

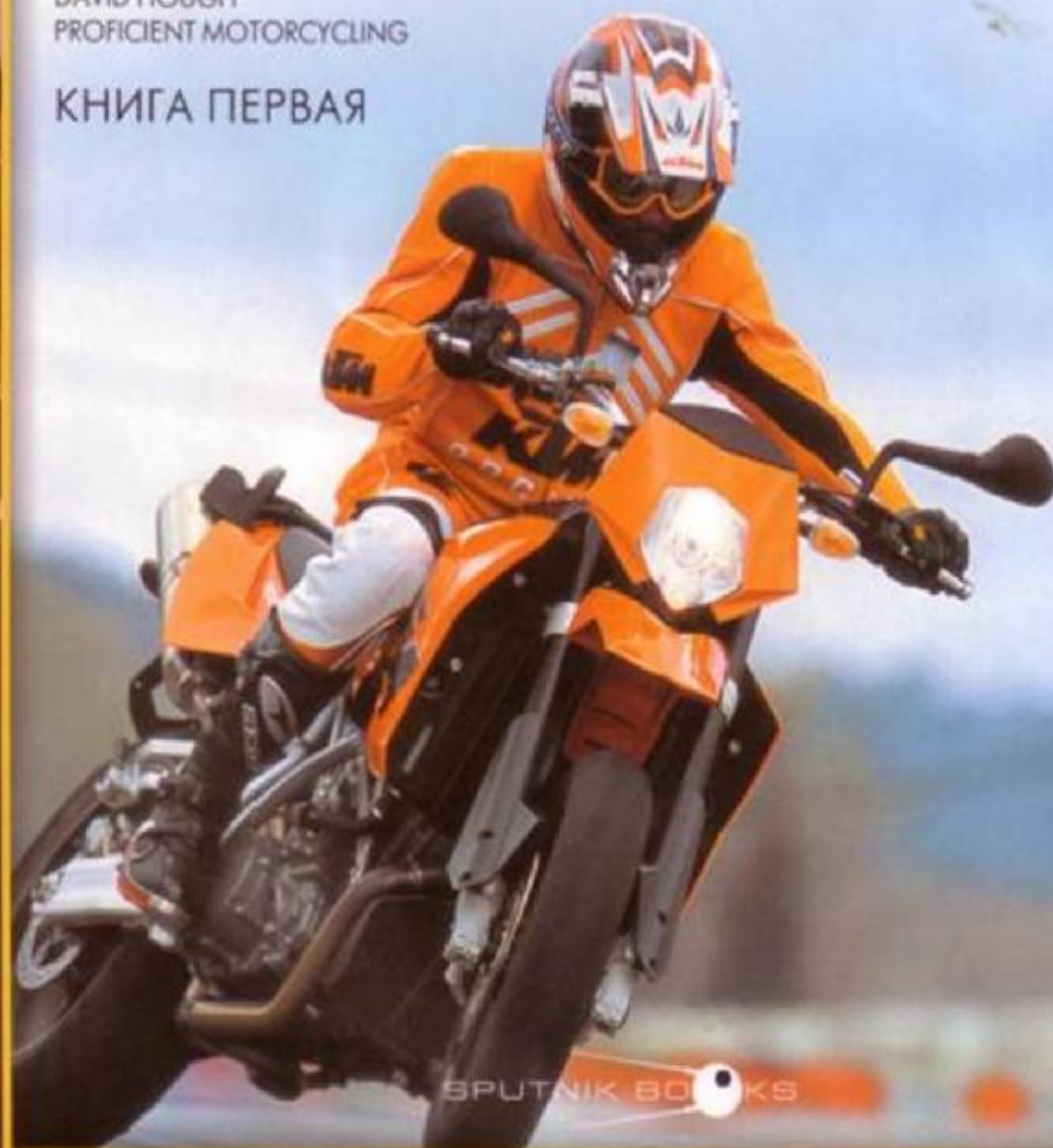
ДЭВИД ХАФ

PROACTIV
MOTORCYCLING

ИСКУССТВО ВОЖДЕНИЯ МОТОЦИКЛА

DAVID HOUGH
PROFICIENT MOTORCYCLING

КНИГА ПЕРВАЯ



SPUTNIK BOOKS

from Motorcycle Consumer News

Proficient Motorcycling

The Ultimate Guide to Riding Well

by
David L. Hough

BOWTIE™
P R E S S

A Division of BowTie, Inc.

Irvine, California

Искусство вождения мотоцикла

перевод с английского

Дэвид Л. Хаф

SPUTNIK BOOKS

Серия PROACTIV: Мотоциклы

Хаф, Дэвид. Искусство вождения мотоцикла. Книга 1./ Перевод с английского – М: Изд-во SPUTNIK BOOKS, 2006 г. – 304 стр.

УДК 351.811.112

ББК 39.808

X 26

ISBN 5-9900565-3-2 (Русское издание)

ISBN 1-889540-53-6 (Оригинальное издание)

Русское издание книги напечатано по соглашению с BowTie™ Press.

© Серия, издание на русском языке, оформление обложки, дизайн издания, перевод.

ООО «СПУТНИК» 2006 г. Все права защищены.

Оригинальное издание: Copyright © 2000 by BowTie™ Press; Photographs and diagrams copyright

© 2000 by David L. Hough; фотографии в книге: © Yamaha Motor Corporation, USA; © Lee Parks

© David Searle; © Jay Koblenz

Книга выпущена при поддержке компании Байк Ленд.

Перевод книги выполнен переводческим агентством «АБЗАЦ.ru» (переводчик – Ирина Илатовская).

Главный редактор – *Михаил Лапшин*

Литературный редактор – *Татьяна Корнеева*

Корректор – *Ольга Ермолина*

Дизайн обложки – *Владимир Керженцев*

Верстка и дизайн макета издания – *Анна Антипова*

В книге использованы фотографии, предоставленные компанией Байк Ленд.

Благодарим Бориса Бурденко, Дмитрия Эктова, Ольгу Липатову за помощь в выпуске данного издания.

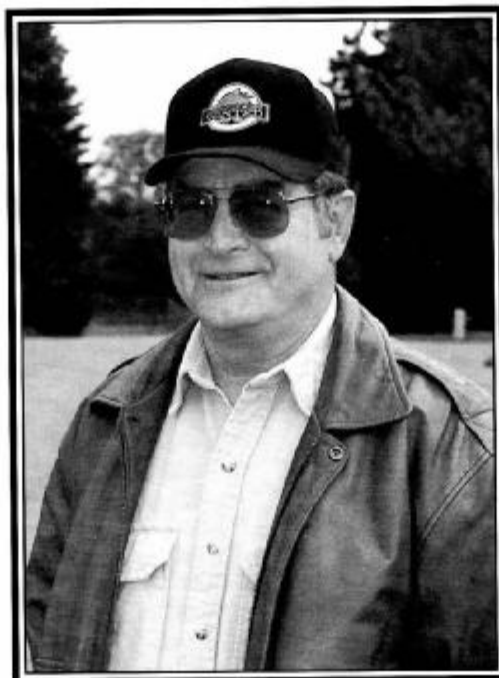
Издательство «SPUTNIK BOOKS»

Интернет-сайт издательства: www.motobook.ru

Адрес для писем: 127006, Москва, а/я 14

Искусство вождения мотоцикла

От автора



Данная книга — плод деятельности коллективного разума мотоциклистов и их жизненного опыта со всеми шишками, полученными при его накоплении. И все-таки непосредственному своему появлению на свет она обязана двум близким мне людям, которых я хотел бы отметить особо.

Первый — это Боб Карпентер, редактор журнала Road Rider, он принял мою первую статью еще в далеком 1972 году. Именно Боб убедил меня писать дальше, показал на примере, как это делать, и позднее предложил заняться серией «Искусство вождения мотоцикла», которая со временем и легла в основу этой книги. Спасибо тебе, Боб. Мы с тобой прошли замечательный путь.

Второй человек — жена Диана, она не первый год терпит мои разезды, творческие и прочие муки. Мы совершили вместе многие долгие путешествия на разных и не очень-то удобных мотоциклах, она стойко переносила холод, дождь и ветер. Вот уже тридцать лет Диана мирится с моим мотофанатизмом и заставляет заниматься этим проектом в те моменты, когда очень хочется все бросить и уехать куда-нибудь подальше. Мы поженились в маленькой деревенской церквушке на острове Бейнбридж 43 года назад, и все еще вместе. С ума сойти, да?

Содержание

Предисловие к русскому изданию

Предисловие к оригинальному изданию

Вступление

ГЛАВА 1

РИСК! 21

Сюрпризы гор 21

До какой степени отрываться? 28

На пути к совершенству 41

ГЛАВА 2

ДИНАМИКА МОТОЦИКЛА 51

Наким образом он сохраняет равновесие? 51

Как он поворачивает? 61

Правильные навыки прохождения виража 71

ГЛАВА 3

ФИЗИКА ДВИЖЕНИЯ 81

Работа "газом" 81

Отладывание вершины виража 86

Вниз по склону 94

Не паникуй при панических остановках 101

Темп зависит от ситуации 111

ГЛАВА 4

ДВИЖЕНИЕ В ГОРОДСКОМ ПОТОКЕ . . . 121

Городской трафик 121

Ловушки на перекрестке 127

Пригороды и спальные районы 134

Противоаварийные меры 139

Тактика езды по большим магистралям	143
Агрессивные автомобилисты	153
Уклонение	160

ГЛАВА 5

ЛОВУШКИ НА ДОРОГАХ

167

Дефекты дорожного полотна	167
Бордюры	177
Выезд с полотна	185
Ой, олень!	195
Свирепый Фидо	203

ГЛАВА 6

ОСОБЫЕ СИТУАЦИИ

211

Когда идет дождь	211
Когда тебе жарко, тебе ЖАРКО	221
Этот чертов ветер	227
Эргономика	232
Мороз нечаянно нагрянет	236
Ночные гуляки	243
Езда по разметке	251

ГЛАВА 7

ЕЗДА В КОМПАНИИ

261

Байкерские сборы	261
Второй номер	269
Полный загруз	280
Мотоколяски	287
Наше путешествие заканчивается	298

Об авторе	299
-----------------	-----

Предисловие

к русскому изданию



В последние годы в России мотоцикл приобретает огромную популярность, с каждым годом на улицах становится все больше современных, красивых, мощных аппаратов. Современные мотоциклы требуют большей внимательности и лучших навыков, они не прощают ошибок, которые прощали легкие отечественные мотоциклы, на которых многим из читателей доводилось ездить в юности, да и современный темп движения на дорогах стал на порядок интенсивнее. Дорога немилосердна к мотоциклистам. Чем больше мы знаем и умеем, тем больше шансов в этих условиях выжить, остаться здоровым и получать удовольствие от езды. Современный мотоцикл требует современного подхода.

У начинающих мотоциклистов часто возникает множество вопросов: как мотоцикл поворачивает, как правильно пользоваться тормозами, какие типичные ситуации приводят к ДТП — и много других. Данная книга, призвана восполнить этот пробел, хотя и не заменит процесс обучения в специализированной мотошколе.

Книг на русском языке по вождению мотоцикла практически нет, и в мире не так уж много изданий посвящено безопасному вождению мотоцикла. «Искусство вождения мотоцикла» Дэвида Хафа является одной из лучших книг по данной тематике и посвящена вопросам безопасности повседневной езды на мотоцикле. Она по праву заслуживает того, чтобы быть первой книгой по этой тематике, изданной на русском языке. В этой книге собраны и систематизированы уникальный опыт и мастерство автора. Дэвид Хаф описывает реальные ситуации, все, что написано в книге происходило с такими же мотоциклистами, как и мы с вами. Использованный материал теоретически обоснован, и приведенная теория помогает лучше понять мотоцикл и научиться применять навыки на практике.

Эта книга полезна не только для начинающих, но и для мотоциклистов со стажем. Вполне возможно, что ее прочтение поможет спасти чью-то жизнь или здоровье, может быть и Вашу..

Сергей Крук («Студент»), мото инструктор.

Предисловие

в оригинальному изданию



Мой первый опыт пилотажа на двух колесах (если его можно так назвать) начался так же, как и у большинства мотоциклистов. Продавец выкатил только что купленный мотоцикл из зала на парковку. Тыкая пальцем, он рассказал, где что находится и как это называется. «Вот ручка «газа», вот сцепление. Лево́й ногой переключаешься — вниз на первую передачу, а потом вверх — на остальные четыре, а правой ногой давишь на тормоз. Под правой рукой есть тормоз переднего колеса, но лучше им не пользоваться».

Потом он завел мой маленький Kawasaki и подержал, пока я на него забирался. Покатавшись четверть часа по парковке и влюбившись в этого странного «зверька», я вернулся в магазин, выписал чек и через несколько минут отправился восвояси, кое-как прокладывая путь в сплошном потоке машин — был час пик.

Мне очень повезло, что я тогда остался жив.

Кажется, это был 1973 год. Вдохновленный своим новым увлечением, я отправился в газетный киоск и купил все журналы о мотоциклах, которые там были. К счастью для меня, среди них оказался и один довольно-таки свежий, под названием Road Rider, издаваемый калифорнийским ренегатом-издателем по имени Роджер Халл. Именно на его страницах я на протяжении многих последующих лет находил мудрые советы, благодаря которым, считаю, я жив и езжу на мотоцикле по сей день. Большая часть этой мудрости заключалась в статьях некоего Дэвида Л. Хафа с подробными инструкциями о том, как водить мотоцикл безопасно и правильно.

Статьи Дэвида, выходившие нерегулярно, я читал все следующие лет 15, часто носил с собой на парковку журнал с загнутыми в нужном месте страницами и репетировал описанные в нем действия. Я останавливался, перечитывал статью еще раз и потом снова все повторял. Делал так несколько раз, пока не достигал нужных результатов в движении на поворотах, торможении, объезде препятствий и т.д.

Позже я нашел одну академию, где учили профессиональному вождению мотоцикла, и записался на их курсы. Хотелось узнать что-нибудь новое, но обнаружилась удивительная вещь. Оказалось, что и теория, и практика там практически полностью совпадали с тем, что я уже почерпнул из этой самой журнальной серии «Искусство вождения мотоцикла» Дэвида Хафа.

