4. Держите торс собранным, используйте ваши ноги для поворота байка. Чтобы повернуть направо, давите левым коленом и бедром на бак. Это то же самое контрруление, только теперь ноги заставляют ваш пресс напрягаться, поэтому руки расслабляются сами собой.
5. При перестроении с полосы на полосу постарайтесь понять, как быстро ваш байк начинает поворачивать из вертикальной позиции. Попробуйте сменить полосу медленно, попробуйте быстро. Заметьте, что при быстрой смене полос вам приходится не только вводить, но и выводить байк из наклона. При медленной смене полос этого не происходит, байк выпрямляется сам. Это и есть проявление гироскопического эффекта.
6. Следуйте за товарищем по пустынной дороге, держите дистанцию побольше и повторяйте все, что он делает. Он вильнул вправо - и вы виляйте. Он наклонился налево, а потом резко выпрямился - вы делаете то же самое. Это отличный способ потренировать силу и реакцию.

7. Попробуйте на второй передаче порулить байком с газом и без газа. Обратите внимание, как охотно байк распрямляется, стоит вам добавить газ, и как неуютно он себя чувствует при любом угле наклона, если вы держите газ закрытым.

8. Попробуйте рулить ваш байк в поворотах разной крутизны и на разной скорости, но теперь смещайте вашу грудь в сторону поворота и загружайте внутреннюю подножку. Используйте мышцы бедер, чтобы перемещать задницу по сиденью. Упирайтесь в подножки передней частью стоп. Вы заметите, насколько легче перемещать вес, если ваши стопы стоят правильно.

Самое главное в приемах руления - их плавное исполнение. Вы толкаете руль, давите коленом на бак, перемещаете вес тела на внутреннюю подножку и при этом грамотно работаете газом. Профессиональные гонщики делают все это рефлекторно, и все равно постоянно тренируют совокупность всех этих движений. Самое главное - освоить конструение на подсознательном уровне. Оно должно стать привычкой, так же как и правильное использование глаз. Потом начинайте постепенно добавлять другие приемы - руление газом, ногами и весом. Со временем, вы почувствуете, насколько быстрее и плавнее стали ездить, а может и начнете выигрывать гонки.

А еще вы поймете, почему опытные райдеры так любят повороты. Внезапно вы осознаете, что способны прописать задуманную траекторию с точностью до дюйма. Байк ввинчивается в поворот или напротив, увеличивает радиус, повинаясь вашей воле. Связки сложных поворотов перестали быть пугающей проблемой, они стали интереснейшей задачей. Когда из-под едущего впереди автомобиля появится яма, вы объедете ее как по волшебству. А когда вы окажетесь на дороге, где крутые повороты следуют один за другим, вы не сдадитесь и не выскочите на встречную, а станете перекладывать байк из стороны в сторону снова и снова, мечтая, чтобы повороты никогда не кончались.

Силовые тренировки

Скоростное вождение мотоцикла предъявляет особые требования к мышцам торса, ног, рук и шеи, а также к сердечно-сосудистой системе. Поверьте, стоит вам сбросить вес и укрепить мышцы, и вы станете лучше ездить. Любимые упражнения гонщиков - приседания и отжимания от пола. Особенно внимательно следует относиться к мышцам ног, потому что именно они помогают перемещать тело в повороте. Бег трусцой, горный велосипед, мотокросс - сгодится все, что закачивает ноги. Посещайте спортзал, если есть такая возможность, если нет - не сдавайтесь, отличных результатов можно достичь и доступными средствами.

Неправильное использование газа является причиной большинства не спровоцированных аварий с мотоциклистами. Ничего удивительного - если подержать ручку открытой всего несколько секунд, цифры на спидометре большинства современных мотоциклов станут трехзначными. Спортбайк-шестисотка проходит четверть мили примерно за 10 секунд, литры выходят из 9-ти, и заметьте - это мотоциклы, которые продаются в магазинах.

Давайте не будем питать иллюзий - любой придурок умеет ускоряться по максимуму. Придурки доказывают это каждый день, пополняя списки жертв не спровоцированных мотоаварий, вызванных превышением скорости. Это они оставляют черные полосы на асфальте, начинающиеся прямо перед поворотом и упирающиеся в отбойник или дерево на обочине.

В откручивании ручки нет ничего трудного, таким умением не стоит гордиться. Гораздо труднее и достойнее освоить приемы, в которых точная работа газом является ключевым моментом.



Вы знаете, что правильное использование газа помогает поворачивать. Вы закрываете газ перед поворотом, чтобы загрузить переднее колесо и сжать вилку. Медленный мотоцикл охотнее наклоняется.

Заведите привычку закрывать газ перед поворотом. Это всегда помогает, особенно если добавить немного тормозов.

ОТ ВКЛ. К ВЫКЛ.

Обращайтесь с газом аккуратно. Плавно закрывайте его. Прикрывайте его потихоньку. Чувствуйте, как ручка подходит к положению холостого хода. Медленно переходите от открытого к закрытому газу.

Понимаете, о чем я? О вредной привычке закрывать газ одним резким движением, из-за чего вес, который только что загрузил заднее колесо, немедленно перебрасывается вперед.

Но это не самое страшное. А самое страшное кроется в психологии человека - вашей в том числе. Как только вы закрываете газ, вы немедленно хватаетесь за тормоз. Тут-то и начинаются вещи пострашнее, чем приближающийся поворот или перекресток.

Когда вы слишком резко схватитесь за тормоз, это скорее всего приведет к блокировке переднего колеса или к стоппи. Вы, естественно, испугаетесь и тут же отпустите тормоз. В результате ваш тормозной путь возрастет - часто с болезненными последствиями.

Итак, возвращаясь к истокам проблемы - старайтесь закрывать газ мягко и контролируемо, потому что это "успокоит" ваши пальцы и они не сразу вцепятся в тормоз. Закройте газ резко на низких оборотах, и ничего страшного не произойдет. Сделайте ту же ошибку у ограничителя, и ваше заднее колесо сорвется в юз, особенно если вы при этом еще и вцепитесь в рычаг тормоза. Учитесь при любых обстоятельствах плавно и мягко действовать правой рукой - именно в ней спрятана ваша судьба.

НЕ ОТЖИГАЙ

Агрессивный стиль вождения делает ваши поездки по улицам еще опаснее. Если закрывать газ со слишком большой скорости, байку понадобится какое-то время, чтобы стабилизироваться. В это время он становится неуправляемым, и водитель превращается в беспомощного пассажира. На скорости 60 миль в час байк проходит за секунду 88 футов. Если он стабилизируется за полсекунды, значит он пройдет половину этого расстояния. У вас всегда есть 44 фута в запасе?

Если вы станете уважительно относиться к ручке газа и поворачивать ее только плавными мягкими движениями, ваш мозг лучше сможет прикинуть скорость входа в поворот или оценить тормозной путь, потому что теперь ему не надо отвлекаться на панику. Вы больше не захлопываете дроссельные заслонки и не хватаетесь за тормоз, поэтому переднее колесо не блокируется в тот момент, когда заднее болтается, как флаг на ветру. Ваш мозг может подумать о таких занятных вещах, как скорость прохождения поворота, угол наклона, траектория. А все потому, что вы закрыли, а не захлопнули газ.

ТРЕНИРОВКА: ДЕЛАЙ ЭТО МЕДЛЕННО

Довольно непросто научиться плавно закрывать газ, поэтому я не рекомендую начинать тренировки с подлета к повороту на 65-ти милях в час. Начните с малого - с первой передачи. Подыщите себе пустую парковку или заброшенную дорогу и начинайте ускоряться и замедляться на разных оборотах. Поначалу вращайте ручку очень медленно, попеременно открывая и закрывая газ. Сконцентрируйтесь на движении правой руки, оттачивайте ловкость в обращении с ручкой. Когда у вас начнет получаться, увеличьте обороты и постарайтесь работать с газом так же плавно, но побыстрее. Найдите предел, когда вы можете максимально быстро закрывать и открывать газ, сохраняя плавность. Этот прием нужно особенно настойчиво тренировать тем, кто участвует в гонках, потому что в условиях соперничества все действия инстинктивно становятся агрессивными.