На волне великого мотоциклетного бума 70-х в огромном количестве открывались частные и государственные школы. Несколько лет спустя я выяснил,

что все они в той или иной мере основывали свои программы на обширных трудах Дэвида, как открыто, так и замалчивая этот факт. Более того, я по сей день нахожу в Интернете, информационных бюллетенях, журналах и учебных материалах многих автошкол по всему миру практически дословные цитаты из статей Дэвида тридцатилетней давности — и без единой ссылки на источник. Есть подозрения, что сам Дэвид за этот буйный плагиат труда всей своей жизни и цента не получил. Мне даже кажется, что он никогда ни на кого по этому поводу не жаловался.

Из-за любви к мотоциклам мне со временем пришлось оставить карьеру инженера, и эта же любовь привела меня на журналистский факультет. Закончив его, я полностью посвятил себя журналистике и стал впоследствии редактором мотоциклетного клубного журнала под названием Wing World, что выходил в городе Фениксе (штат Аризона). Несколько лет спустя судьба устроила мне серию зигзагов (которые показались бы нелепыми и невероятными, будь они описаны в книге), и в результате осел в Калифорнии, заняв там пост управляющего редактора журнала Road Rider и немедленно занялся возрождением проекта «Искусство вождения мотоцикла», который Дэвид закрыл заявлением: «Я сказал по этой теме все, что можно было сказать».

Через руководителя журнала, редактора Road Rider Боба Карпентера, я нашел Дэвида в глуши на севере штата Вашингтон и начал приставать к нему с просьбами возобновить и обновить столь популярную серию. Поначалу Дэвид воспринял мою идею очень неохотно. Я убеждал его, что уже выросло новое поколение мотоциклистов, и им тоже необходимы эти уроки по безопасной езде, которым так обязаны многие люди, в том числе и я.

К счастью для меня, он все-таки согласился, и в январе 1991 года на страницах Motorcycle Consumer News (отпрыска журнала Road Rider, который мы с Бобом Карпентером создали в том году) появилась серия «Искусство вождения мотоцикла» нового поколения.

За десять лет, что прошли с тех пор, Дэвид написал для этой серии более сотни новых статей, а также сам сделал все фотографии, чертежи и схемы для тренировочных упражнений. «Искусство вождения мотоцикла» завоевала несколько наград, одна из самых почетных — премия Национальной ассоциации мотоциклетной безопасности «За отличие в журналистике, посвященной мотоциклетной безопасности». Такую награду серия получила дважды. В свободное время Дэвид создал еще и первую в мире обширную обучающую программу для водителей мотоциклов с колясками. Также он выступал консультантом по вопросам безопасности и обучения в Фонде мотоциклетной безопасности, в Американской мотоциклетной ассоциации, в Фонде мотоциклистов, в Государственной ассоциации администраторов мотоциклетной безопасности и еще многих других объединениях как в США, так и за рубежом.

Но я думаю, что самую главную свою награду Дэвид получил летом 1999 года. Он тогда на неделю приехал из своей вашингтонской глуши в Калифорнию, чтобы принять участие в специальном заезде «Знакомство с сотрудниками», организованном Motorcycle Consumer News. Субботним утром почти сотня мотоциклистов со всей страны собралась в наших офисах, и мы все

вместе поехали через горы Санта-Розы и Сан-Бернардино до пустыни Махаве, а Дэвид эту колонну замыкал. Во время остановки на обед он сказал кому-то о своих наблюдениях. Дэвида восхитило, насколько хорошо такая разношерстная группа справлялась с горными дорогами. Значит, мотообразование в США стало гораздо лучше, чем он думал. Их водительское мастерство просто поразительно — так Дэвид им и сказал. И тут заговорил один из мотоциклистов постарше. «Да ладно тебе, Дэйв, мы же все просто делаем то, о чем ты твердишь уже много лет. Не знаю, как остальные, но лично я езжу хорошо только потому, что это ты меня так научил!» Он огляделся вокруг себя, и все согласно кивали, добавляя что-то к сказанному и выражая свою благодарность.

Я знаю Дэвида Хафа уже много лет и ни сентиментальным, ни излишне самоуверенным его бы не назвал — он относится к себе очень просто. И все-таки следующие несколько дней осанка Дэвида казалась мне более горделивой, чем обычно.

Независимо от того, новичок ты в мотоциклетном деле или же человек бывалый, я уверен: эта книга в любом случае откроет что-то новое, и в итоге научит водить мотоцикл еще лучше. У тебя есть шанс присоединиться к тысячам мотоциклистов, которым, как и мне, Дэвид Хаф оказал неоценимую услугу.

Фред Ро, Главный редактор журнала Motorcycle Consumer News



Вступление

Мне всегда было интересно, как что работает. В шестилетнем возрасте я разобрал на части новенький игрушечный пистолет, а потом прятал его, потому что не получилось поставить на место все пружинки. Побаловавшись еще несколько лет механикой, я мог полностью переделать втулку звездочки на своем велике и заменить спицы в колесах. Еще занимался подвесными моторами и сам построил несколько лодок. Учась в колледже, я прошел несколько курсов механики и инженерии, подробно изучил различные аспекты механической обработки, литья и сварки, а затем переключился на промышленное проектирование. Потом пришлось ремонтировать автомобили родственников, а по мере увеличения семьи, когда надо было расширить дом, я научился еще работать с бетоном, электропроводкой, плотничать и слесарничать.

В 1960-е годы я купил мотоцикл, чтобы ездить на работу, и, естественно, мне стало интересно, как функционируют эти странные двухколесные создания. Было понятно, что вождение мотоцикла — вопрос не только механики, но и динамики, ведь нужно же им как-то управлять. Так байк стал для меня не просто транспортным средством, доставляющим до работы, а настоящей страстью на 30 лет. Я всерьез начал овладевать мотоциклетным пилотажем, испытал все радости и трудности долгих мотопутешествий, ездил в группе, колесил по другим странам, катался на мотоциклах с коляской, по бездорожью, боролся за права мотоциклистов, тренировал других и, конечно, писал рассказы обо всем этом.

Переносить мысли на бумагу я стал в середине 70-х, периодически печатаясь в журнале *Road Rider* — небольшом южно-калифорнийском туристическом издании с очень преданными подписчиками. Я начал давать советы по безопасности в местном клубе мотоциклистов и провел несколько учебных курсов по «выживанию на дороге». Когда образовался Фонд мотоциклетной безопасности (MSF), мне выдали там сертификат.

Колонка «Искусство вождения мотоцикла» впервые появилась в майском выпуске *Road Rider* за 1984 год, когда редактор Боб Карпентер попросил меня написать шесть статей о мотоциклетном водительском мастерстве, чтобы печатать их в течение года. Я не хотел называть ее «колоной безопасности». Мне просто кажется, что люди ездят на мотоциклах вовсе не потому, что так безопаснее. Я подумал, что призыв стать более искусными в этом деле найдет гораздо больше откликов у читателей. Так что колонку я назвал «Искусство вождения мотоцикла». Могли ли мы тогда знать, что «Искусство вождения мотоцикла» переживет *Road Rider*, отхватит несколько наград у людей, занимающихся вопросами мотоциклетной безопасности, потом протянет еще 15 лет и положит тенденцию включать статьи на тему совершенствования водительского мастерства и в другие издания.

В 1991 году издательство «Фэнси Паблейшенс» купило журнал *Road Rider* и переделало его в *Motorcycle Consumer News (MCN)*, черно-белый специализированный ежемесячник, без рекламы, чуши и дилетантства. Колонка «Искусство вождения мотоцикла» легко перекочевала из *Road Rider* в *MCN* и по сей день, вот уже 17 лет, является фирменным знаком этого журнала.

Все те годы, что «Искусство вождения мотоцикла» публикуется в *MCN*, читатели чаще всего задают два вопроса: «Как произносится фамилия автора?» и «Когда все колонки «Искусство вождения мотоцикла» будут собраны в одну книгу?»

Так вот, фамилия автора произносится «Хаф».

А книга? Так вот же она.

Дэвид Л. Хаф.

Введение

Начнем сначала

Много лет я пытался нарушить табу, которое лежит на публичном обсуждении рисков, связанных с вождением мотоцикла. Мотоциклисты инстинктивно понимают, что он гораздо опаснее других транспортных средств, но есть одно общее негласное правило: если об опасности молчать, ее вроде как и нет. Продавцы мотоциклов чаще всего не хотят срывать покупки и замалчивают вопрос об опасности двухколесного товара. Для большинства специализированных журналов мотоцикл — это или просто машина, или стиль жизни, или пристрастие. В них редко можно найти статьи о том, как мотоциклом управлять или как выбраться на нем живым и невредимым из потока машин. Упоминать о рисках не стоит разве что тогда, когда ты пытаешься убедить семью в приемлемости этого транспортного средства. И все же, я считаю: снизить риск до допустимого уровня вполне реально.

В серии «Искусство вождения мотоцикла» обо всех опасностях мы говорим открыто и честно. Да, мотоцикл потенциально опасен, но степень этой опасности существенно зависит от водителя. Если ты не хочешь терять здоровье и деньги, научись видеть риски и принимать соответствующие меры, чтобы развернуть любую ситуацию в свою пользу. Профессиональный мотоциклист знает, как выглядит опасность, и обладает навыками, помогающими ему избежать беды. Плюс ко всему, быть умелым мотоциклистом очень приятно.

Для наглядности я часто нагромождаю в своих описаниях опасные ситуации одна на другую. Хотя прекрасно понимаю, что выглядит все это более чем устрашающе. У мотоциклиста-новичка при виде всех этих рисков, возможно, возникнет желание навсегда поставить мотоцикл в гараж, а ключ зажигания забросить подальше. Однако нужно понимать, что в реальной жизни человек реже сталкивается с такими опасностями. И все-таки нужно четко знать о ситуациях, которые заканчивались весьма печально для других мотоциклистов. Если ты умеешь учиться на ошибках других, скорее всего, тебе не придется учиться на собственных заблуждениях и злоключениях.

Я очень старался говорить о мотоциклетной динамике как можно проще, но, возможно, для кого-то все эти понятия до сих пор остаются загадкой. Часто, чтобы их усвоить, нужно взять книгу в гараж и поэкспериментировать непосредственно с мотоциклом или же немного проехаться, прислушиваясь к тому, что он "говорит". А если ни одно из приведенных в этой книге упражнений тебе не нравится, быть может, тебе будет лучше тренироваться под бдительным оком инструктора в вашей местной автошколе.

Экспериментируя с мотоциклом или тренируя водительские навыки, надевай, пожалуйста, свою самую лучшую защитную одежду. Об одной только защит-

ной экипировке можно написать отдельную книгу. В общем, я постараюсь дать тебе всю самую существенную информацию, но это всего лишь книга, а не тренировочный курс. Так что, здесь под защитной экипировкой я буду подразумевать прочную на истирание и поглощающую удары куртку с длинными рукавами, брюки, подходящие для езды на мотоцикле, высокие кожаные ботинки и перчатки с закрытыми пальцами, сертифицированный шлем и небьющиеся защитные очки.

Эта книга практически полностью базируется на материалах колонки «Искусство вождения мотоцикла», печатавшейся в журналах *Road Rider* и *Motorcycle Consumer News*. В ней приведены все основные знания и навыки, которыми должен обладать опытный мотоциклист. Начать изучение этой книги можно с любой главы, но в принципе каждая последующая тема вытекает из предыдущей. Возможно, разумнее все же будет открыть книжку в начале и читать до конца.

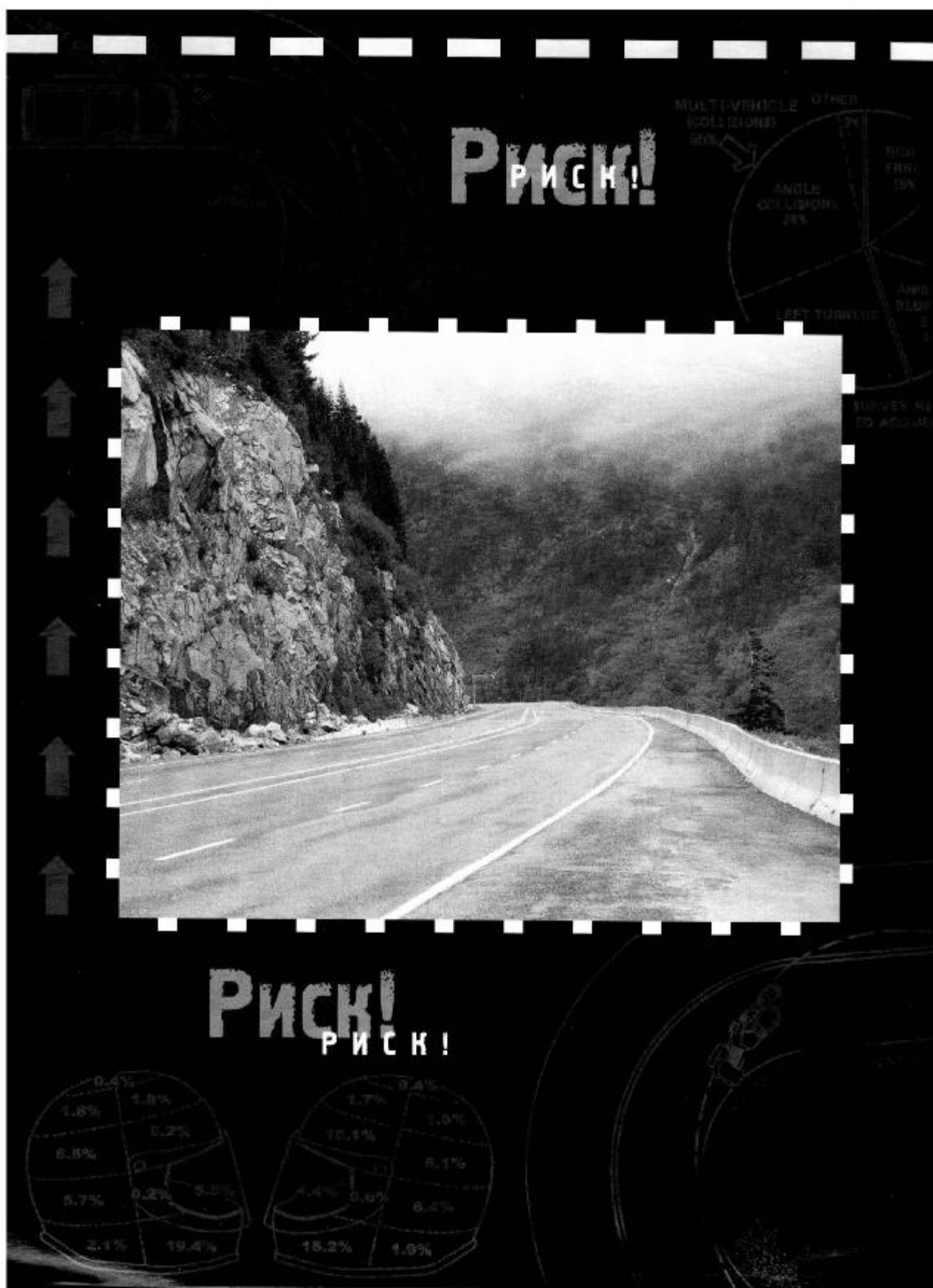
Скоро ты познакомишься с различными персонажами: байкером Бобом, водилой Ральфом, гонщицей Карлой и некоторыми другими — которые, возможно, покажутся тебе знакомыми. Нужно понимать, что все персонажи в этой книге вымышленные, но вот ситуации, в которые они попадают, основаны на реальных дорожных происшествиях и авариях. Не исключено, что в этих героях ты узнаешь и самого себя. Воспринимай эти скорбные повествования как некие правдивые сказки, которые могут многому тебя научить. Признаюсь, что в некоторых случаях в роли Боба выступаю я сам. И уж конечно, не воспринимай имена и пол персонажей слишком серьезно.

Ты заметишь, что время от времени в советах будет фигурировать некое таинственное «мы». Это объясняется тем, что я получаю множество откликов от опытных мотоциклистов, профессиональных преподавателей водительского



мастерства и других корреспондентов, мнения которых и собраны в единый общий совет. Даже в описаниях опасных ситуаций, по большей части, я основываюсь на рассказах многочисленных братьев-мотоциклистов.

Воспринимай эту книгу как начало своего пути к большому водительскому мастерству. Десять лет назад я мысленно сложил расстояния, которые проехал на всех своих мотоциклах, — получилось 1.2 млн. км. Но с тех пор я больше интересуюсь не подсчетом километров, а выводами из тех уроков, которые преподает дорога. И одно я знаю точно: меня ждет еще много открытий на горизонте.

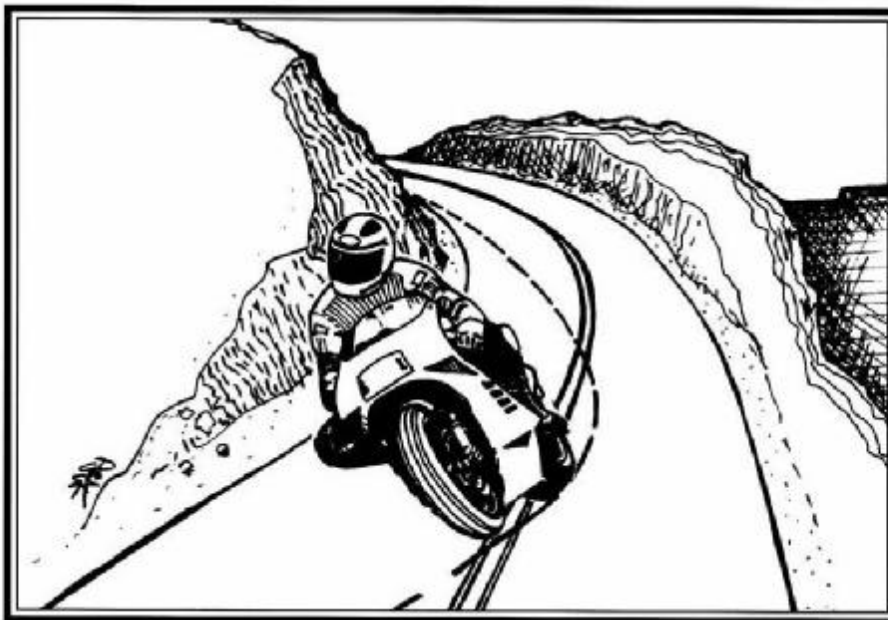


ГЛАВА 1

РИСК!

Сюрпризы гор

23 августа 1998 года: солнечное воскресное утро в горах Колорадо. Погода прекрасная. Машин мало. Дорога чистая и сухая. Норман и Кристина едут на восток через живописный каньон Болдер, наслаждаясь поездкой и окружающими видами. На обоих защитная одежда, в том числе отличные, полностью закрытые шлемы. Норман следит за поворотами, обдумывая, как их лучше пройти и как лучше управиться со своим Suzuki.



Обрати внимание, где мотоциклист пересекает центральную линию. Помни про эту схему на подходе к «слепому» повороту и старайся не попасть в критическую зону

А чуть западнее Марк и трое его приятелей соревнуются друг с другом на скоростных спортбайках, наслаждаясь их мощностью, управляемостью, отличной дорогой и азартом от дружеского соперничества, не обращая внимания ни на знаки ограничения скорости, ни на двойную разделительную линию. Тут Марку захотелось еще больше адреналина, и его Honda вырывается вперед из общей группы.

К востоку от горы Ураганов Норман замедляет ход Suzuki перед крутым «слепым» поворотом в скалах и немного наклоняется. Он хочет сделать аккуратную дугу, которая должна лишь слегка задеть центральную линию в самой ее вершине. В тот же момент Марк на своей Honda въезжает в тот же поворот с запада и понимает слишком поздно, что поворот гораздо круче, чем ему казалось. Препринять Марк уже ничего не успевает, его Honda вот-вот переседет двойную разделительную линию и окажется прямо на половине приближающегося Suzuki.

Норман резко дергает руль вправо в отчаянной попытке отвести мотоцикл от лобового столкновения на скорости 160 км/ч. Марк тоже так сильно вцепился в руль, что Honda заваливается на бок в фейерверке искр и летящего во все стороны пластика. Спортбайк слегка задевает колесом Suzuki, и этого оказывается достаточно, чтобы пустить его с горы под откос. Норман погибает на месте — его голова в шлеме просто отлетает от тела. Марка еще немного бросает по дороге, он истекает кровью, но остается жив. Через мгновение приятель Марка въезжает в этот же поворот, натываясь на кучу искореженных мотоциклов и тел. Кристина, жена Нормана, умирает через час в больнице.

Это реальная история, и мы приводим ее не просто для того, чтобы тебя попутать. Подобные аварии постоянно подстерегают мотоциклистов на многочисленных извилистых трассах Америки. Мораль здесь такова: если хочешь выжить во всех этих увлекательнейших поворотах, во время езды нужно думать не только о себе. Всегда делай скидку на глупость и самонадеянность других участников движения, в том числе других мотоциклистов. Рассмотрим на практике, как можно избежать подобных сюрпризов.

Двойная разделительная полоса

Раньше дорожники экономили краску и часто не рисовали двойную разделительную полосу. Считалось, что вполне достаточно линий, ограничивающих зоны с запрещенным проездом (например, если встречный автомобиль скрыт за поворотом). Сегодня двойные полосы тянутся все дальше и дальше, на некоторых трассах — от начала и до конца.

Но когда едешь на быстром мотоцикле, тащиться за еле ползущей машиной ой как не хочется, особенно если путь открыт, и можно легко успеть проскочить. Многие поддаются искушению и не обращают внимания на разделительные полосы, просто едут себе, как им удобнее.

С точки зрения закона, пересечение двойной полосы — это почти как превышение скорости, то есть преступление не самое страшное. Вот только законы физики обойти гораздо сложнее. Ехать на большой скорости не по той стороне — все равно что провоцировать лобовое столкновение с машиной, которая может вдруг появиться из-за поворота или выехать на главную трассу со скрытой от глаз боковой дороги. Ты должен сам решить, где и когда позволишь себе пересекать разделительную полосу. Лично я советую никогда не переходить на чужую сторону при переезде через мост, приближении к вершине холма или горы и въезде в «слепой» поворот. «А как насчет длинных подъемов, где дорогу видно на 8-10 секунд вперед?» — спросишь ты. Или ши-

роких перекрестков, когда на левом повороте никого нет? А если на оживленной двухрядной трассе машина перед тобой вдруг притормаживает, чтобы сделать левый поворот? Что делать: тоже остановиться или же свернуть на обочину и обогнать ее справа?

Прежде чем решиться на обгон любого медленно едущего или стоящего транспортного средства (независимо правил дорожного движения), внимательно оцени ситуацию и попытайся понять, что происходит на дороге и что может произойти. В любом случае, речь идет не только о тебе и о дороге. Есть ли там какой-нибудь проселок или объезд, на который может захотеть свернуть другая машина? Не прячется ли вон за тем деревом перекресток, откуда вдруг выскочит третья? Не стоит обгонять на тех участках главной трассы, где на нее можно выехать с любого рода боковых дорог, даже если там есть обозначения, запрещающие проезд. А прежде чем объехать стоящую машину, оглянись и посмотри, не собирается ли кто-нибудь объехать таким же образом тебя самого.

Расстояние видимости

Нам часто встречается фраза: «Приведите скорость в соответствие с расстоянием видимости». Давай уточним, что же это значит. Для полной остановки мотоцикла, на любой скорости, нужна определенная минимальная дистанция. Конечно же, ты не хочешь сбить того несчастного оленя, выбежавшего на дорогу, или врезаться в группу мотоциклистов, наверняка скопившихся за тем «слепым» поворотом. Поэтому надо сбросить скорость до той, которую требует тормозной путь. Например, чтобы полностью остановиться на скорости 95 км/ч, машине нужно 36 м. Значит, если ты ничего не видишь на дороге дальше, чем на эти 36 м, скорость движения не должна превышать 95 км/ч.

Разумеется, в реальной жизни понадобится еще где-то полсекунды на то, чтобы среагировать, плюс секунда, чтобы сработал передний тормоз. На скорости 95 км/ч за эти полторы секунды ты успеешь проехать 40 м. Ого! Это значит, что реальный тормозной путь на скорости 95 км/ч составляет 76 м. Если впереди видно всего на 35 м, то скорость не должна быть больше 65-70 км/ч.

На дороге мало кто умеет точно определять дистанцию в метрах, километрах или автомобилях. Дорога проносится под колесами слишком быстро, чтобы можно было успевать подсчитывать расстояние. Но есть один ловкий способ это сделать — нужно считать время. Выбери какой-нибудь фиксированный объект впереди, например, дорожный знак, и считай секунды, пока до него не доберешься. Считай вслух — «тысяча один, тысяча два». Научившись точно определять расстояние видимости и сопоставлять его со своей скоростью, ты научишься правильно решать, насколько серьезно можешь позволить себе разогнаться.

Вот несколько подсказок:

СКОРОСТЬ	МИНИМАЛЬНОЕ РАССТОЯНИЕ ВИДИМОСТИ
65–80 км/ч	4 с
80–95 км/ч	5 с
95–110 км/ч	6 с
110–130 км/ч	7 с

Попробуй проверить эти цифры на практике и посмотри, согласен ли ты с ними. Если тебе кажется, что значения занижены, добавь еще по секунде. А если реакция у тебя хорошая и ты умеешь жестко тормозить, не заваливаясь на бок и не перелетая через голову, отними секунду. Главное — точно определять соотношение скорости и тормозных качеств мотоцикла. Допустим, ты слишком сильно разогнался перед сложным дорожным маневром и не успеваешь затормозить на минимальном расстоянии видимости. Сам понимаешь, что надо делать: ударять по тормозам, как только это расстояние начнет сокращаться.

Иди своим путем

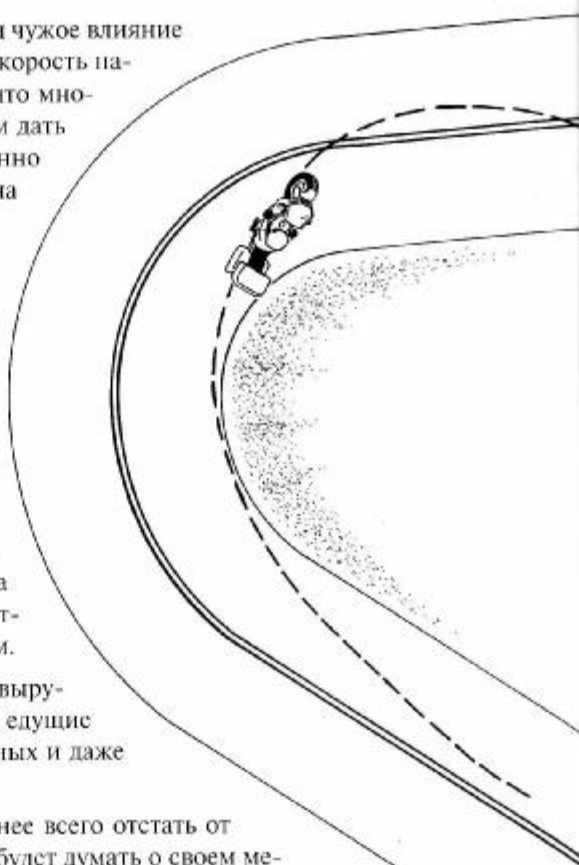
Когда едешь в группе, удивительно легко попасть под чужое влияние и начать делать то, чего бы сам никогда не сделал. Скорость напрямую связана с самооценкой мотоциклиста. Так что многие скорее готовы рискнуть и попасть в аварию, чем дать повод другим обвинить их в том, что они ездят медленно (т. е. как «чайники»). Когда тебя подрезает кто-то на дикой скорости, часто возникает вполне естественное желание дать «по газам» и показать этому недумку, что такое настоящая скорость (высший водительский пилотаж, безбашенность и т. д.).