ПРИКРЫТ, НО НЕ ЗАКРЫТ - ПОМНИТЕ О РОВНОМ ГАЗЕ

Давайте вспомним предыдущую главу. Вы подходите к повороту на закрытом газе, загружая переднее колесо, и наклоняете байк. Если в наклоне слишком сильно загрузить переднюю шину, она потеряет сцепление с дорогой, поэтому вы должны научиться так открывать газ, чтобы чуть-чуть разгрузить перед, но не начать ускоряться. Такое положение дросселя называется "ровный газ".

Тут главное не перестараться. Любой перебор с газом грозит двумя неприятностями. Во-первых, как мы знаем из главы 4, ускоряющийся байк хуже рулится, поэтому можно промахнуться мимо апекса. Во-

вторых, это может привести к сносу заднего колеса, на которое в наклоне, помимо тяги, действует еще и центробежная сила. Результат такого сноса называется хайсайд (high side - буквально "высокая сторона"): байк скользит наружу поворота, потом шина неожиданно снова обретает сцепление с дорогой, и байк резко распрямляется, катапультируя водителя через внешнюю (высокую) по отношению к повороту сторону.

Ровный же газ стабилизирует угол наклона, немного разгружает переднюю шину, слегка загружает заднюю и дает водителю восхитительное чувство устойчивости. Запомните, цель ровного газа не ускорение, а стабилизация мотоцикла в повороте.

Главное преимущество плавной работы газом - возросшая скорость, не больше и не меньше. Если байк не раскачивается и не рыскает, гонщик может спокойно думать о выборе передачи, скорости входа в поворот, сцеплении шин с дорогой и траектории. В самом деле, оценить сцепление с дорогой гораздо проще, если подвески ведут себя стабильно, а не сжимаются и разжимаются все время. Чем плавнее вы работаете с газом, тем быстрее и комфортнее будете ездить.

НАБОР ГАЗА

После того, как вы вошли в поворот, нужно переходить от закрытого к ровному газу. Представьте себе мельчайший поворот ручки. Представьте лишь слегка натянувшийся тросик газа. Представьте заслонку, поднимающуюся на долю миллиметра. Представьте лишний миллиграмм топлива в цилиндре.

Представили? Это и есть тот самый ровный газ, который лучшие гонщики тренируют всю жизнь. Я намеренно описал его на разные лады, потому что это очень важное понятие.

Вопрос "когда открывать газ в повороте" имеет простой ответ "сразу после того, как байк повернул". Но чем раньше вы это делаете, тем мягче должны действовать, потому что в этот момент задняя шина использует почти все 100 единиц сцепления для поворота. Чем сильнее вы наклонили байк, тем аккуратнее надо добавлять газ. Поверьте - самые быстрые гонщики работают правой рукой медленнее всех. В максимальном наклоне они могут добавить еще одну или две единицы тяги и получить ровно 100 единиц от заднего колеса. Запомните: быстрый байк - медленная рука.

Но в какой-то момент байк нужно выводить из поворота. По мере того, как уменьшается угол наклона, все больше единиц становится доступными для тяги. Вы можете плавно и равномерно добавлять газ по мере распрямления байка. Вот вам и ответ на вопрос, когда можно ускориться - как только вы видите выход из поворота и можете уменьшать угол наклона.

Представьте себе, что ваше правое запястье соединено струной с пятном контакта заднего колеса. Когда мотоцикл едет с максимальным углом наклона, вы почти не можете поворачивать запястье. Но как только он начинает вставать, струна провисает и вы уже можете потихоньку добавлять газ. Именно так нужно разменивать "угловые" единицы на единицы тяги.

Главное - не открыть газ слишком рано. Байк должен войти в поворот до того, как вы начнете поворачивать ручку. Яркий симптом слишком раннего открытия газа - широкое прохождение медленных поворотов: водитель нетерпеливо добавляет газ, передняя вилка распрямляется и байк увеличивает радиус. Итак, держите газ закрытым, пока байк не повернет, и только потом переходите к ровному газу.

ТРЕНИРУЕМ ПРАВУЮ РУКУ

Когда в следующий раз поедете на мотоцикле, попытайтесь закрывать газ максимально медленно. Обеспечьте себе достаточное время и дистанцию и полностью сфокусируйтесь на медленном закрытии ручки газа.

Обратите внимание, насколько быстро двигается правая рука. Если вы захлопнете газ, вы почти наверняка тут же схватитесь за тормоза. Постарайтесь закрывать газ мягко и сосредоточьтесь на мягком переходе к торможению.

Обратите внимание на то, как клюет нос байка при замедлении. Если вы закроете газ быстро, клевок будет резким. Попробуйте закрыть газ медленно и передок плавно наклонится.

При езде по автостраде, попробуйте сбрасывать газ на разных оборотах. Обратите внимание, насколько труднее достичь плавности на высоких оборотах. На высшей передаче и небольших оборотах сбросить газ не трудно, но попробуйте замедлиться с той же скорости на третьей передаче.

Прислушайтесь к цепи при езде на высшей передаче. Слышите ли вы клацание при смене знака тяги, с ускорения на замедление и обратно? Постарайтесь так работать правой рукой, чтобы цепь работала бесшумно.

ПЕРЕГАЗОВКА

Помимо управления скорости и помощи при рулении, газ можно использовать еще одним способом. Небольшое добавление/убирание газа (перегазовка) используется для более мягкого переключения передач вниз (и даже вверх). Перегазовка происходит, когда сцепление выжато и передача переключена. В этот момент двигатель отсоединен от трансмиссии и может легко раскрутиться. Благодаря перегазовке он не выходит на обороты холостого хода во время переключения.

Перегазовка требует практики, зато вы не только станете мягче переключать передачи, но и продлите жизнь сцеплению. Каждое переключение вниз должно сопровождаться перегазовкой, это касается и автомобиля, и мотоцикла. Помимо того, что перегазовка бережет сцепление и делает поездку более комфортабельной для пассажиров, она еще и круто звучит. Мы подробнее обсудим этот прием в главе 6.

Перегазовка и еще раз перегазовка

Кольцевики, мотоциклы которых не имеют проскальзывающего сцепления (slipper clutch), постоянно тренируют перегазовку, потому что не могут позволить себе заблокировать заднее колесо перед поворотом. У тех, кто ездит по улицам, цена ошибки еще выше. Поэтому тренируйте перегазовку до тех пор, пока она не войдет в привычку, а привычка не станет второй натурой. Мы подробнее остановимся на этом приеме в главе 6.

ТОРМОЗА

Их мощь нужна не только для остановки

Если вы решили освоить только один прием управления мотоциклом, выберите "торможение". Правильное использование тормозов делает каждую поездку не только более захватывающей, но и более безопасной. И снова в центре внимания - ваша правая рука. Указательный и средний пальцы - не без помощи правой ноги, конечно - решают вашу судьбу. Они главные, только мозг важнее их.

Научиться откручивать ручку газа легко, гораздо труднее научиться тормозить. Вам подтвердят это тысячи райдеров, которые, как следует ускорившись на прямой, не смогли погасить скорость перед следующим за ней поворотом. Правильное использование тормозов -самая важная часть управления мотоциклом.

Сколько бы книг вы не прочли, тормозить не научитесь. Вам придется выбрать время и потренироваться на вашем личном мотоцикле. Да, конечно, - говорите вы себе изо дня в день, - надо бы как-то выкроить часок на это дело. В лучшем случае, в один из дней вы едете на пустую парковку и несколько раз оттормаживаетесь. Беда в том, что аварии не случаются в соответствии с нашими планами. Чем скорее вы научитесь тормозить, тем раньше вы будете готовы к аварийным ситуациям. Возможно, неприятность случится завтра. Вы готовы к ней?

Я был свидетелем многих падений и могу сказать, что большинство из них происходят в первые два месяца катания на новом мотоцикле. Каждый мотоцикл требует особого подхода, и вы обязаны этот подход найти, в противном случае вас ждут большие неприятности.



Сжимайте рычаг, не дергайте его.

ЧТО ТРЕНИРОВАТЬ?

Любой профессиональный стрелок скажет, что курок не надо дергать, на него надо плавно давить. То же самое относится и к рычагу переднего тормоза. Из прошлой главы мы узнали, что газ нужно сначала открыть лишь немного, чтобы загрузить заднее колесо и увеличить пятно контакта задней шины. Тормозить надо так же - сначала несильно, чтобы переместить вес вперед, сжать переднюю вилку и загрузить переднюю шину. После этого можно тормозить решительнее. Без начального подтормаживания перемещение веса будет слишком резким. А если сжать тормоза слишком резко и агрессивно, переднее колесо сорвет в юз прежде, чем вес успеет переместиться вперед и загрузить его. Юз переднего колеса почти всегда приводит к падению. Итак, запомните: сперва перемещаем вес вперед, потом тормозим.

ТОРМОЗА И ПЕРЕГАЗОВКА

Многие умеют тормозить, почти все умеют переключать передачи вниз, но чтобы объединить эти два навыка придется потренироваться. В конце концов, почему нужно жертвовать торможением ради понижения передачи, или напротив, ждать с переключением до конца торможения? И снова нам на помощь приходит правая рука.

Газовать нужно, когда сцепление разделяет двигатель и трансмиссию. Не надо выжимать рычаг сцепления до упора, используйте в качестве ограничителя безымянный палец. Не бросайте сцепление, отпускайте рычаг плавно и контролируемо - это может спасти вам жизнь, если вы ошибетесь с оборотами или случайно переключитесь на две передачи вниз.

Исследования показывают, что с двумя тормозами можно остановиться быстрее, чем с одним. Многие райдеры обнаружили, что нажатие на задний тормоз на долю секунды раньше, чем на передний, помогает перемещать вес вперед более плавно. Если же отвлечься от спортбайков и посмотреть на мотоциклы с более длинной базой, которые к тому же частенько перевозят пассажиров, то использование заднего тормоза не выглядит совсем уж бесполезным. В общем, потренировать правую ногу тоже не помешает.

ПОЛЬЗУЙТЕСЬ, ТОЛЬКО ОСТОРОЖНО

Ни в коем случае не относитесь к тормозной педали мотоцикла так же, как к тормозной педали автомобиля. Обычно, когда водителю кажется, что он подходит к повороту слишком быстро, он давит на педаль со всей силы, прямо-таки топчет ее. Результат известен - черный след, ведущий к обочине, и рассказы типа "нет, этот поворот надо проходить помедленнее". Легкое касание педали является хорошим способом погасить скорость перед поворотом и прямо-таки отличным способом регулировать скорость непосредственно в повороте. Почему? Да потому, что применение заднего тормоза не так резко загружает нос мотоцикла, как применение переднего. Конечно, нос загрузится, но это произойдет гораздо безопаснее.

СКОЛЬЗКО ИЛИ НЕТ?

Задний тормоз еще и отличный прибор для измерения сцепления дорожного полотна. Продавите педаль до юза при прямолинейном движении - требуемое усилие подскажет вам, насколько сейчас скользко. Я всегда проверяю полотно в дождевых поездках этим способом. Кроме того, так можно оценить свойства новой резины. Нужно только привыкнуть к поведению задней шины при торможении, даже к звуку, который она издает. Повторю - такой тест можно проводить только при прямолинейном движении с разумной скоростью и заблокировать колесо только на мгновение, чтобы оно не соскользнуло вбок. И еще - чем мягче вы давите на педаль, тем больше информации получаете.

Если же вы случайно заблокируете колесо, то бороться с этим можно двумя способами. Во-первых, можно отпустить педаль тормоза до того, как заднее колесо поведет в сторону. Второй способ - руление.



Вы оставляете колесо заблокированным и гасите колебания зада рулем. Рулите так, чтобы колесо всегда смотрело прямо, тогда мотоцикл не упадет. Какой способ лучше? В аварийной ситуации вы вряд ли будете думать об усилении на педали, но в то же время тренированная правая нога реально сокращает тормозной путь. Поэтому тренируйте оба способа.

Главный закон тренировок

Если вы разгоняетесь до 120 миль в час, тренируйте торможение со 120 миль в час. Вы поймете, что останавливаться с такой скорости очень непросто. Заодно обратите внимание на длину тормозного пути, возможно это заставит вас пересмотреть свой скоростной режим.

ВСЕ О ВНЕШНИХ ФАКТОРАХ

Это не только погода и трафик

Я считаю, что улучшение навыков вождения мотоцикла - это немного разговоров и много тренировок. Чтобы научиться ездить - надо ездить, и чем больше времени вы проводите в седле, тем быстрее и безопаснее вы приезжаете на работу или к финишу гонки. Теория - великая вещь, но она не сможет научить вас плавному - нажатию на рычаг тормоза при подлете к незнакомому повороту на 80 милях в час. В состоянии стресса тело должно действовать правильно, а правильные действия возможны, только если вы грамотно оцениваете внешние факторы.

Вы должны начать поездку гораздо раньше, чем выкатите мотоцикл из гаража. Гольфист много раз мысленно бьет по мячу, прежде чем замахнется клюшкой. Вы тоже должны прокрутить в голове поездку до того, как наденете куртку и шлем.

ПРОВЕРЬТЕ СКОРОСТЬ

Куда вы едете и во сколько должны там быть? Лично я дал себе обещание никогда не превышать скорость. Исключением может быть только опоздание на по-настоящему важную встречу. Советую вам перенять такой подход - глупо ведь получать штрафы за превышение скорости во время скучнейшей поездки по магистрали. Многие ездят быстро всегда, не смотря ни на что. Это плохая привычка, потому что она увеличивает количество штрафов и плохо влияет на безопасность. Нужно совсем немного штрафов, чтобы ухудшить условия страховки, попасть на контроль полиции, а то и вовсе лишиться прав. А тормозной путь с 70 миль в час гораздо длиннее, чем с 50-ти. Так что превышайте скорость, только когда торопитесь на встречу с президентом компании или на хорошо знакомой, пустой и извилистой загородной трассе.

В поездке под дождем случай играет большую роль, чем мастерство и навыки. Поэтому надо ехать медленно, наклоняться не сильно, делать все максимально плавно, надеть самую яркую одежду, избегать разметки и ни в коем случае не рисковать. Можете наслаждаться сыростью, но никогда не состязайтесь с ней.

Еще раз - не ездите быстро под дождем, не рискуйте, вы должны дожить до следующего солнечного дня.

ХОЛОДНЫЕ ШИНЫ ПЛОХО ДЕРЖАТ ДОРОГУ

Холод делает шины жесткими, а жесткие шины плохо держат дорогу. Шины нагреваются во время использования. Жарким летним днем они нагреются быстро, потому что им поможет температура воздуха и асфальта. А холодным весенним утром понадобится проехать несколько миль, чтобы шины начали нормально работать. Всегда помните о температуре шин и не гоните, если они не прогрелись. Если вы научились чувствовать через руль поведение передней покрышки, вы сможете понять, холодная она или нет. И помните - температура шин важна не только в гонках, но и при поездке на работу.

СМЕНА ШИН

По мере износа шины хуже цепляются за асфальт, поэтому обязательно пересматривайте свой стиль вождения. Старые шины не только хуже тормозят, но и хуже поворачивают. Разные шины изнашиваются с разной скоростью, поэтому постоянно отслеживайте их состояние. Я просто в бешенство впадаю, когда слышу, как кто-то винит в падении изношенные шины - они ведь не износились за последнюю поездку, этот парень просто не обращает на них внимание.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Этот фактор столь же важен, как погода или состояние шин. Правильные партнеры делают катание по-настоящему замечательным, неправильные - по-настоящему безобразным. Если вы катаетесь с идиотами, вы будете ездить как идиот - я вам гарантирую. Возможно все закончится безобидным штрафом за превышение скорости, но, может быть, вам придется доставать мотоцикл из кювета.

Вывод прост: никогда не катайтесь с неправильными людьми, с теми, кто выезжает на встречку, с теми, кто едет по улицам на бешеных скоростях, с теми, кто не подчиняется правилам группы. Рано или поздно эти люди сделают вам больно.

ШИРОКИЙ ВХОД: ОТЛИЧНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ И ГРАМОТНОЕ РУЛЕНИЕ

Широкий вход позволяет дальше видеть дорогу в повороте. В случае каких-то неприятных сюрпризов, достаточно будет интенсивно от тормозиться, поскольку мотоцикл пока не наклонен. Особенно полезен широкий вход в закрытых поворотах.

Глаза - главное устройство ввода информации в мозг мотоциклиста. Широкий вход в поворот дает им возможность лучше выполнять свою работу.

Однако помните - широкий вход предъявляет повышенные требования к навыку руления, потому что вам придется быстрее укладывать байк в поворот. При раннем входе в поворот быстро рулить не нужно, иначе можно выскочить вовнутрь поворота. А вот при позднем, широком входе, быстрого руления не избежать, иначе можно просто не вписаться в поворот. Поэтому точка входа в поворот определяется не только рулевой геометрией и загрузкой байка, не только состоянием шин и длиной базы, но и вашей способностью быстро рулить.