Одна из основных опасностей езды в быстрой группе или вслед за самым оторванным лихачом заключается в том, что внимание фиксируется исключительно на свете его заднего фонаря, все остальное же просто забывается. Мы думаем только о том, как бы не отстать, и все правила прохождения поворота, максимизации сцепления с дорогой и минимизации рисков вылетают из головы. В погоне за лидером с дорожным полотном чаще всего знакомится поближе второй или третий из тех, кто едет за ним.

Я часто вижу, как небольшие группы по 3–6 человек вырываются с парковки на оживленную трассу. При этом едущие в хвосте целеустремленно пытаются догнать остальных и даже не смотрят на другие машины.

Когда едешь в группе по извилистой дороге, разумнее всего отстать от лидера и вообще перестать его видеть. Тебе не надо будет думать о своем месте в группе, ты сможешь спокойно ехать дальше и самостоятельно решать, какую полосу выбрать, когда притормозить, когда добавить «газ» и на какой скорости въезжать в «слепой» поворот. Самый большой плюс такой тактики: при ней не надо соревноваться в скорости с лидером. Отстав на 4–5 секунд, к следующей остановке ты подъедешь на те же 4–5 секунд позднее. Главное, что не придется подвергаться совершенно ненужным опасностям.

Очевидный побочный эффект: твоим приятелям такой стиль передвижения может не понравиться. Тогда стоит поискать себе других приятелей. А если ты



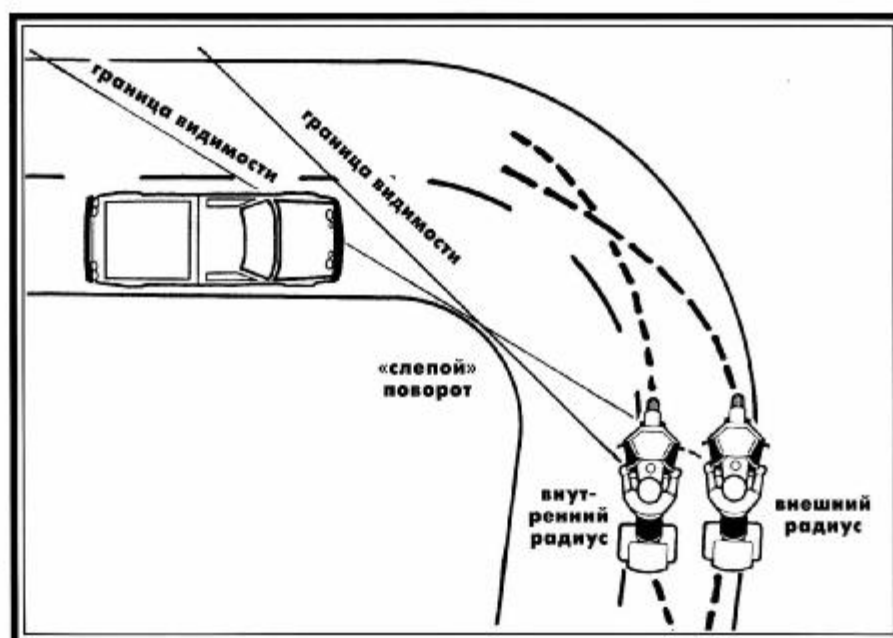
Пересечение центральной линии — это, как правило, результат слишком раннего поворота при прохождении «слепого» угла. Чтобы избежать столкновения с «блуждающими» машинами, всегда въезжай в такой поворот только по внешнему радиусу своего ряда

сам любишь погонять, запишись в какой-нибудь любительский спортклуб со специальным гоночным треком. Это лучше, чем подвергать опасности себя и других, устраивая гонки на общественных трассах, как это сделали Марк с корешами.

«Блуждающие» машины

Как-то раз один минивэн висел у меня на хвосте несколько миль, прежде чем обогнать через центральную. Я тогда ехал на своем стареньком BMW с коляской 95 км/ч на участке с разрешенными 90. Так он хотел намекнуть, что я слишком долго тащил его за собой, или что мотоциклистам на дороге не место, или вообще — «поповеливайся, байкер хренов». Такие агрессивные действия меня, конечно, напрягают, но больше всего бесят водители, которые любят пересекать центральную линию или резко менять скорость без особых на то причин. Могу предположить, что в такие моменты эти «блудилы» думают о чем угодно, только не о дороге, как будто мозги у них затуманены какой-нибудь химией. В любом случае, когда две машины сближаются на скорости больше чем 150 км/ч и разделяют их всего лишь две 10-сантиметровые полоски, нарисованные на асфальте, становится по-настоящему страшно.

Независимо от того, делается это назло или же по невнимательности, машина при пересечении центральной линии может легко зацепить и тебя, если ты не попытаешься уйти с ее пути. Есть места, где водители меняют траекторию движения особенно часто. Старайся ехать так, чтобы твоя собственная траектория с такими участками не пересекалась.

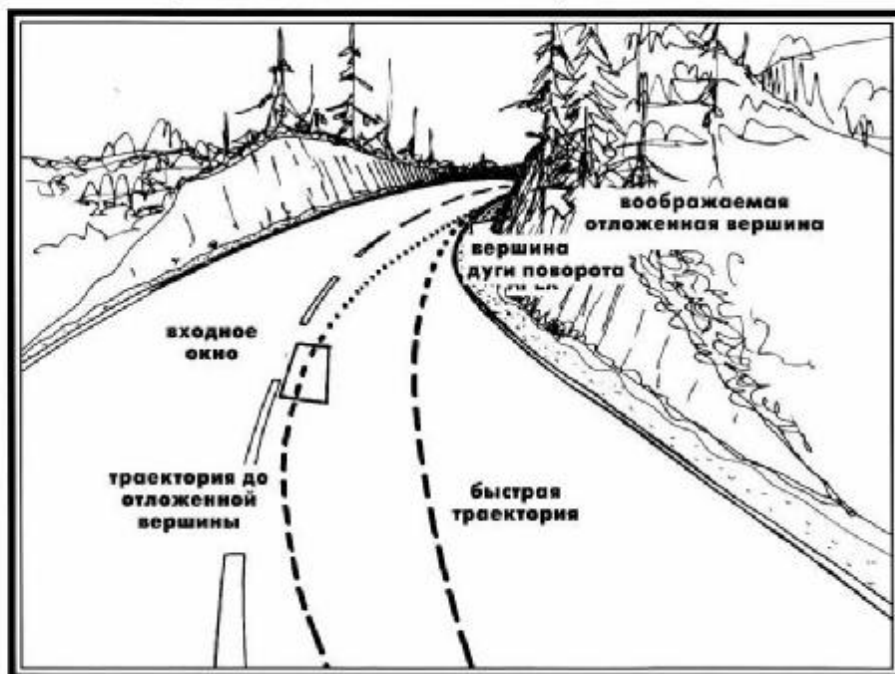


К тому же, если ты въезжаешь в поворот по внешнему радиусу и избегаешь опасной зоны, то лучше видишь весь вираж

Рассмотрим ситуацию на примере Вилляющего Вилли, который еще не понял, как важно въезжать в поворот по внешнему радиусу. На середине пути до Вилли доходит, что поворот круче, чем ожидалось, но переходить на другую траекторию уже поздно. Представь, что ты едешь с противоположной стороны и вдруг замечаешь, что где-то на последней трети пути Вилли сносит на твою сторону. А теперь развернем картинку так, как бы ты увидел ее на въезде в тот же поворот. Ткни указательным пальцем левой руки в то место, где наиболее высока вероятность появления «блуждающих» машин. Правую руку сложи в кулак и постучи им себя по лбу со словами: «Нет! Я никогда не поставлю себя и свой мотоцикл в это положение!»

Поле зрения

На схеме хорошо видно: избегая опасной зоны, ты тем самым увеличиваешь поле зрения на «слепом» повороте. Чем дальше ты от внутренней границы своего ряда при въезде в поворот — тем лучше просматривается ситуация. Следовательно, тем больше у тебя шансов успеть заметить Вилляющего Вилли, какого-нибудь забредшего на дорогу лося или выбоину, засыпанную гравием. Важно, чтобы поле зрения было как можно шире, независимо от того, желаешь ли ты притормозить и остановиться или же, наоборот, увеличить скорость. Помни: чем больше у тебя зона видимости, тем с большей скоростью можно при необходимости въехать в поворот.



Чтобы при повороте оставаться в пределах своей полосы, не едь по быстрой траектории и мысленно концентрируйся на отложенной вершине, которая спряталась за углом. Стакой позиции вираж просматривается лучше, и траектории движения более безопасная

В сельской местности правые повороты часто становятся особой проблемой. Поле зрения здесь ограничено больше, чем при таком же левом повороте, и взгляд как-то сам собой фиксируется на внутренней границе ряда. Из-за этого выруливать к внутреннему радиусу ты начинаешь слишком рано.

Если мы позволяем себе въехать в поворот слишком близко к центру, сдвинуться в сторону при выезде из виража становится потом чертовски трудно.

Лучший способ не съехать со своей полосы — это начинать правый поворот от центральной линии основной дороги. В этом случае и видимость в повороте будет лучше (потому что больше расстояние видимости), и на выходе из виража ты не рискуешь пересечь центральную линию.

Быстрый поворот

Возможно, это покажется парадоксом: въезжая в вираж с внешнего радиуса, ты можешь наклонить мотоцикл позднее и быстрее пройти поворот. А это большой плюс, потому что самый жесткий наклон в результате придется на место, которое будет просматриваться лучше всего. Даже если видно весь вираж, дефекты полотна на расстоянии определить довольно трудно. А если состояние всей поверхности оценить невозможно, то, очевидно, лучше как можно раньше израсходовать поворотную тягу. Если за «слепым» поворотом есть какие-то дорожные неполадки, ты встретишь их в более вертикальном положении, а сцепление с дорогой для маневра будет гораздо лучше. А что если встречная машина пересечет центральную линию? Широкий въезд даст тебе самый лучший обзор всего встречного движения. А увидев приближающееся авто, ты успеешь сбросить скорость, круче завернуть и быстренько убратись с его пути, сдвинувшись ближе к центру полосы.

Такое легче проделать, если мысленно отодвинуть вершину поворота немного дальше. Чтобы достичь этой отложенной вершины, въезжай в поворот по более широкой траектории. Другой способ — представить на центральной линии «входное окно», через которое ты должен выехать в этот вираж.

Избежать ловушки

Осторожно ехать по извилистым горным дорогам — это не значит ехать по центру своей полосы медленно, напряженно и в постоянной готовности уклониться от препятствия. Самое лучшее лекарство от аварий — привычка правильно поворачивать. Если внимательно прочитать все вышеизложенное, можно заметить одну закономерность: широкая траектория не позволяет въехать в опасную зону и дает лучший обзор при левых поворотах. Она зеркально отображает широкую траекторию на входе в правый поворот, которая тоже дает хороший обзор, максимальное сцепление с дорогой и не позволяет перелететь через центральную линию.

В следующий раз, когда окажешься на периферийной трассе, применяй схему с отложенной вершиной. Периодически оценивай скорость, измеряя временем расстояние видимости. Не поленись лишний раз подстраховаться, сбросив скорость при сокращении этой дистанции. Такая простая вещь могла спасти Нормана и Кристину в каньоне Болдер в августе 1998 года.

До какой степени отрываться?

Не знаю, как ты, но лично я учился водить мотоцикл сам. В середине 60-х мой старый друган Рикошет Ред начал ездить на работу на Honda 90, быстро эволюционировавшей в большую и серьезную Honda 160. Испытав ее однажды, я сразу разглядел в ней борца с загруженными дорогами и не менее загруженными окраинами Сиэтла. За неделю я раздобыл аккуратненький бэушный клон Suzuki 150 всего за \$300.

Разумеется, в 60-е водительских курсов почти не было. Однажды субботним днем меня снова выручил Ред, дав получасовой урок на задворках какой-то школы. Уже в понедельник я оседлал свой Suzuki и слился с плотным утренним потоком. В тот памятный первый день шел дождь, и я помню, как хлопал по офису, размышляя над превратностями трафика и погоды. Так началось мое мотоциклетное образование.

Разумеется, коллеги долго чесали языками по поводу моей глупости, потому что мотоциклы казались им очень опасными. Желание добираться таким об-



разом до работы по улицам с очень интенсивным движением воспринималось как сверхдиотство. Наслушался я и ехидных замечаний, и глупых шуточек. Один даже подошел ко мне, приобнял за плечи с отеческой заботой и заявил: «Лично я своему сыну на таких штуках ездить ни за что бы не позволил». А когда я со шлемом в руках зашел к своему офтальмологу, он проверял зрение всего лишь 5 минут. Зато прочитал 20-минутную лекцию о том, как опасно ездить на мотоцикле.

В то время я бы никому в этом не признался, но такие антимотоциклетные настроения заставили меня серьезно задуматься о мотоциклах вообще. Когда есть жена, двое детей и кредит на дом, совсем не хочется провести остаток дней в инвалидной коляске. Помню один день в конце второй недели, когда я почти сдался. Прицепил пакет с обедом к багажнику, надел шлем и собрался было завести мотор, но вдруг передумал. В пересменке движение в окрестностях завода очень оживленное и агрессивное. Я просто сел на углу парковки и, борясь с нарастающей паникой, наблюдал за новыми машинами, которые вклинивались в общий плотный поток. Потом все-таки удалось заставить себя сесть на мотоцикл и поехать домой. Так до сих пор и езжу. В следующие 30 лет мне еще многое предстояло узнать о мотоциклах. Прежде всего я уяснил, что ни мои коллеги, ни мой окулист не знают ровным счетом ни-че-го ни о мотоциклах, ни о мотоциклетной безопасности.

Оглядываясь в прошлое, я понимаю: отчасти коллеги были правы. Многие мотоциклисты пострадали в авариях, и новички в этом плане входят в группу особого риска. Но в тот момент мои «советчики» и я сам еще не знали, что степень этого риска очень сильно зависит от каждого конкретного мотоциклиста. Один может серьезно поломаться, только-только сев за руль, тогда как другой — ездить много лет без единой аварии.