ОТ ВХОДА ДО АПЕКСА

Апекс - это точка траектории, ближайшая внутреннему краю дороги. То есть в правых поворотах это ближайшая точка к обочине, а в левых - к осевой линии. У хороших траектории апекс всегда поздний, то есть находится ближе к выходу из поворота. Поскольку апекс очень важен для безопасности, давайте обсудим его подробнее.

НЕСКОЛЬКО АРГУМЕНТОВ

Есть лишь несколько аргументов против езды на мотоцикле по улицам, но это очень весомые аргументы. Самый главный - угроза для жизни и здоровья, как правило исходящая от неподготовленных или невнимательных соседей по потоку. Зависимость от погоды, уязвимость перед преступниками, взаимоисключающие требования к одежде за рулем и на работе - все это меркнет перед необходимостью каждый день рисковать своей жизнью.

НАЧНИТЕ С НАВЫКОВ

Для начала научитесь как следует управлять мотоциклом, особенно тормозить. Умение останавливаться на кратчайшей дистанции рано или поздно спасет вашу жизнь. Оно так же важно, как умение распознать в потоке пьяного водителя. Исследования показали, что водители часто действуют неправильно в случае неожиданности.

Заведите привычку почаще тренировать экстренное торможение. Тренируйтесь в каждой поездке.

ОДЕВАЙТЕСЬ КАК СЛЕДУЕТ И СЛЕДИТЕ ЗА СКОРОСТЬЮ

Посмотрите на эксперта мотожурнала - он всегда ездит в защите. К выбору экипировки нужно подходить максимально ответственно. В ней не должно быть слишком жарко, она должна противостоять капризам погоды. Большинство мотоэкспертов предпочитает надевать синтетические костюмы поверх обычной одежды. Если хотите быть крутым парнем - носите защиту.

А еще мотоэксперты никогда не превышают скорость. Скорость не убивает сама по себе, она лишь удлиняет тормозной путь. Готов поспорить - всякий раз, когда вы попадаете в аварийную ситуацию, вы едете с превышением скорости. Если бежать вдоль полок супермаркета в поисках молока, вы просто не успеете его заметить. Так и в потоке - на большой скорости вы просто не можете как следует читать трафик, а это неизбежно приводит к неприятным неожиданностям. Никогда не гоняйте в городе.

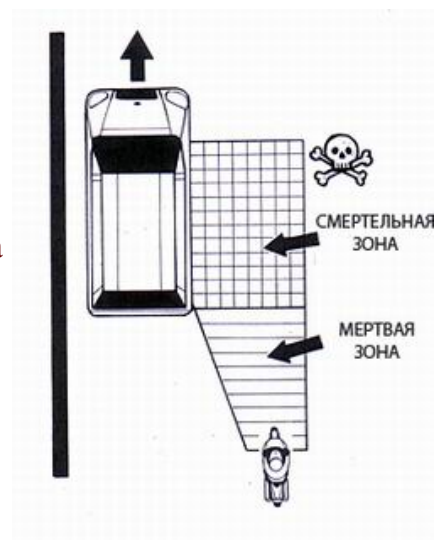
УЧИТЕСЬ ВИДЕТЬ

Умение правильно отслеживать трафик - залог безопасной езды по улицам. В тот самый момент, когда ваш взгляд фиксируется на какой-то машине, знаке или пешеходе, вы теряете способность видеть всю картину, а значит напрашиваетесь на неприятности. Вы должны постоянно перемещать взгляд, смотреть сразу во все стороны. Это даст мозгу больше информации, и он сможет заранее распознать опасность и придумать, как ее избежать. Конечно, уши помогают слышать вой сирен или гудок соседней машины, а нос может предупредить о луже топлива на дороге, но глаза остаются самым важным источником информации.

Многие истории об авариях начинаются со слов "я здорово устал и...". В состоянии утомления глаза легче фиксируются на одном предмете, упуская из виду другие потенциальные опасности. Нужно научиться распознавать момент наступления усталости, и специально заставлять глаза перемещаться активнее. Если вы в каждой поездке будете тренировать перемещение глаз, это станет привычкой, которая поможет вам, когда вы будете в следующий раз возвращаться домой за полночь.

МЕРТВАЯ ЗОНА И СМЕРТЕЛЬНАЯ ЗОНА

В каждой мертвой зоне есть смертельная зона - место, где ошибка водителя соседней машины может стоить вам жизни. Ни при каких обстоятельствах не держитесь в смертельной зоне. Как только ваше переднее колесо поравнялось с задним бампером машины - вы в смертельной зоне и будете в ней оставаться, пока полностью не обгоните эту машину. Величина смертельной зоны и ее реальная угроза зависит от конкретной машины. Пикап 1974 года выпуска не может менять полосу так же быстро, как Лотус Эсприт, хотя его смертельная зона определенно длиннее. Выбор дистанции - важный момент, но не забывайте про грамотный интервал. Иногда его нужно уменьшить, чтобы попасть в зеркала соседа, а иногда увеличить, на случай, если он вдруг решит перестроиться. И старайтесь покинуть смертельную зону как можно быстрее. Грамотное движение в трафике - это постоянный выбор скорости и позиции, что требует концентрации не меньшей, чем в гонках.



ПРАВИЛЬНАЯ ПОЗИЦИЯ НЕ ВСЕГДА СЛЕВА

Большинство экспертов советуют держаться в левой трети полосы, и в большинстве случаев этот совет не лишен смысла. Водитель передней машины может видеть вас в левом и салонном зеркалах (если, конечно, он вообще смотрит в зеркала). Однако не стоит слишком цепляться за это место, потому что тогда вас не увидит водитель машины, находящейся в полосе справа. Так что пользуйтесь всей шириной полосы, старайтесь засветиться во всех зеркалах соседей по потоку и при этом оставаться подальше от этих соседей. На многополосной дороге следует ехать так, чтобы быть видимым в зеркалах передней машины, пока это безопасно, и смещаться в сторону при опережении машин на соседних полосах,

чтобы обеспечить себе необходимый интервал при проезде их смертельной зоны. Пара дополнительных футов между бортом машины и вашими коленями никогда не бывает лишней.

КАЖДЫЕ ПЯТЬ СЕКУНД

Те, кто ездит в основном по городу, привыкли часто проверять зеркала, примерно раз в пять секунд. Это хорошая привычка, но ее можно сделать еще лучше, если привыкнуть одновременно с этим выключать поворотник. Дело в том, что не выключенный поворотник приводит к аварии гораздо чаще, чем вы думаете. На большинстве современных мотоциклов поворотники выключаются нажатием на клавишу, так что совсем не трудно выключать их почаще на всякий случай. Каждые пять секунд - зеркала и поворотники.

И раз уж речь зашла о световых приборах, вот вам еще один совет - включайте дальний свет в светлое время суток, это сделает вас заметнее. Однако, если вы долго едете за какой-то машиной, переключитесь на ближний, чтобы не утомлять и не раздражать водителя. Да-да, это значит, что вам придется часто пользоваться переключателем света фар, но ведь мотоцикл - это активный отдых.

Остерегайтесь тех, кто пользуется за рулем мобильным телефоном. Они поздно тормозят, поздно трогаются, и все их внимание поглощено разговором. Не ждите, что они включают поворотник - у них же не десять рук.

Оставляйте побольше места пожилым водителям. Как правило, их зрение ослаблено, реакции у них неважные и реагируют они не очень быстро. Они никуда не спешат и не беспокоятся о том, чего не видят. То есть о вас и вашем мотоцикле.

Кому же можно доверять? Никому. Ведь речь идет о вашей жизни. Возможно, есть пара разновидностей водителей, которым можно доверять при определенных обстоятельствах, но все-таки лучше этого не делать. Полагайтесь только на себя. Доверие порождает успокоенность, а успокоенность причиняет боль.

Полная сосредоточенность

Профессиональные гонщики за рулем полностью сосредоточены на вождении. Вы должны поступать так же в каждой поездке. Не позволяйте посторонним мыслям отвлекать вас от борьбы за жизнь.

Байк должен быть полностью исправным

Гонщика просто не выпустят на трек, если что-то не так с его мотоциклом. Возьмите за правило никогда не ездить на неисправном байке.

Не пей за рулем

Стыдно, что приходится напоминать об этом. Не садитесь за руль пьяным. Если вам неожиданно пришлось поучаствовать в вечеринке, возвращайтесь домой на такси. Гонщики много тренируются, выдерживают режим питания и не делают глупостей, способных осложнить и без того непростой спорт. Советую вам поступать так же.

Без стоп-сигнала

Гоночные мотоциклы не имеют стоп-сигналов. У многих машин на дороге они просто не горят. Учитесь на глаз оценивать скорость соседей по потоку.

ЭПИЛОГ

Если бы я попытался изложить только самые важные вещи, мне пришлось бы снова написать эту книгу. И все же позвольте мне попробовать составить выжимку из книги и напомнить основные вещи. Будьте плавным, не управляйте мотоциклом с помощью грубой силы. Тренируйте правильные навыки в каждой поездке, чтобы они стали вашей второй натурой - только тогда вы сможете применить их в аварийной ситуации. Всегда носите полную защиту, современная экипировка может творить чудеса в случае вашего падения.

Помните, что улицы и дороги созданы для катания. Для гонок существует трек. Чем быстрее вы едете, тем плавнее должны действовать. Вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения - одна из главных причин аварий с участием мотоциклистов. Чем больше скорость - тем меньше времени у вас будет в случае чего и тем длиннее тормозной путь. Бойтесь мертвых зон. Не катайтесь с придурками. Сосредоточьтесь на вождении.

Будьте безжалостны к себе в случае аварийных ситуаций. Вычеркните из лексикона слово "сойдет". В теннисе плата за ошибку - прогулка к сетке за мячиком. У нас цена выше. Но зато больше удовольствие. И чем лучше навыки, тем удовольствие качественнее.

Я написал эту книгу для всех мотоциклистов. Цифры не спровоцированных аварий продолжают расти, несмотря на достижения шинников и конструкторов мотоциклов. Книги, написанные в 80-е годы, просто не применимы к современным мотоциклам. Я убежден, что грамотное управление поможет удержать под контролем любую ситуацию. Смотрите в оба, шевелите мозгами, расслабьтесь и обязательно научитесь тормозить.

Я надеюсь, что вы станете возвращаться к этой книге снова и снова по мере роста вашего мастерства. Любой человек, который чего-то в чем-то достиг, скажет: век живи - век учись.

***) Вставка 3.**

Выдержки из книги Кейта Кода "Twist of the Wrist 2"

Внимание!!! Книга этого автора предназначалась для гонщиков и езде на треках, но некоторые моменты, приёмы и советы могут быть полезны всем байкерам – как гонщикам, так и нет.

Полная версия книги находится тут:

<http://www.slonhome.com/cgi-bin/set1/dc/dc.cgi?mode=dl&file=3&hash=nsSXn/3YyYE>

ВРАГ - ИНСТИНКТ САМОСОХРАНЕНИЯ

Инстинкт самосохранения всегда заставляет нас действовать автоматически. Мы так устроены, что не можем осмысленно контролировать его проявления. Например, мы не можем сдержаться от моргания, когда что-то внезапно появляется в поле нашего зрения. Однако проявления инстинкта самосохранения (ПИС) не всегда полезны, а часто даже вредны. Например, человек может застыть (еще одно ПИС) или, напротив, начать действовать неадекватно. Однажды я стал свидетелем такой ситуации. Гонщик упал в девятом повороте трассы Riverside Raceway. В этом месте поворот профилирован (т.е. его внешняя бровка находится выше внутренней, как на велотреке) и вдоль внешней бровки идет забор высотой в 5 футов. Гонщик упал рядом с внутренней бровкой, в 10 футах от газона. Вскочив, он ринулся через всю трассу, по которой неслись другие гонщики. Ему в тот момент казалось, что так будет безопаснее.

Ошибки самосохранения

Рано или поздно, каждого из нас ПИСы приводят вас к аварии. Но самая главная проблема в том, что они являются прямой или косвенной причиной ВСЕХ ошибок вождения. По сути, они разрушают вождение. Для мотоциклистов это особенно верно. ПИСы полностью меняют действия водителя. Рассмотрим, например, такой распространенный ПИС, как сброс/добавление газа в повороте. Мой опрос среди 8000 водителей показал, что никто из них не собирается сбрасывать газ в повороте, и, более того, все они собираются его добавлять. Но ПИС заставляет их передумать. Сброс газа в повороте - это ПИС №1. Исследования показывают, что этот ПИС случается всегда, как только кнопка "Паника" нажата. Кнопка же нажимается по многим причинам, например:

- "еду слишком быстро"
- "зашел в поворот слишком широко"
- "слишком сильно наклонился"

- "похоже, дорога скользкая"

Неровности полотна, другие участники движения тоже заставляют водителя сбросить газ. Водитель обычно понимает, что не следует сбрасывать газ сразу после того, как он это сделал (знакомо, не так ли?), что является еще одним доказательством неконтролируемости инстинкта самосохранения.

ПИСы

Враг силен, но его немного:

1. Сброс газа
2. Сжатие руля
3. Сужение поля зрения или бегающие глаза
4. Внимание зафиксировано на одном объекте
5. Руление в сторону объекта, на котором зафиксировано внимание
6. Отсутствие руления или неэффективное (медленное или слишком раннее) руление
7. Ошибки торможения (недо- или перетормаживание)

Каждый из нас сталкиваемся со всеми этими ПИСами. Можем ли мы ими управлять? Возьмем, к примеру, сжатие руля. Вы замечаете, что вцепились в руль изо всех сил после того, как это произошло, или вы делаете это намеренно? Случалось ли вам нарочно сужать поле зрения или заставлять себя сфокусировать внимание на чем-то одном? Ставили ли вы себе целью заблокировать колесо при торможении?

Итак, в результате реальной или мнимой опасности, наше тело начинает действовать помимо нашей воли, пытаясь уменьшить или избежать повреждений. Но ни один ПИС не соответствует ни конструкции мотоцикла, ни приемам вождения. В следующих главах мы научимся побеждать их.

Здорово, что враг наконец-то назван по имени. Возможно теперь водитель сможет не идти на поводу у ПИСов, а пресекать их в зародыше, пока они не стали причиной неприятностей. Должен сознаться, что и у меня случаются ПИСы, и это после 13 лет вождения. Словно чертик из коробочки они продолжают выскакивать у меня из-за плеча. Теперь вы сможете бороться с ними.

Сцепление с дорогой

При прохождении поворотов главное, о чем заботится гонщик, это сцепление шин с дорожным полотном. По грубым прикидкам, 40 процентов веса должны приходиться на переднее колесо и 60% - на заднее. У гоночных мотоциклов на заднее колесо приходится до 70% веса, поскольку они испытывают большие ускорения. В зависимости от конкретной модели мотоцикла, соотношение 40/60 может немного меняться. Задача водителя - поддерживать идеальную развесовку с помощью виртуозного использования газа. Как же этого добиться?

Легкое касание

Развесовка большинства аппаратов в статике или при прямолинейном равномерном движении составляет 50/50 (+- 5%). Таким образом, нам нужно переместить от 10 до 20 процентов веса спереди назад. Значит, нужно придать мотоциклу ускорение от 0,1 до 0,2 д. Для этого нужно повысить обороты с 4000 до 6000 на пятой передаче (речь идет об аппаратах не ниже 600 куб. см). Не слишком сильное ускорение - но этого достаточно.

Часто водитель не может точно отследить, насколько он увеличивает обороты, причем, как правило, он ошибается в меньшую сторону. В результате мотоцикл либо распрямляет траекторию в повороте, либо начинается боковое скольжение, и тут водитель совершает еще одну ошибку - сбрасывает газ.

Правило номер ОДИН

Как только вы начали добавлять газ, вы должны добавлять его, равномерно, плавно и постоянно вплоть до окончания поворота.

Как только гонщик достиг идеальной развесовки (т.е. переместил 10% 20% веса спереди назад) любые изменения развесовки приводят к ухудшению сцепления с дорогой. Как только байк наклонен для поворота, любые изменения развесовки - одновременные ли (например, на изломе дороги, который

влияет сразу на оба колеса) или поочередные (при открытии/закрытии газа, вес вперед/вес назад) - изменяют идеальную развесовку системы шины/мотоцикл.