Но от чего это зависит — только ли от воли случая? Может, мотоцикл — это такая двухколесная форма русской рулетки? Я так не думаю. За те годы, что я езжу на мотоциклах, пишу об этом и тренирую новичков, набралось достаточно количество статистических данных, и дорожные происшествия постоянно исследуются. Конечно, информации все еще меньше, чем хотелось бы. И все-таки сейчас мы гораздо больше знаем о рисках, чем в 60-е.

Да, мы понимаем — открыто говорить обо всех этих рисках и опасностях трудно. В конце концов, в том-то и прелесть мотоцикла, что он дает возможность бросить вызов судьбе. Отчасти мы и выбираем мотоцикл, так как он опаснее других видов транспорта. Выжив в серьезной аварии, человек почему-то готов говорить об этом с кем угодно и сколько угодно. Зато о потенциальной вероятности такой аварии все предпочитают помалкивать, особенно когда родственники, коллеги или врачи задают «неудобные» вопросы.

Может, действительно, если о рисках молчать, то ничего страшного и не произойдет? А то начнешь говорить о них вслух — и чего-нибудь «накаркаешь». Возможно, мы просто еще не умеем избегать этих опасностей и поэтому не чувствуем, как далеко можем зайти. Вот стрит-рейсеры, например, отлично понимают жизненную необходимость защитной экипировки. Они ведь собираются гнать на пределе своих возможностей, поэтому без хорошей защиты

Отчет

Если говорить о США, то за всю мотоциклетную историю здесь был составлен всего один отчет, касающийся именно мотоциклов и их владельцев — знаменитый отчет Хёрта.

Вернемся в 1979 год. На дворе мотоциклетный бум: мотоциклы раскупаются как горячие пирожки. Разумеется, новички тут же начинают попадать в разного рода ДТП и аварии. Резкое увеличение несчастных случаев, да еще со смертельным исходом, привлекло внимание транспортного департамента США, и там решили принять меры по защите нас от нас самих. Национальная администрация безопасности дорожного движения (NHTSA) объявила конкурс на исследование дорожных происшествий с участием мотоциклистов. По его результатам был заключен контракт с Центром безопасности дорожного движения Южно-Калифорнийского университета. Ответственным за проведение исследования

был назначен профессор этого университета Хью Г. (Гарри) Хёрт. Перед учеными были поставлены следующие задачи: определить причины ДТП с участием мотоциклистов, проанализировать эффективность защитной экипировки (мотоциклетных шлемов и проч.) и разработать контрмеры по предотвращению таких несчастных случаев и снижению тяжести их последствий.

Хёрт организовал команду, которая на протяжении двух лет мчалась на место каждой мотоциклетной аварии в любое время дня и ночи. Важно отметить, что все члены этой команды были опытными мотоциклистами. Они тщательно изучили каждый инцидент и собрали примерно 1000 элементов данных, делали фотографии и изучали обломки, измеряли тормозные пути. Эти люди расспрашивали выживших участников более чем 900 аварий и 2310 свидетелей из числа проезжавших мимо мотоциклистов, про-

анализировали 3600 полицейских отчетов на ту же тему. Потом еще два года они рассматривали эти данные под различными углами зрения и опубликовали итоговый доклад в январе 1981 года.

А теперь перенесемся на 20 лет вперед. Движение стало еще более интенсивным, но и мотоциклетная промышленность не стоит на месте. Например, в США мотошколы открываются по всей стране. Технически современные мотоциклы гораздо лучше, чем в 70-е. Так что, интересно, не устарел ли отчет Хёрта, и жив ли еще он сам? Я решил это дело разведать.

Оказалось, что Гарри Хёрт жив-здоров, до сих пор занимается исследованиями в области безопасности, все еще ездит на мотоцикле, готов со мной побеседовать и, как и прежде, отличается острым умом и проницательностью. Сейчас он занимает пост руководителя Главной научной лаборатории по исследо-

Хёрта

ванию защитных средств (HPRI) – некоммерческой корпорации, организованной для проведения исследований в области происшествий с участием велосипедистов и мотоциклистов. Кроме того, HPRI занимается расследованием дорожно-транспортных происшествий и дает уроки по безопасности дорожного движения. Первый вопрос, который я задал Хёрту: считает ли он, что его отчет актуален и сейчас, 20 лет спустя?

«Мы и подумать не могли, что к этому исследованию так долго будут обращаться. Считали, что кто-нибудь когда-нибудь развернет более крупный исследовательский проект. Как оказалось, новых контрактов больше никому не предлагали. Начинать новое исследование никто не собирается».

По мнению Гарри, на данные этого отчета, в целом, еще вполне можно полагаться. И не то чтобы

его нечем было заменить, просто характер происшествий, в которые попадают мотоциклисты, с годами не меняется.

«Я до сих пор консультирую полицейские отделения и за последние несколько лет расследовал несколько ДТП с участием мотоциклистов. Дорожные полицейские проходят обширный тренировочный курс, это действительно хорошее обучение. Но до сих пор профессионалы делают те же ошибки, что и новички. Современные мотоциклисты попадают в те же аварии, что и их предшественники, чьи случаи мы разбирали в старом отчете».

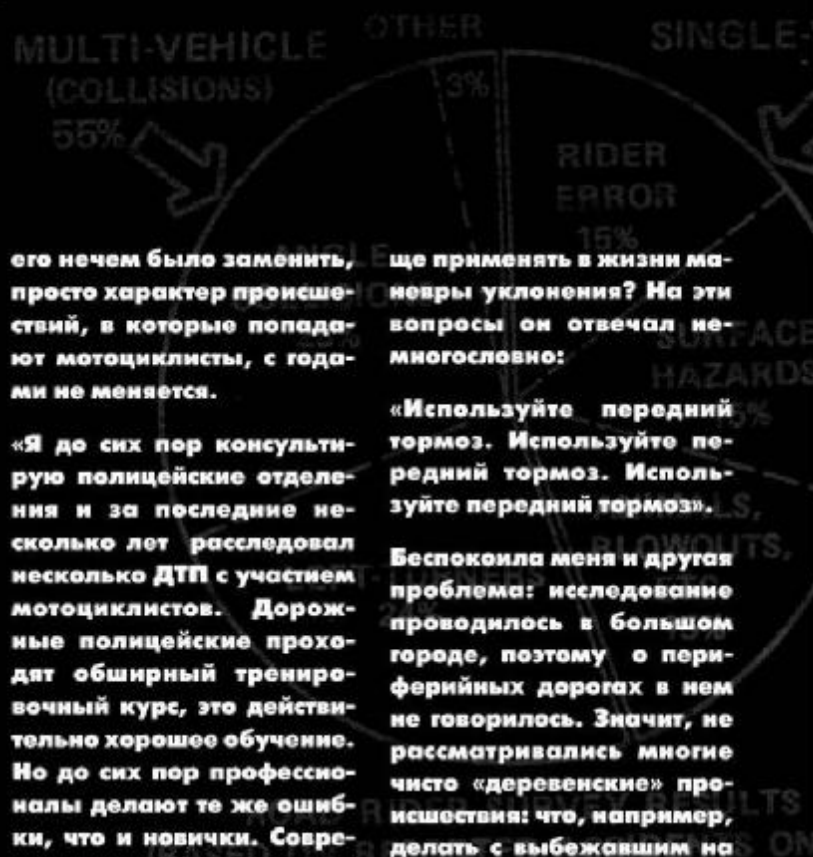
А как насчет маневров, например, уклонений? Считает ли Хёрт, что современные мотоциклисты сталкиваются с теми же опасностями, что и в 70-е? А не действуем ли мы по старой привычке, внезапно столкнувшись с препятствием? И нужно ли вооб-

ще применять в жизни маневры уклонения? На эти вопросы он отвечал многословно:

«Используйте передний тормоз. Используйте передний тормоз. Используйте передний тормоз».

Беспокоила меня и другая проблема: исследование проводилось в большом городе, поэтому о периферийных дорогах в нем не говорилось. Значит, не рассматривались многие чисто «деревенские» происшествия: что, например, делать с выбежавшим на дорогу оленем? Мы было интересно узнать мнение Хёрта и на этот счет.

«Вообще-то, одним только Лос-Анджелесом мы не ограничивались. Наша команда выезжала на происшествия по всей Лос-анджелесской долине – мы даже в горы забирались. Так что «деревенские» аварии в нашем исследовании тоже рассматривались, в том числе столкновения с животными».



концовка может получиться печальной. Но и обычному мотоциклисту, приближающемуся к оживленному перекрестку, потребуется та же степень концентрации и водительского мастерства. Вопрос: почему же он, в таком случае, не носит эту самую защиту?

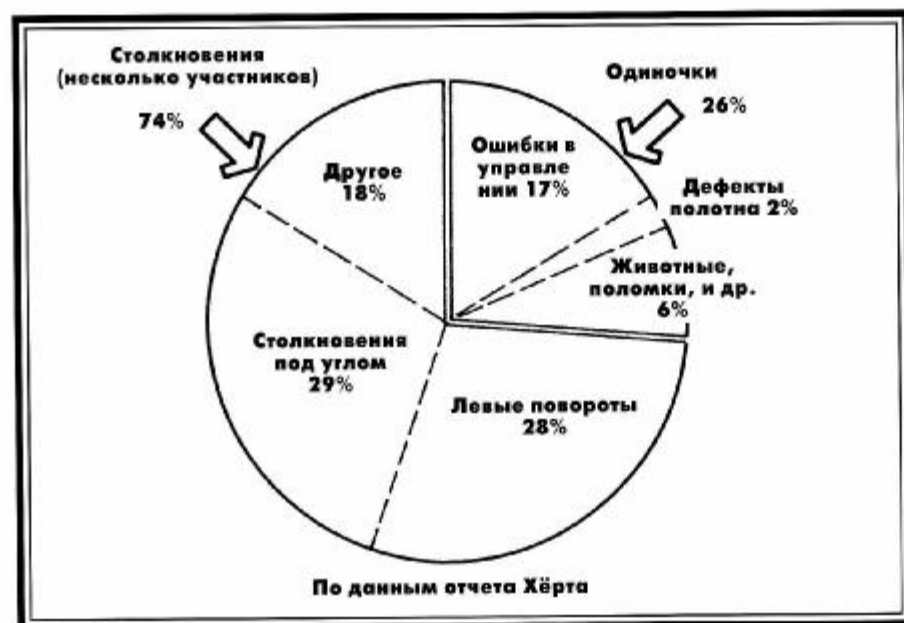
Давай-ка проедемся по одному очень опасному участку. А в конце я устрою маленький экзамен, чтобы ты сам увидел, как у тебя с успеваемостью.

Статистика

Если ты в основном едешь по городу, то поджидающие тебя здесь опасности довольно хорошо описаны в отчете Хёрта (том I: Технический отчет, причинные факторы мотоциклетных ДТП и идентификация контрмер; январь 1981 г. — итоговый доклад, подготовленный Центром безопасности дорожного движения Южно-Калифорнийского университета).

Отчет Хёрта — единственное заслуживающее доверия исследование в США по дорожным происшествиям с участием мотоциклистов. К сожалению, более свежих данных просто не существует. Университетская исследовательская команда во главе с доктором Гарри Хёртом на протяжении двух лет изучила 1100 мотоциклетных аварий, произошедших в городе Лос-Анджелесе и его окрестностях. В итоговый доклад она включила подробный анализ 900 из них. Конечно, исследование уже приближается к своему «пенсионному возрасту», но мы сильно подозреваем, что сегодня мотоциклисты попадают в те же аварии, по тем же причинам и далеко не только в Лос-Анджелесе. Разберемся, о чем все-таки идет речь в этом отчете.

Большинство ДТП происходит не потому, что водители превышают все разумные пределы скорости и вылетают с трассы в кювет. Нет, по большей час-



ти это столкновения с другими транспортными средствами, как правило, автомобилями. Примерно 26% мотоциклетных аварий в городе случается без участия посторонних, например, мотоцикл на повороте заносит на гравии. Но остальные 74% — это столкновения по меньшей мере двух участников дорожного движения.

Здесь важно отметить именно то, что почти три четверти мотоциклетных аварий в городах — это столкновения мотоциклистов с кем-то еще. И примерно половина из них происходит по вине водителей автомобилей. Примерно четверть мотоциклетных ДТП — это столкновения с машинами, делающими левый поворот. Самая распространенная ошибка мотоциклистов в этом случае — не пытаться уклониться от столкновения в надежде, что водитель авто их видит.

Если ты постоянно едешь в плотном городском трафике, очень важно знать, в каких условиях чаще всего происходят столкновения, как они происходят и как их избежать. Курс профессионального мотовождения, который предлагают многие мотошколы, поможет развить эти навыки. Не пройти такой курс — значит упустить шанс узнать целый ряд способов избежать опасностей на дорогах.

Примерно четверть аварий в отчете Хёрта произошла из-за ошибок самих мотоциклистов. Например, пилот широко въезжает в вираж и задевает другую машину, или его заносит, потому что он слишком сильно давит на задний тормоз. Наверное, такие мотоциклисты просто-напросто не очень хорошо водят. Что же, еще один повод совершенствовать водительское мастерство.

В связи с этим обратимся к данным об опыте и лицензионном статусе водителей, попавших в исследуемые аварии. В приведенной ниже таблице значение 1.0 определяет средний показатель изучаемых. Если цифра выше 1.0, то данная категория особо подвержена дорожным авариям.

Эти цифры говорят о том, что мотоциклисты без прав, лишенные их или имеющие права только на вождение автомобиля имеют примерно в два раза больше шансов попасть в аварию, чем водители с ученическими правами. У них же примерно в три раза больше шансов, чем у мотоциклистов с настоящими мотоциклетными правами. Разумеется, наличие официальной карточки само по себе водительского мастерства не добавляет. Мы можем только предположить, что лучшая статистика у лицензированных мотоциклистов

Наличие водительских прав у пострадавших в ДТП.	Степень аварийности
Имеются права на мотоцикл	0.7
Прав нет (отобраны)	2.4
Имеются только права на автомобиль	2.0
Профессиональный водитель	0.5
Ученические водительские права	1.2

Отчет Хёрта, январь 1981 г.