Газ и задняя подвеска

Большинство мотоциклистов не понимают простой вещи: чем сильнее газуешь, тем менее податливой становится задняя подвеска, и тем сильнее поднимается задок. Многие думают, что при ускорении задок опускается. Это не так. (Простая проверка - упритесь передним колесом в стену и потихоньку отпускайте сцепление при включенной передаче. Задок поднимется).

Повторю правило газа №1: как только вы начали добавлять газ, вы должны добавлять его равномерно, плавно и постоянно вплоть до окончания поворота. В этом случае правило идеально сочетается с нетривиальным фактом, описанный выше. Идеальная развесовка 40/60 не только обеспечивает лучшее сцепление с дорогой, но и позволяет подвескам работать в лучшем диапазоне.

Резкий "открыт" делает заднюю подвеску жесткой и ухудшает сцепление. Это проблема для большинства из нас.

Страховка от сноса

Плавное добавление газа особенно полезно, когда заднее колесо начинает сносить. При условии, что вы не пожадничали с газом, вы можете избежать большего сноса или хайсайда просто перестав добавлять газ. Байк начнет замедляться плавно, а не резко, как при закрытии газа, и мягко войдет в сцепление с дорогой. Главное препятствие на пути грамотных действий - ПИС №1.

(Очевидно, состояние шин, угол наклона, настройки подвесок, сам гонщика являются значимыми факторами. Я не призываю вас верить мне на слово. Понаблюдайте, как мастера борются с небольшими сносами. Закрывают ли они газ, или вы продолжаете слышать как мотор ревет на постоянных или даже более высоких оборотах?)

Почему?

Посмотрите на конструкцию мотоцикла. Когда задок начинает сносить и вы закрываете газ, вы перемещаете вес с заднего колеса. Это приводит к более сильному сносу и загружает передок, часто настолько, что его тоже начинает сносить.

Еще одна проблема сброса газа

При сбросе газа сжимаются обе подвески. Если вы закроете ручку в середине поворота, ваш клиренс уменьшится как спереди, так и сзади, причем немедленно. ПИС №1 тут как тут - стоит водителю услышать, как бай скребет по асфальту, он закрывает газ еще сильнее, байк скребет сильнее, возможно даже одно колесо отрывается от дороги. ПИС №1 мешает снова.

Каково же главное правило при использовании газа?

Как только вы начали добавлять газ, вы должны добавлять его равномерно, плавно и постоянно вплоть до окончания поворота (повторите про себя 1000 или 2000 раз).

УПРАВЛЕНИЕ ГАЗОМ - ИДЕАЛЬНАЯ ТРАЕКТОРИЯ ДЛЯ КАЖДОГО

Каждый из нас проходит повороты по той или иной траектории. Но что такое идеальная траектория? Если вы найдете ее, как вам ее удержать? Что может помешать вам выбрать и использовать идеальную траекторию?

На самом деле, на все эти вопросы существует простой ответ, вытекающий из Правила газа №1. По сути, это одно и то же. Траектория, которая позволяет применить Правило газа №1 и есть идеальная траектория. Та, что не позволяет - не идеальная.

Конец поворота

Давайте выясним где кончается поворот. Каждый поворот имеет точку, за которой он кончается. Эта точка зависит от гонщика и мотоцикла. Определение - если вы можете делать с газом что угодно, если ваше внимание больше не занято поворотом, если вы снова храбры, если вы уверены, что в следующий раз у вас получится еще лучше, значит поворот за кончился.

Важно - вы можете выбирать траекторию, но она должна подчиняться Правилу №1.

Уличное вождение

При обычном движении водитель как правило катится 2/3 поворота и только потом начинает откручивать газ. В обычных условиях городского вождения мотоцикл прощает вам качество в повороте со сброшенным газом. Большинство начинающих водителей привыкают к такому способу, как утки к воде, поскольку он не вызывает нажатие кнопок "слишком быстро вхожу в поворот" и "слишком широко вхожу в поворот", которые заставляют срабатывать ПИС №1. Однако, при чуть более энергичном вождении, такой метод не дает водителю в полной мере воспользоваться преимуществами правильного управления газом.

К чему приводит сброс газа

1. Вес перемещается вперед, загружая переднее колесо и разгружая заднее, сцепление с дорогой ухудшается.
2. Подвески не работают в своем идеальном диапазоне, байк слишком сильно реагирует на неровности покрытия.
3. Мотоцикл острее откликается на руль, дрожание усиливается.
4. Байк стремится наружу поворота, не держит траекторию.
5. Клиренс уменьшается.
6. Падает скорость.

Когда нужно начинать газовать? Это зависит от того, где, в какой части траектории, вам нужна правильная работа мотоцикла. Чем раньше вы начнете, тем раньше вы получите все преимущества. Чем позже - тем больше вы будете "жалеть газ" на выходе из поворота. (Термин "жалеть газ" я услышал в Skip Barber car school и использую его здесь, поскольку он очень точно отражает ситуацию.)

Когда?

Как можно скорее. Открывайте газ на самой ранней стадии поворота. Это не значит в точке апекса, или перед апексом, или сразу после апекса, это значит как можно скорее.

Как?

Вот вам несколько подсказок. Обычно, водители не открывают газ, пока не закончат руление. И это правильно. Во время руления очень трудно точно дозировать газ. Так что, если вы хотите управлять газом безошибочно - сперва закончите руление, а потом откручивайте ручку.

При скоростном прохождении поворотов даже люфты механизмов мотоцикла (цепи, коробки передач, подвески) становятся заметными и раздражающими. Резкое и грубое открытие газа создает похожий эффект. Изменение распределения с 70/30 до идеального 40/60 должно выполняться максимально плавно, чтобы не нарушить стабильность мотоцикла и сцепление с дорогой.

Планирование

Что удерживает вас от максимально раннего открытия ручки? Две простые вещи - (1) вы просто не думали об этом и (2) вы этого боитесь. В каждом повороте нужно как можно раньше и плавнее открывать газ - вот основной план.

Справиться с очень сильным ПИСом №1, который заставляет сбрасывать газ, можно и должно практикой и только практикой. Упростить для себя его приручение можно пониманием простой вещи.

Если вы не потеряли сцепление с дорогой, войдя в поворот, достижение развесовки 40/60 не ухудшит сцепление, а стабилизирует его.

Посмотрите еще раз на список того, к чему приводит сброс газа. Добавляя газ вы не добавляете новых вредных сил, вы боретесь с ними. Ваша задача - начать бороться как можно раньше.

Водительская технология

Наблюдение - большинство начинающих гонщиков пытаются свешиваться и рулить одновременно. Это грубая ошибка, которая приводит к рысканию байка при входе в поворот. Одна из основных причин, по которой свешивание так хорошо работает, заключается в том, что ваше тело находится в низком и стабильном положении в момент заныривания байка в поворот.

Правильный способ:

1. Займите позицию задолго до начала руления, как правило прямо перед сбросом газа или торможением.
2. Приготовьтесь к торможению, но постарайтесь устроиться поудобнее, чтобы вам не пришлось изменять ваше положение до самого конца поворота.
3. Закрепитесь на байке, прижав внешний ботинок или всю ногу к раме. Можно также прижимать колено к баку или использовать руку, расположив ее поверх бака. Можно использовать все сразу.
4. Начинайте рулить. Вы в повороте!

ПИС №2

В результате опроса, проведенного среди 8000 водителей, в классе "не желаемые условия вождения" победил ПИС №2 - слишком сильное сжимание руля. Причины для этого неосознанного действия те же, что и для ПИСа "сброс/добавление газа". И единственное сообщение, которое пытаются до тебя донести мышцы твоих рук это: пожалуйста, дай кислорода, мы голодаем.

Простой совет - расслабьтесь. Но вот выполнить его очень сложно. Если бы существовал способ как-то обмануть эти реакции, я бы вам сказал. Но такого способа нет. Единственный способ - использовать понимание.

Почему современные спортбайки выглядят именно так? Что кроется за дизайнерскими изысками? Используйте ли вы все функции вашего байка?

Если ваше тело напряжено, вы являетесь причиной проблем с управляемостью. Огромное количество тюнинговых пружин, амортизаторов, демпферов, рам, шин и прочих деталей было куплено мотоциклистами, чтобы решить проблемы, которые они сами же и создают. (Конечно, хороший водитель получит преимущество при грамотном использовании тюнинга.)

Правильное использование конструктивных особенностей вашего спортбайка позволит вам пребывать с ним в согласии.

Сопротивление воздуха

Многих водителей беспокоит поток воздуха при большой скорости и они стараются покрепче держаться за руль. Туловище на скорости работает как парус. Байк даже можно повернуть с помощью встречного потока. Старайтесь держаться пониже и вы сократите сопротивление воздуха как минимум на 75%.

Езда по неровной дороге в напряженном состоянии приводит к самопроизвольному добавлению/сбросу газа. Подвеска от этого работает еще интенсивнее. Сцепление с дорогой ухудшается. Все это может привести к весьма драматичному финалу. Используйте "локтевую проверку". Если вы можете легко двигать локтями - все в порядке, вы не напряжены.

Чтобы крепко держаться, нужно держаться за что-то. Внутренняя по отношению к повороту ручка руля - самое удобное место. Проблема в том, что байк в результате контр-руления начинает двигаться наружу поворота, если вы прикладываете усилие к внутренней ручке. Старайтесь держаться с помощью ног, и проблема исчезнет сама собой. Лучше при этом еще и опираться руками на бак.

При свешивании в высокоскоростных поворотах колено работает как парус. Ветер пытается развернуть вас на байке. Старайтесь держаться пониже, а колено - поближе к мотоциклу.

Свешивание.

Неправильное выполнение свешивания - когда водитель опирается на руль при перемещении тела с одной стороны байка на другую - приводит к рысканью, особенно если байк ускоряется. Используйте для опоры внешнюю ногу, прижатую к баку.

Байк трясется при ускорении - после поворота и/или когда дорожное покрытие неровное. Значит вы слишком сильно вцепились в руль. Не забывайте про правильную работу газом - плавное и равномерное добавление газа невозможно, если вы слишком крепко держитесь.

Чем сильнее вы сжимаете руль, тем больше вам передается вибраций от двигателя. Во-первых, это утомляет руки. Во-вторых, вам кажется, что вы едете быстрее, чем на самом деле и/или что двигатель работает на больших оборотах, чем на самом деле.

Аналогично, вы чувствуете каждое срабатывание подвески. Чем сильнее напряжены руки, тем больше кажутся кочки и сильнее рысканье.

Почему некоторые гонщики любят правые повороты и не любят левые, а некоторые наоборот? Отгадка проста - в нелюбимых поворотах водитель напрягается сильнее и, значит, проходит их хуже.

Напряженная посадка, неровности дороги и сопротивление воздуха заставляет ваш шлем и голову совершать небольшие колебания. Перед глазами все расплывается, шея болит. Чем сильнее вы пытаетесь держать голову, тем хуже.

Если вы слишком сильно держитесь за руль и вообще напряжены при вождении, вы становитесь причиной одиннадцати нежелательных эффектов. Возможно, вы встретитесь со всеми ними в одном повороте. ПИС №2 запускает цепную реакцию неправильных действий. Располагайтесь поудобнее, тогда ваша посадка облегчит вам управление байком. Вам не нужно сражаться с самим собой. Используйте подножки при смене посадки на мотоцикле. Это сведет к минимуму воздействие на руль, и, кроме того, вы будете меньше уставать.

Наиболее распространенный занос - занос задка, когда заднее колесо "сносит" и мотоцикл "разворачивает". Большинство водителей не понимают, что байк компенсирует такой занос автоматически.

Когда заднее колесо сносит, переднее движется в ту же сторону - в сторону заноса. Основная часть мотоцикла движется наружу поворота и переднее колесо поворачивается ровно на угол, необходимый для стабилизации движения. Эта полезная особенность поставляется с каждым мотоциклом совершенно бесплатно. Когда заносит задок автомобиля, передние колеса поворачиваются внутрь поворота, тем самым усиливая процесс. Чтобы научиться водить машину по скользкой дороге, нужно научиться поворачивать колеса в сторону заноса. Но мотоцикл - совсем другое дело.

Когда байк начинает сносить и срабатывает ПИС №2, водитель с хорошей реакцией и сильной спиной оказывается в опасности. Если он сможет удержать руль от поворота в сторону заноса, мотоцикл начнет разворачивать вокруг точки соприкосновения передней шины с дорогой. Только в отличие от машины, которую просто развернет, в данном случае это приведет к хайсайду.

Множество небольших заносов стали причиной больших неприятностей. И все из-за ПИС №2. В такой ситуации лучше быть слабым и медленным. Лично я, когда впервые столкнулся с этой ситуацией, просто оцепенел (тоже один из ПИСов). Потом я заметил, что мотоцикл не делает ничего плохого. Так я осознал способность мотоцикла к самокоррекции. Для мотокроссменов это главное средство в повороте.

Комбинация ПИСов

Сброс газа (ПИС №1) и жесткое удержание руля (ПИС №2) вместе составляют смертельный дуэт. Если при заносе вы сбросите газ, мотоцикл тут же нащупает сцепление с дорогой и распрямится. Это - первый шаг к хайсайду. Если вы осознаете ситуацию и успеете отреагировать, ничего страшного не

произойдет - байк немного потрясет, и все. Причем, чем меньше вы закроете газ, тем устойчивее будет байк.

Самое простое решение проблемы сноса передка - добавить газ, разгрузив перед. (Как вы помните, идеальная развесовка - 40/60). Попытка исправить положение поворачивая руль приведет к тому, что я видел по телевизору. Когда передок сносит, а вы пытаетесь вернуть руль в "нормальное" положение, получается не что иное как контрруление, что приводит к еще большему наклону байка. Если же вы позволите байку делать то, что ему хочется, вы решите много проблем. Кроме того, когда сносит переднее колесо, байк замедляется, следовательно он распрямляется, потом выравнивается, и продолжает прописывать поворот. А это как раз то, что вам нужно. Вообще говоря, сносы переднего или заднего колеса чаще исправляются гонщиком, чем нет.

Пытаясь удержать при торможении вес в районе бака и уменьшая тем самым усилие на руле, вы достигаете двух вещей: (1) заднее колесо остается на земле (при очень сильном торможении) немного дольше и (2) у передней подвески остается большой запас хода, она лучше отслеживает неровности, а значит улучшается стабильность и сцепление с дорогой.

Посадка в поворотах

Многие водители остаются напряженными и после торможения. Тогда верхняя часть тела стремится двигаться вперед под воздействием замедления величиной в 0,2-0,3 G, продолжая избыточно нагружать перед. До 100 лишних фунтов перемещается вперед, вместо того, чтобы остаться в районе бака, т.е. на 24-36 дюймов ближе к заднему колесу. А все потому, что вы забыли расслабиться.

Плавный газ

Еще одно преимущество расслабленной посадки появляется как только вы начнете ускоряться. Если вы уже расслаблены, вам не нужно перемещать эти 100 фунтов назад. Поэтому изменение развесовки становится более плавным с самого начала ускорения. Это приносит огромную пользу, поскольку ваша цель - развесовка 40/60 - достигается значительно быстрее. Расслабляйтесь сразу же после окончания руления. В идеальном случае, вы должны расслабиться, как только шины "схватились", т.е. в момент достижения желаемого угла наклона.

Если вы приподниметесь с сиденья во время вобблинга или сноса, это позволит байку самостоятельно стабилизироваться, поскольку вес будет приложен ниже. Чем меньше вес тела болтается, тем быстрее байк стабилизируется.

Подвеску можно настроить на разные трассы. Неправильная посадка сведет все на нет. Держаться расслаблено и позволить мотоциклу работать - вот лучший способ избежать неожиданностей и настроить подвеску. Кроме того, если вы считаете мотоцикл непредсказуемым - вы потакаете ПИСам и культивируете неверие в собственные силы.

Вы не можете применять контрруление, если ваши руки напряжены. Будь готов. Будь расслаблен.

Контрруление. Два волшебных слова. Контр: активное противодействие, противоположность, противопоставление. Руление: смена направления движения. Получается, контр-руление - это смена направления движения противоположным образом. Все просто. Вы едете прямо и решаете повернуть, скажем, направо. Для этого вы поворачиваете руль налево. Байк едет направо. Мало кто готов принять такой метод сразу. Почти все в этом мире работает наоборот - потяни или толкни что-то вправо и оно движется вправо, нужно влево - толкай влево.

Мотоцикл в движении достаточно стабилен. Чем быстрее вы едете, тем труднее поворачивать.