связана с их профессионализмом, опытом или, может, просто другим подходом к вождению.

А теперь посмотрим, как степень риска связана с водительским стажем. Уменьшается ли она по мере прибавления опыта? И снова принимаем за среднее значение равное 1.0.

Опыт вождения в трафике	Риск
0-6 мес.	1.40
7-12 мес.	0.96
13-24 мес.	0.93
25-36 мес.	1.52
37-48 мес.	0.98
48 мес. и более	0.83

Отчет Хёрта, январь 1981 г.

Эти цифры намекают на то, что водители с опытом менее 6 месяцев попадают в аварии почти в два раза чаще водителей с более чем четырехлетним стажем. Ладно, вполне предсказуемо. Непонятно, почему люди с 2-3-летним водительским стажем попадают в аварии даже чаще новичков. Видимо, поездив года два, пилоты начинают считать себя профи.

А как насчет специального обучения? Сильно ли мне помог Рикошет Ред со своим уроком на школьном дворе?

Похоже, Ред помог мне только тем, что дальше получасового урока дело не пошло. У тех, кого учили ездить друзья или родственники, вероятность попасть в аварию на треть больше, чем у самоучек. Самые умные — окончившие курсы мотовождения, у них шансов разбиться наполовину меньше, чем у любителей все делать самостоятельно. Так как отчет Хёрта готовился примерно тогда же, когда основывался Фонд мотоциклетной безопасности, было бы интересно взглянуть и на текущую статистику. Известно, что сейчас пройти курс профессионального водительского обучения стремится все больше мотоциклистов. Одновременно постоянно уменьшается количество мотоциклетных ДТП и летальных исходов. Конечно, статистическая кривая идет вниз не только из-за открытия новых мотошкол, хотя это тоже играет определенную роль.

Подготовка	Риск
Профессиональное обучение	0.46
Школьный/клубный курс	0.50
Самостоятельное обучение	0.90
Учили друзья/родственники	1.56

Отчет Хёрта, январь 1981 г.

Алкоголь

Обсуждать тему алкоголя на моторалли или в байкерских барах вроде как не принято, но это факт — многие мотоциклисты имеют серьезные проблемы со спиртным. И я не имею в виду тот случай, когда младенчески трезвого пилота вдруг сбивает пьяный водитель — я имею в виду самих мотоциклистов, садящихся за руль в нетрезвом состоянии и попадающих по этой причине в аварии.

Рассмотрим, как связано алкогольное или наркотическое опьянение с уровнем выживаемости в автокатастрофах:

Алкогольное/наркотическое опьянение водителя	Выживаемость
Отсутствует	86%
Присутствует	11%
Нет данных	3%

Отчет Хёрта, январь 1981 г.

Похоже, существует прямая связь между употреблением спиртных напитков или наркотических веществ и смертностью в ДТП. Примерно в половине случаев разбивающиеся насмерть мотоциклисты оказываются в состоянии измененного сознания, чаще всего они пьяны. Одна из основных причин смертельных исходов в авто/мотокатастрофах — это скорость, на которой происходит столкновение. Чем выше скорость, тем больше травм получает человек, попадая в аварию. Когда мозг мотоциклиста хоть немного затуманен спиртом, он с радостью полихачит (даже если с точки зрения закона уровень алкоголя в крови еще не достиг критической отметки). По данным отчета Хёрта, 41% погибших в ДТП мотоциклистов находились в разной степени алкогольного или наркотического опьянения.

Какова же мораль? Подводя итоговую черту, скажем: примерно 10% мотоциклистов, попавших в аварию, до этого выпивали. В то же время, пьяные водители составляют более 40% всех случаев летальных исходов в мотоциклетных ДТП. Если ты позволяешь себе сесть за руль выпивши, то очень сильно рискуешь — даже если это всего банка пива.

Большие байки против маленьких мотоциклов

Периодически начинаются разговоры о том, чтобы ввести ограничения на мощность мотоциклов. В странах, где водительские права разделяются на категории в зависимости от объема двигателя транспортного средства, мощные мотоциклы считаются потенциально опаснее мотоциклов поменьше. Свою лепту вносят и страховщики. Они постоянно пытаются доказать, что могучие рейсинговые мотоциклы попадают в аварии чаще, чем любые другие. Действительно ли аппараты с большим объемом двигателя имеют больше шансов стать участником ДТП?



По статистике Хёрта, у более мощных машин шансов попасть в аварию меньше, чем у их маленьких собратьев (если учитывать количество тех и других на дорогах). Возможно, частично это объясняется тем, что на более мощные мотоциклы переходят, уже получив от жизни кое-какой опыт и несколько уроков выживаемости в плотном трафике.

Но не забывай, что в отчете Хёрта главным образом рассматривается движение в городах. А ведь есть еще довольно много сельских жителей и любителей загородных трасс. В начале 80-х журнал Road Rider решил узнать, в какие происшествия (включая незарегистрированные) чаще всего попадают на дорогах мотоциклисты. Разумеется, это исследование не было таким же обширным и всесторонним, как у Хёрта, зато данные для него поступали со всей страны. Сначала о зарегистрированных происшествиях. По информа-

Объем двигателя vs. вероятность ДТП		
Объем двигателя	Процент ДТП	Распространенность машины
000-100 кубов	09%	08%
101-250 кубов	13%	09%
251-500 кубов	37%	26%
501-750 кубов	25%	34%
751 и более кубов	16%	23%

Отчет Хёрта, январь 1981 г..



ции читателей Road Rider, в два раза чаще в них страдают только сами мотоциклисты, и большинство происшествий связано с дефектами дорожного покрытия и дикими животными. В отчете Хёрта на долю одиночек приходится 26% всех ДТП. По данным журнала Road Rider, таких происшествий — 45%. И эти цифры не лишены логики, так как значительная часть ДТП произошла на периферийных трассах, вдали от большого города.

Это исследование высветило и еще кое-что: значительная часть происшествий с участием мотоциклистов остается незарегистрированной. Например, кто-то поскользывается на гравии и задевает чей-то мотоцикл. Если мотоциклист пострадал не сильно и в состоянии ехать дальше, то полицию не вызывают и власти не вмешиваются.

Поврежденный мотоцикл доставляется домой либо своим ходом, либо на грузовичке приятеля — все решается полюбовно. Когда мы включили сюда незарегистрированные происшествия, полученные цифры еще сильнее стали отличаться от статистики Хёрта. Оказалось, что на долю одиночек приходится 66% всех ДТП, как зарегистрированных, так и нет.

Как видишь, исследование журнала Road Rider выявило большее количество дорожных происшествий с мотоциклистами-одиночками, чем отражено в отчете Хёрта. К тому же основная часть вызвана дефектами дорожного полотна, животными и ошибками водителя на вираже. Эти данные вполне обоснованы, потому что именно эти происшествия случаются за городом. Тут нужно помнить, что пострадать в таком одиночном ДТП можно не меньше, чем при столкновении с другим транспортным средством. И потом, исследование журнала Road Rider не является одним из тех огромных, финансируемых правительством университетских проектов. Так что оно отражает опасности иначе, чем отчет Хёрта (и, возможно, более правдиво). Именно поэтому я хотел

бы остановиться несколько подробнее на рисках, связанных, например, с дефектами полотна и выскакивающими на трассу дикими животными. Водительские курсы, как правило, обходят такие вопросы стороной.

Происшествия, которых невозможно избежать

Каким бы асом мотовождения ты ни был, некоторых происшествий избежать просто невозможно. Например, никуда не денешься от лося, который вдруг выскакивает на дорогу из кустов и сшибает тебя с мотоцикла. Невозможно спрятаться от грузовика, если в «слепом» повороте его вдруг так заносит, что он пересекает центральную и вытесняет тебя с полосы в кювет. Так что, выезжая на дорогу, будь готов ко всему — причем к этому «всему» должна быть готова и твоя одежда.

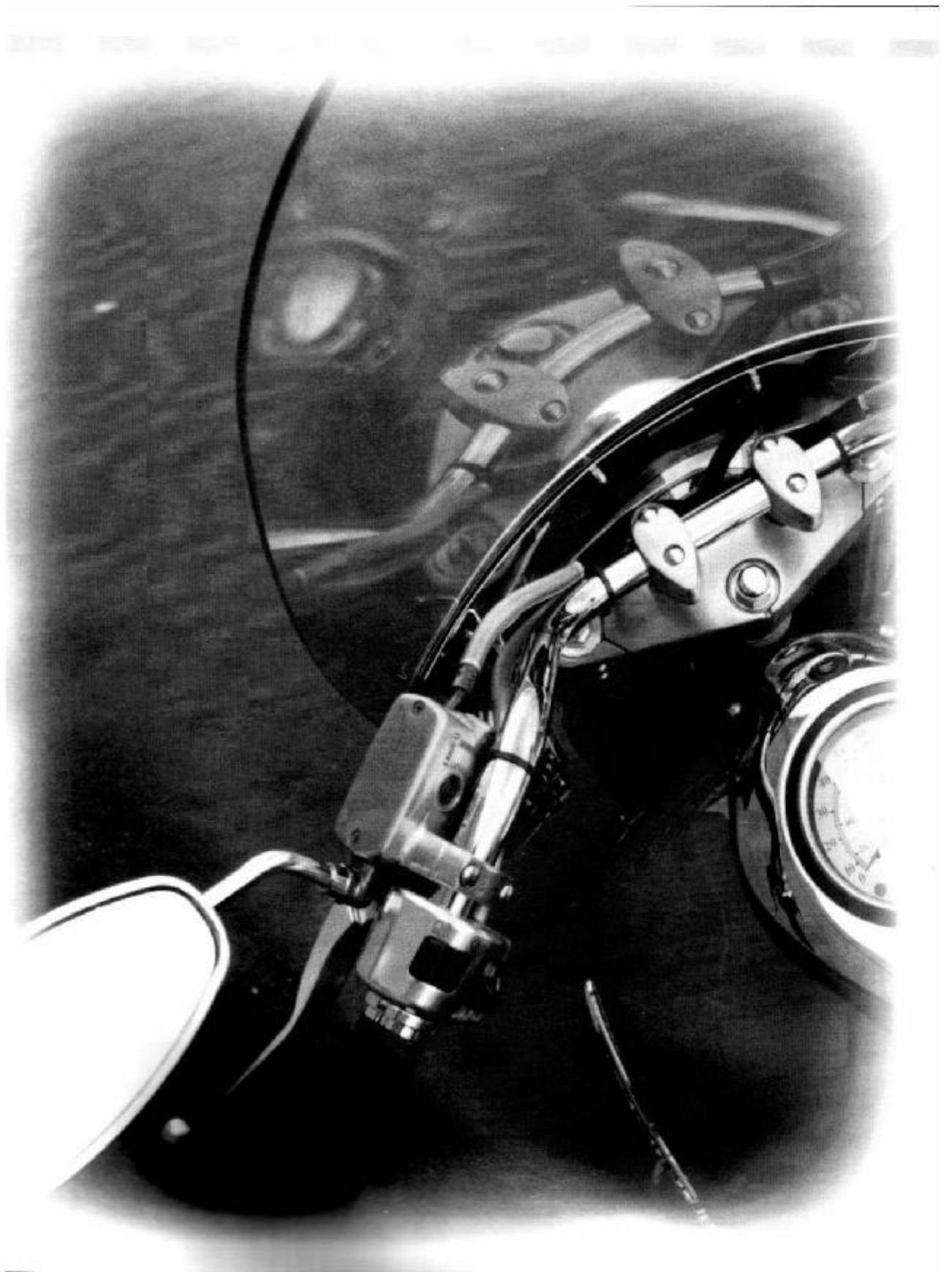


Щитки на коленях, локтях и плечах смягчают удар и защищают кожу. Очень болезненны ранения рук и ног, самые опасные ранения — в грудь и голову, они могут оказаться смертельными. Некоторые мотоциклисты, кроме наколенников и налокотников, носят еще и протектор для спины. Шлем, по идее, должен оберегать от повреждений мозг, но также он может защитить лицо. По данным одного немецкого исследования, проведенного Дитмаром Отте и Гюнтером Фелтоном и опубликованного в сборнике Доклады Международной мотоциклетной конференции 1991, большинство ударов в шлем при авариях приходится на боковые области нижней челюсти. Помни обо всем этом, когда садишься за руль.

Время сдавать экзамен

Ну вот, со статистикой мы немного разобрались, теперь собери волю в кулак и подсчитай свой результат. Все цифры примерно соответствуют приведенной статистике.

	Прибавь	Отними
1. Есть права на вождение мотоцикла	10	
2. Профессиональные водительские права	5	
3. Ученические водительские права/прав нет	2	
4. Лишен прав		10
5. Нет прав на вождение мотоцикла		10
6. Водительский стаж менее 6 месяцев		2
7. Водительский стаж 2-3 года		5
8. Водительский стаж более 4 лет	8	
9. Учили водить друзья или родственники		2
10. Учился водить сам		2
11. Прошел курс вождения в мотошколе	10	
12. Прошел курс профессионального вождения в мотошколе	10	
13. Не учился вождению в последние 5 лет	5	
14. Иногда садишься за руль в нетрезвом состоянии		20
15. Никогда не садишься за руль в нетрезвом состоянии	20	
16. Часто ездишь в городском трафике		5
17. Ездишь на 250-500-кубовых мотоциклах		2
18. Ездишь на 750-кубовых и более мощных мотоциклах	2	
19. Можешь назвать 20 распространенных дефектов полотна	5	
20. Владеешь техникой объезда дорожных «сюрпризов»	5	
21. В этом году тебе уже приходилось резко тормозить	5	
22. В этом году тебе не приходилось резко тормозить		5
23. Часто используешь прием контрруления.	5	
24. Не знаешь, что такое контрруление		5
25. Тебе менее 27 лет		5
26. Тебе более 40 лет	5	
27. Ты всегда носишь защитную экипировку	5	
28. Обычно ограничиваешься джинсами		5
29. Всегда надеваешь сертифицированный шлем	5	
30. Редко надеваешь сертифицированный шлем		5



Но это же все субъективно!