Чем больше угол наклона вилки, тем легче поворачивать и наклонять байк.

Существует много ПИСов, срабатывающих при рулении. Водители, как правило, не хотят открывать газ, пока не закончат руление и не убедятся, что их траектория ведет к выходу из поворота, а не на обочину. Я целиком разделяю эту позицию, а вот байк - нет, ему нужен газ.

Как только мотоцикл полностью наклонен в повороте, переднее колесо перестает влиять на руление. Оно помогает поддерживать стабильное положение, но не рулит. Но у переднего колеса есть еще одна важная задача - нести 30-40% веса байка. Эти проценты влияют на скорость прохождения поворота. Иными словами, если вы переберосите эти проценты на заднее колесо, вы получите боковое скольжение.

Во время руления вы стремитесь загрузить передок, чтобы байк мог зацепиться за дорогу и повернуть. Поэтому старайтесь не открывать газ раньше, чем нужно, иначе байк не сможет воспользоваться преимуществами, которые дает ему правильно загруженный передок.

Сколько раз вы рулите в повороте? А сколько раз, по вашему, нужно рулить? Правильный ответ - одно руление на один поворот. Это - правило руления №1 .

"Подруливание в повороте", т.е. одно или несколько дополнительных рулений, не что иное, как Проявление Инстинкта Самосохранения срабатывающее по уже знакомым нам причинам - вошел слишком быстро, слишком широко, не вписываюсь в поворот и т.д. С помощью подруливания гонщики пытаются исправить ошибки, совершенные при входе в поворот.

Подруливание в повороте - это ПИС №3. К сожалению, этот ПИС, как и все другие, работает против гонщика, ухудшает управляемость и противоречит конструкции мотоцикла.

Основное правило: выполните руление одним осознанным действием и больше не думайте о нем. Есть вещи и поважнее, им то и стоит уделять внимание в повороте. Чем меньше подруливаний - тем лучше. Одно руление на один поворот – идеал.

Уверенное руление требует тренировки. Вам нужно заставить себя перестать тормозить и повернуть байк. Следует помнить, что поворот сам по себе уменьшает скорость байка. Я видел водителей, которые поворачивали и тормозили одновременно только потому, что не осознавал и этого. Мне кажется, что с самого начала следует учиться прекращать тормозить перед рулением.

Где поворачивать

Итак, где начинается поворот? Там, где вы начинаете рулить. Выбираете ли вы точку входа всякий раз, когда перед вами поворот? Нужно выбирать. Где вы начинаете рулить, если вы не выбрали точку входа? Там, где ПИСы заставляют вас сделать это.

Выбор точки входа - незаменимое средство борьбы с ПИСами, срабатывающими при подходе к повороту. И, кроме того, это важное средство борьбы за точность и логичность действий. Если вы не выбрали точку входа сами, она окажется в случайном месте. Гонщики, полагающиеся на удачу при выборе точки входа, выглядят на трассе неуверенными, они вынуждены подруливать в повороте и долго не открывают газ. Это проявления ПИСа №6 (неэффективное руление).

Точка входа всегда существует, вопрос только в том, осмысленно ли она выбрана. Определение точки входа - одно из важнейших решений, которые вы должны принять. От нее зависят остальные решения, а именно:

1. Где начать торможение.
2. Где закончить торможение.
3. Где открыть газ.
4. Куда движется байк, когда достигнут желаемый угол наклона.
5. Где выйти из поворота (насколько широко).
6. Где переключиться на пониженную передачу.
7. Насколько сильно нужно наклонять байк.
8. Сколько подруливаний нужно сделать (и нужны ли они вообще)
9. Насколько быстро нужно рулить.
10. Какова скорость входа.
11. Насколько быстро нужно открывать газ.

Вот вам еще один пример, подчеркивающий важность выбора точки входа. Это прохождение поворота с уменьшающимся радиусом. При ранней точке входа вы не сможете правильно принять ни одно из 11 решений, перечисленных выше.

Не существует идеальной для всех точки входа, она разная у разных гонщиков. Лучше иметь хоть какую-то точку входа, выбранную осмысленно, чем не иметь ее вовсе. Подсказка: если вы не можете применить в повороте Правило газа №1, значит вы неправильно выбрали точку входа.

ЗРЕНИЕ - УПРАЖНЕНИЯ, РАСШИРЯЮЩИЕ ЗРЕНИЕ

Прогулки

Тренировать широкоэкранный зрение можно всегда, например, во время прогулок. Просто следите за тем, чтобы ваше внимание охватывало широкий сектор. Более сложный вариант - хождение по бордюру или рельсу. Вначале вы будете смотреть себе под ноги, точно так же как начинающие мотоциклисты смотрят прямо перед колесом. Заставьте себя смотреть как можно дальше вдоль рельса или бордюра, замечая при этом все, что происходит вокруг вас, и сохраняя равновесие. Если вы бегаеете трусцой, заметьте, когда ваше зрение сузится, а потом скамануйте ему стать шире. Возможно, вы столкнетесь с некоторыми весьма интересными вещами во время этих упражнений.

Эффективное торможение

Существует множество способов торможения, например, сначала несильно, потом постепенно повышая усилие на рычаге, или сначала сильно, а потом уменьшая усилие, или прерывистое торможение, или комбинации этих способов. Как же лучше тормозить?

Не стоит ориентироваться на сильное торможение, поскольку это мешает достижению конечного результата. Конечный результат торможения заключается в достижении именно той скорости, которая нужна для входа в поворот. Очень трудно бороться с ПИСом №7, который заставляет тормозить все сильнее и сильнее. Но если с ним не справиться, тогда вы получите следующие проблемы:

1. Слишком сильное торможение уже в наклоне, это основная причина большинства падений.
2. Неправильная скорость входа в поворот, обычно слишком низкая.
3. Слишком много внимания уделяется собственно торможению, а не направлению движения и не другим важным действиям.
4. Потеря точки входа, как следствие - неправильная траектория.
5. Слишком сильный наклон при входе, наклон достигается не за одно движение, а за несколько.
6. Слишком интенсивная работа подвесок из-за нажатия/отпускания тормоза.

Задний тормоз

Я рекомендую использовать только передний тормоз. Единственное исключение - езда по скользкому покрытию. Блокирование заднего колеса также делает байк неуправляемым. Вращение заднего колеса стабилизирует основную часть байка, по сути, весь байк, кроме переднего колеса и вилок.

Очевидно, что главный вклад при торможении принадлежит переднему колесу, и как только 100% веса переместится вперед - заднее колесо заблокируется. Научитесь использовать только передний тормоз для быстрой и точной остановки. Потом, если вы чувствуете, что есть возможность использовать задний тормоз - используйте и его. Но помните, что задний тормоз является причиной большого числа падений. Решение за вами. При "уличном" вождении мотоцикл останавливается быстрее при использовании обоих тормозов, но в гонке ведь нужно останавливаться только после финиша.

Торможение в повороте

При торможении в повороте большинство байков стремятся уменьшить угол наклона. Поэтому следует избегать торможения в повороте. Исключение нужно делать только при возникновении какой-то опасности. Если водитель пытается сохранить угол наклона при торможении в повороте, это, как правило, приводит к падению. В случае опасности, следует одновременно с торможением осознанно выпрямлять байк.

Секреты торможения

Нет никаких волшебных секретов торможения. Главное - как именно использовать тормоза. Научитесь бороться с ПИСом, который не дает вам использовать тормоза максимально эффективно и считайте, что вы вполне освоили торможение. А это значит, что вы держите все под контролем и всегда имеете выбор. Самое плохое, что вы можете сделать - это давить изо всех сил на рычаг в конце торможения, и ПИС как раз подталкивает вас к этому.

КОНЕЦ

P.S. Спасибо, что дочитали книгу «Байк для Чайников» ☺. Надеюсь, кое-что полезное Вы почерпнули из приведённого материала.

Книга, вероятно, будет редактироваться, корректироваться и дополняться.

Обновления будут выкладываться в разделе «MotoBikes» - «Books to Read» на страничке <http://www.slonhome.com> и на форуме Синуса <http://sinus.vl.ru/forum/index.php> в разделе «Моточитальня»

Как говорилось выше, все комментарии, замечания и слова благодарности (если таковые будут ☺) направляйте по адресу: guerrilla_33@yahoo.com

P.S.S. Ещё раз спасибо всем, кто оказал содействие в создании данного мануала.