Да-да, мы знаем, что это жутко субъективно. Главное — будь честен с самим собой в оценке рисков, которым подвергаешься. Если эти вопросы тебе не нравятся, просмотри статистику еще раз и составь собственные. Если по нашему вопроснику ты набрал 80 и более баллов, то все в порядке. Если получилось 40 баллов и меньше, возможно, тебя несколько занесло. Но где бы ты ни был на этой шкале риска, мы можем дать тебе несколько советов, как с этими рисками управляться.

На пути к совершенству

Итак, мы посмотрели в лицо опасности, познакомились с аварийной мотоциклетной статистикой и провели тест, по которому ты определил свой примерный уровень риска на дороге. Возможно, мы несколько отклонились от нашей основной темы. Ведь вся статистика основана на усредненных данных, а среднестатистических Джонов Смитов на дорогах все же немного. Еще мы понимаем: нельзя полностью полагаться на исследования, которые рассказывают, каким образом и почему люди попадают в аварии.

Это примерно тот же случай, что у пациента с больным языком, который пришел жаловаться доктору:

Больной: "Доктор, у меня очень болит язык."

Доктор: "Он у вас все время болит?"



Курсы водительского мастерства так или иначе пойдут на пользу любому

Больной: "Нет, только когда я его сильно прикусываю."

Доктор: "Так не прикусывайте!"

Статистика по ДТП говорит только о том, чего делать не стоит. Зато она никогда не расскажет нам о действиях везунчиков, которые ни в какие аварии никогда не попадают. Традиционно считается, что самый лучший способ сохранить голову на плечах — это ездить и еще раз ездить. Опыт, говорят ветераны, лучший учитель. Другими словами, просто катайся подальше и подольше, и жизнь сама преподает тебе все необходимые уроки. Быть может, это и так, но в некоторые ловушки ты можешь попасть еще до того, как научишься их избегать. Гораздо безопаснее учиться на ошибках других людей и извлекать максимальную пользу для себя из чужого опыта. Именно поэтому, когда убежденные седины ветераны мотоциклетного движения начинают делиться знаниями, я всегда к ним прислушиваюсь.

Как-то раз мы с редакторами MCN выбирали тестовый мотоцикл для фотосъемок. Больше всего в новой машине их интересовали разные детали и пробег. Они хотели найти место пофотогеничнее и размышляли, как прорваться через вечерний час пик. Дилер же, человек бывалый, был настроен иначе. Он знал, что я пишу статьи о водительском мастерстве, и дал один маленький, но важный совет: поправить зеркала. Большинство мотоциклистов настраивает их так, чтобы было видно происходящее непосредственно за мотоциклом. Я же пришел к выводу, что гораздо важнее наблюдать за смежными рядами. Так что теперь я разворачиваю зеркала немного в стороны. В те далекие времена я слишком сильно развернул зеркала наружу на тестовой машине, и во внутренних углах был виден только самый край седельной сумки. «Ну и что! — скажешь ты. — Какая разница, как развернуты зеркала? Давай уже, расскажи что-нибудь действительно важное!»

А я думаю, что самое главное и состоит именно из таких вот мелочей. Разумеется, чисто физические навыки очень важны в управлении мотоциклом. Но гораздо важнее то, что творится у нас в голове, потому что именно она отдает приказы мускулам. Новички сначала учатся управляться со сцеплением, «газом», тормозами и держать равновесие. Ветераны же знают, что вождение мотоцикла — это, прежде всего, умственный процесс. Нужно уметь прочитать ситуацию, оценить все риски и принять правильное решение, куда и как ехать.

Обычные водительские курсы дают много информации, причем сразу. Но также массу полезного можно почерпнуть из мотоциклетных журналов и книг. Если весь год читать сжесемячники, в голове отложится море информации о том, как уберечься от разных опасностей. Жалко, что на такое чтение редко остается время. — это могло бы сильно помочь.

Однако проблема знаний в том, что они как французская булка, — остаются свежими очень недолго. Многие опытные мотоциклисты рассказывают, что вырывают из журналов полезные статьи, чтобы потом перечитывать их долгими зимами вечерами. Ты можешь подумать: они все и так должны знать, но дело здесь в другом. Эти люди все еще в седле потому, что постоянно освежают свои знания.

Еще лучше пройти продвинутый тренировочный курс для опытных водителей. Всего за один день он даст урок и голове (тебя обучат тактикам избежания аварийных ситуаций на дорогах), и мышцам (теория будет дополнена практическими упражнениями). Я знаю немало матерых мотоциклистов, которые проходят такой курс раз в несколько лет, чтобы навыки не притуплялись. Если ты еще не был ни на одних водительских курсах, я настоятельно рекомендую тебе устранить этот очевидный недостаток. В школах с тренировочными площадками можно как научиться управлять мотоциклом, так и просто погонять. Но чтобы отточить именно противоаварийные навыки, записывайся на курсы для опытных водителей — только там преподают все базовые техники. Периодически, выходя из ресторана, ты будешь видеть, как какой-нибудь приятель наматывает круги на твоем мотоцикле. Выглядеть он или она в этот момент будет, скорее всего, слегка безумно — с выпученными глазами, с открытым ртом, из которого, может, даже будет течь слюна. Если потом на тебя посыплются обычные вопросы о том, сколько он жрет топлива и какой у него объем двигателя — значит, мотоциклетная муха этого человека уже укусила. Окажи ему (или ей) услугу — отправь на курсы в ближайшую мотошколу, под бдительное око опытного инструктора. Там даже дадут учебный мотоцикл, если еще нет своего. Когда человек только решает податься в мотоциклисты, курс начальной подготовки послужит хорошей базой для дальнейшей практики. А если этот новичок твой друг или родственник, тем более не занимайся «обучением» и передай его в более надежные руки мастеров из мотошколы.

Быстрая реакция в экстремальной ситуации

Один из самых важных навыков на дороге — это умение быстро реагировать в экстремальной ситуации. Однажды ночью я ехал через пустыню в Восточном Орегоне, и вдруг свет передней фары отразился в чьих-то глазах. Я сбросил скорость, слегка надавив на тормоз. Это олений край, а самый верный способ избежать столкновения с оленем — успеть вовремя остановиться. Хотя глаза блестели слишком близко к земле и принадлежать оленю не могли, все же неважно, был ли это олень, енот или скунс — сбить зверька я не хотел.

Неожиданно глаза переместились прямо на середину дороги, и я резко сжал передний тормоз. При этом центр тяжести BMW переместился на переднее колесо, но пришлось тормозить еще сильнее, едва не падая. За несколько метров до столкновения передняя фара высветила большого дикобраза, который со всех ног чесал к центральной линии. Потом он вдруг передумал, развернулся на 180° и заковылял обратно к обочине. Пока этот толстячок улепывал с трассы, моя рука ослабила тормоз, подвеска стабилизировалась, и я снова добавил «газу».

До сих пор кажется странным, почему мне даже в голову не пришло применить экстренное торможение. Правая рука произвела классический прием быстрой остановки, как будто бы ее контролировало какое-то особое устройство. Словно она уже была настроена на восприятие животных и запрограммирована сама захватывать рычаг, чтобы затормозить быстро и не завалить машину. Такое устройство есть у всех, и располагается оно в голове водителя. В экстремальной ситуации мозг просто запускает программу, отработанную



В критический момент ты будешь действовать, скорее всего, на автомате, в дело вступят рефлексы. Если ты хочешь, чтобы они были правильными, развивай правильные навыки вождения. Надпись на знаке: «Сельскохозяйственные угодья следующие 10 км»

на практике. Ты используешь передний тормоз для всех обычных остановок, и тебе не раз приходилось применять экстренное торможение? Тогда тебе знакомо ощущение, когда при сильном заносе ты находишься чуть ли не на грани падения. В твоей голове на этот экстренный случай уже заложена программа быстрого торможения.

Мораль сей басни такова: если ты хочешь грамотно действовать в сложный момент, нужно постоянно развивать правильные рефлексы. Чтобы быстро реагировать на гравий или при встрече с «блуждающей» машиной на въезде в «слепой» поворот, учись правильному управлению. Например, обрабатывай виражи на «газу», применяй контруление, экстренное торможение, а также выбирай в повороте нужную траекторию, при которой сцепление с дорогой будет максимальным.

Другими словами, нет таких фокусов, которые в экстремальной ситуации можно просто достать из рукава. Есть только мастерские водительские навыки, которые нарабатываются в каждой поездке. И раз можно тренировать физические навыки, то можно тренировать и умственные, пока они не превратятся в правильные инстинкты.

Дорожные ловушки

На дорогах полно ловушек, которые только и ждут какого-нибудь зазевавшегося мотоциклиста. Это всяческие выбоины, ухабы, насыпной гравий,



На дорогах полно ловушек, которые только и ждут какого-нибудь зазевавшегося мотоциклиста

трещины, стертые настилы моста, гладкие и сверкающие стальные пластины, глянцевые пластиковые стрелки и пятна пролитого дизельного масла. Железнодорожные пути могут пересекать дорогу на подъеме или, наоборот, на склоне, а тот поворот впереди, возможно, становится круче или имеет наклон где-нибудь посередине, как раз за пределами твоего поля зрения. А у того перекрестка могут оказаться ответвления еще на три или даже пять улиц. Полосы автостреды иногда исчезают без всякого предупреждения. И дорожные знаки стоят так, что запутают еще больше. Важнейший знак «Стоп» может зарости кустами или быть совершенно незаметным в бликах утреннего солнца.

Опытные мотоциклисты всегда помнят о таких ловушках. Они и дожили до ветеранского возраста и звания, потому что ездят чуть более сдержанно, чем могли бы, оценивают ситуацию на несколько шагов вперед, внимательно относятся к странностям и не делают резких, импульсивных движений. Если тебе приходится пересекать три дорожных ряда, чтобы добраться до нужного поворота, значит, твой мотоцикл едет быстрее, чем ты успеваешь прочесть ситуацию. Из-за внезапных рывков не остается ни времени для наблюдения, ни пространства для маневров. В то же время не хватает резервного сцепления, чтобы преодолевать неожиданно появляющиеся на дороге ловушки. Кроме того, опытные мотоциклисты на красном светофоре никогда не пристраиваются в хвост другой машине, потому что некоторые водители путают на старте передачи, переключаясь на задний ход. Или впереди может оказаться открытый люк, который легко не заметить из-за этой машины.

Следи за техническим состоянием мотоцикла

Нужно не только уметь грамотно водить мотоцикл, но и разбираться в его "железе". Если верить отчету Хёрта, лишь небольшое количество ДТП вызвано неполадками в самом мотоцикле. Скорее всего, он просто не учитывал поломки в дальних путешествиях, за пределами больших городов. Но какой бы ни была реальная статистика, если ты несешься по трассе с приспущенным колесом, вероятность его прокола равна 100%. Колесная покрышка выполняет важнейшую функцию: она обеспечивает сцепление колеса с дорогой. И все же, многие ездят с недостаточно накаченными шинами или слишком слабо затягивают их, заменив износившиеся покрышки. Хорошо, если ты отвечаешь утвердительно на эти вопросы:

Нужно ли проверять давление в заднем колесе перед каждой поездкой?

Нужно ли подкачивать колеса, если собираешься везти более тяжелый груз?

Нужно ли заменить старую покрышку перед поездкой?

Нужно ли покупать более дорогие покрышки, потому что они обеспечивают лучшее сцепление?

Нужно ли менять колесо, потому что боковина шины немного потрескалась?

Подумай о нескольких технических мелочах, прежде чем сесть за руль. Гидравлические тормозные системы нужно промывать раз в несколько лет или даже ежегодно, при влажном климате. Тормозные колодки со временем твердеют. Как только они изнашиваются, их надо менять, а не ждать, пока металл начнет тереться о металл. Неполадки электропроводки нужно отслеживать и немедленно устранять, особенно если они связаны с фарами. Все основные крепежные узлы — трубный хомут на вилках, осевые болты и коннекторы подвески — должны быть достаточно затянуты. Если не хочешь сам пачкать руки,



Никто не заинтересован в технической исправности твоей машины больше тебя самого

хотя бы просто чаще интересуешься здоровьем своего "железного коня". Не жди от механика в автосервисе идеального ухода, сколько бы ты там ни появлялся. Запомни главное: никто не заинтересован в технической исправности твоей машины больше тебя самого.

Защитная экипировка

В один прекрасный день каждый может попасть в аварию или испытать броню на прочность. Но даже если ты не разобьешься, экипировка сильно влияет на удобство управления мотоциклом. Я точно знаю: оса, залетевшая под куртку, сильно отвлекает от дороги. Обгоревшая шея так болит, что невозможно повернуть голову в сторону «мертвой зоны». Камушек, вылетевший из-под колеса, бьет по ноге и отвлекает от поворачивающей налево машины впереди.



Если сегодня тебе суждено попасть в аварию, какую бы ты предпочел прослойку между собственным телом и дорожным полотном?

Защитная мотоциклетная экипировка — это не просто неудобная броня, которую надевают на всякий случай. Хорошая куртка укрывает еще от ветра, жары и холода. Качественный шлем изолирует голову от ветра, солнца и холодного дождя; а небьющийся лицевой щиток не дает лицу обветриться. Кожаные перчатки защищают руки от всего, что летит с дороги, и не дают костяшкам обгореть на солнце или обветриться. Еще они спасают от мозолей на пальцах. Высокие кожаные ботинки поддерживают щиколотку и защищают ногу от горячих выхлопов и кусачих насекомых.

Если говорить именно об авариях, защитная одежда должна поглощать удар и защищать кожу от стирания. Качественная кожаная одежда может 25–30 метров проташиться по грубому бетону и только потом стереться до нижнего белья.

Хлопковая джинса превращается в лохмотья уже через полтора метра. Тканевые мотоциклетные костюмы с защитой в критических местах могут быть такими же прочными, как и кожа. При этом их легче стирать после нескольких дней езды под палящим солнцем. Разумеется, мотоодежду можно приспособлять к конкретным условиям езды. Чем опаснее ситуация, тем качественнее должна быть экипировка.

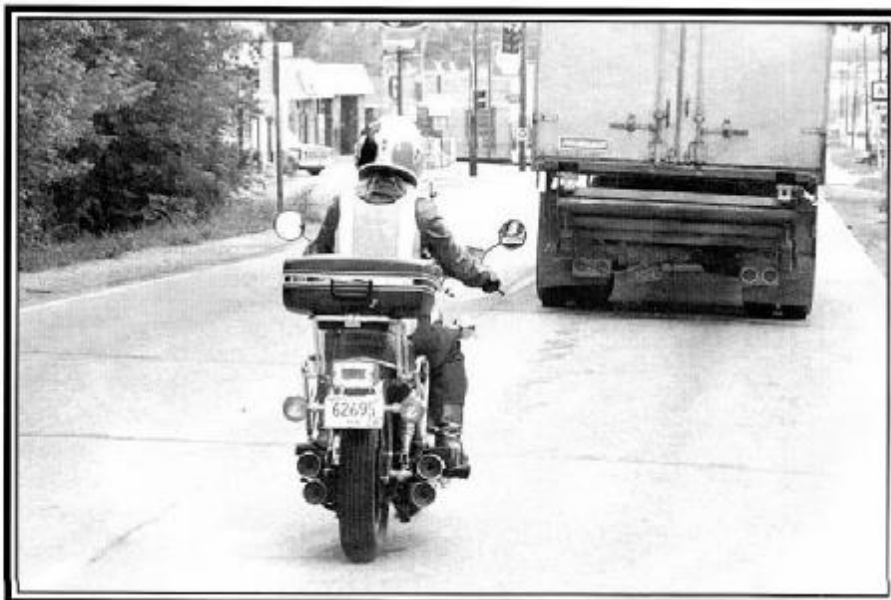
ровка. Лично я, например, предпочитаю совершать ночные переезды в оленьем краю на своей двухколесной "ракете" в кожаной экипировке. Мотоцикл с коляской мне больше нравится вести в тканевом дорожном костюме.

Главная задача шлема — уберечь голову при любых авариях. С трещиной в черепе выжить еще можно, но вот разлетевшиеся мозги обратно не соберешь. Мозг сам по себе не заживает, как другие ткани организма, поэтому его особенно важно защищать. Если ты теряешь сознание от удара по голове хотя бы на несколько минут, мозг уже можно считать травмированным. Поезди так еще год-другой и доведешь себя до эпилепсии. Если собираешься вернуться в седло после большой аварии, старайся по минимуму ударяться головой. Хорошо защищает голову даже шлем за \$50, сертифицированный DOT. Внутри у него пена, которая при аварии защитит мозг, а не только внешнюю оболочку самого шлема.

Пускай тебя заметят

Слепые люди всегда ходят с белой тросточкой. Почему она именно белая, а не черная, например? Белый цвет говорит окружающим, что этот человек не видит. Тот же принцип можно отнести к мотоциклистам. Новичкам, плохо ориентирующимся в ситуации на дороге, стоит предупреждать об этом остальных. В Англии начинающие водители обязаны ездить со специальным значком: он имеет вид большого белого прямоугольника с буквой L посередине.

Возможно, ты только начал овладевать водительским мастерством (например, катался всего три года или наездил менее 30 000 км). В этом случае можешь носить заметный дорожный костюм, например, со светоотражающим жилетом. Это вряд ли спасет от столкновения, зато даст другим водителям шанс заранее заметить тебя на дороге.



Если ты только учишься водить, покупай заметную экипировку. Например, надевай яркий, светоотражающий жилет



ABOUT 18 FEET

ABOUT 40 FEET

FAST REAR-TO-FRONT POWER TRANSFER
EASY-CLIMB PULLING

Динамика

Мотоцикла

МОТОЦИКЛА

DECREASED TRAIL

NORMAL TRAIL

INCREASED TRAIL

ГЛАВА 2

ДИНАМИКА МОТОЦИКЛА

Каким образом он сохраняет равновесие?

Можно здорово гонять, не зная никаких технических премудростей. Удерживать в равновесии движущийся мотоцикл и вести его по более-менее прямой линии не так уж сложно. Когда байк немного уходит в сторону, его легко вернуть на прежнюю траекторию. Если хочешь повернуть, просто разверни мотоцикл в нужную сторону. Проще некуда, правда? А вот и нет. Многие мотоциклисты контролируют аппарат лишь отчасти, это видно даже со стороны.



Дрейфующий Дэн на спортбайке очень хочет красиво повернуть с остановки на боковую дорогу и нервно отпускает сцепление. Стороннему наблюдателю бы показалось, будто неконтролируемый мотоцикл самовольно перелетает через разделительную. Блуждающей Ванде всего лишь хочется ехать по середине полосы, но ее круизер постоянно отползает то к краю, то обратно к центру. Виляющий Вилли на большой скорости чувствует себя прекрасно, но когда он заезжает на парковку позавтракать, его новый тяжеленный туристический байк пытается «поцеловать» припаркованные машины. Вилли каждый раз приходится попотеть, чтобы удержать его посередине прохода.

Дэну, Вилли и Ванде не удастся найти общий язык с мотоциклами, потому что эти ребята совершенно не представляют, каким образом он удерживает равновесие и как им управлять. Дрейфующий Дэн начинает паниковать, когда спортбайк слишком заносит, а когда он пытается вырулить в свой ряд, байк заносит еще сильнее. Дэн направляет руль совсем не туда, только не понимает этого. Блуждающая Ванда ужасно боится заносов и поворотов, еще она слышала что-то про контрруление, только не умеет его применять. Виляющий Вилли изо всех сил борется с сияющим турером, стараясь не зацепить крыло машины на парковке. Вилли просто не знает, что направление задается ведением руля, а не ударами коленок по бензобаку.

У Дэна, Ванды и Вилли одна и та же проблема с управлением. Они понимают: чтобы изменить направление мотоцикла, его нужно наклонить. Только не знают, как это правильно сделать. Им известно, что для поворота вправо нужно нажать на правую рукоятку руля, влево — на левую. Если аппарат может зацепить машину справа, надави на левую рукоятку, и этой мелкой неприятности не случится. Такой прием называется «контрруление», потому что в этом случае ты моментально направляешь переднее колесо в направлении, противоположном тому, в котором мотоцикл должен наклониться. Если не хочешь пересечь центральную линию — смотри не на нее, а дальше по своему ряду. Даже совсем зеленые новички, еще не умеющие применять контрруление, могут неплохо управлять, просто подняв глаза и глядя в направлении движения.

Вот две главные заповеди в обычных ситуациях: применяй контрруление и смотри в направлении движения. А теперь пойдешь на улицу и попробуй сам. Но прежде чем запустить двигатель, вспомни: часто ситуации на дороге оказываются довольно необычными и требуют большего водительского мастерства. Представим себе, как Дрейфующий Дэн вылетает из горного тоннеля, и его тут же резким порывом бокового ветра справа сносит к центральной. Что же делать? Дэн должен сильно надавить на рукоятку руля с подветренной стороны, тогда он наклонит мотоцикл и удержит его в таком положении, направив по прямой. Конкретно в этой ситуации ему нужно надавить на правую рукоятку, чтобы наклонить байк вправо. Странно вести мотоцикл наклоняясь, но не поворачиваясь. Поэтому Дэну нужно так давить на рукоятки руля, чтобы мотоцикл ехал в правильном направлении, а не просто наклонялся.

Такие случаи напоминают о том, что балансирование — это не просто давление на нижнюю рукоятку. Чтобы быть готовым ко всем ситуациям на дороге, разберись более детально с удержанием равновесия и управлением мотоциклом. Если какие-нибудь наши советы очень сильно тебя удивят, можешь отправиться в гараж и поэкспериментировать с мотоциклом.

Кроме того, мы сразу предупреждаем: вопрос динамики равновесия почти такой же неоднозначный, как вопросы любви и счастья. Время от времени даже самые серьезные эксперты могут в чем-то неожиданно усомниться и начать лихорадочно строчить графики на салфетках во время обеда в столовой. Я приведу мнение одного старейшего мотожурналиста-инструктора, который тридцать с лишним лет участвовал в жарких спорах, отчаянно жестику-

лировал и рисовал графики на салфетках. Также имей в виду, что все сказанное ниже касается только двухколесных мотоциклов — к мотоциклам с коляской и к трайкам это не относится.

Стабильность двухколесного аппарата

То и дело мы видим, как какой-нибудь мотоциклист на шоссейной скорости отпускает руль и откидывается на спинку сиденья. Можно поражаться его беспечности перед лицом выбоин на дороге, в которые может попасть переднее колесо. И все же это отличный пример сохранения мотоциклом равновесия. Геометрия передней подвески автоматически направляет мотоцикл по прямой линии, и сама корректирует мелкие изменения угла наклона.

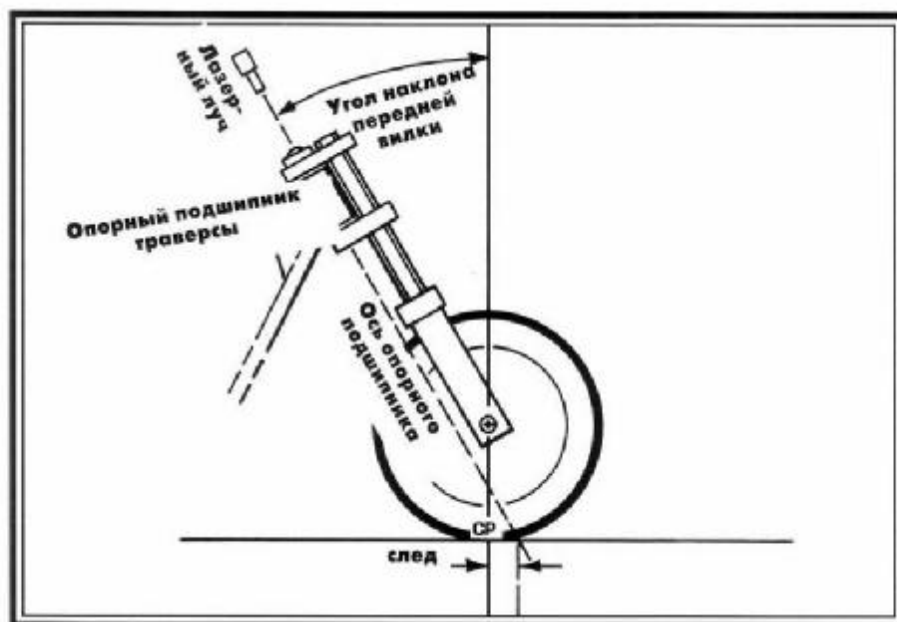
Можно сказать так: «самоцентрирование» является результатом самоориентирующего действия переднего колеса, следующего за осью траверсы, подобно работе передних колесиков у тележки в супермаркете. Вот только мотоцикл немного сложнее магазинной тележки. Взять хотя бы его наклон при повороте. Передняя часть мотоцикла сохраняет равновесие, потому что одновременно в действие вступает несколько факторов: угол наклона передней вилки, след, рабочий ход подвески, смещение массы, расположение пятна контакта и поперечное сечение шины.

Угол наклона передней вилки / След

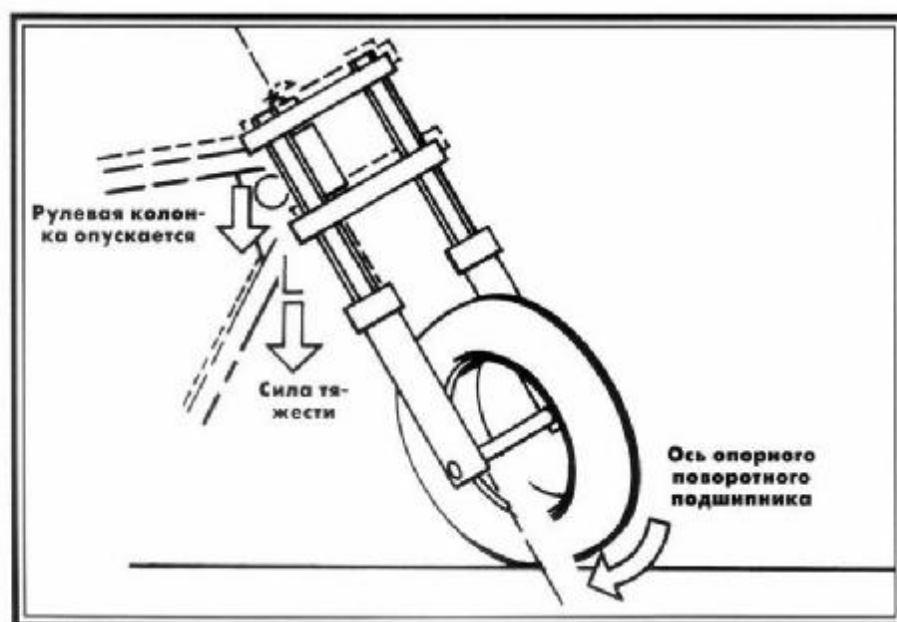
Если встать сбоку от мотоцикла и посмотреть на угол наклона передней вилки, будет видно, что верхняя часть вилочных трубок скошена назад. На самом деле эти трубки не лежат точно на одной линии с осью поворотного подшипника. Говоря о наклоне, мы имеем в виду полный угол наклона, на который вилка отклоняется назад от вертикали по оси поворотного опорного подшипника.

Ты, наверное, видел длинные, почти прогибающиеся вилки чопперов. На противоположном полюсе — внедорожники с почти нулевым углом наклона. В целом, чем больше наклон, тем устойчивее мотоцикл при скоростной езде по прямой. В то же время, с меньшим наклоном легче рулить. Пилот может пожаловаться на тяжелое руление после пробной поездки. Это будет значить, что машина очень устойчива при езде по прямой, но ее трудно наклонять при входе в вираж. Когда машину называют «шаткой» или «нервной», значит, она относительно нестабильна и легко наклоняется или выпрямляется. Угол наклона спортбайков может достигать 24° , тогда как у круизеров он ближе к 30° . Но угол наклона — это еще далеко не все.

Все так же стоя сбоку от мотоцикла, представь себе лазерный луч, который проходит через ось опорного подшипника вилки до самой земли. Он представляет собой центр, или ось, поворотного подшипника всей передней части машины. У большинства мотоциклов эта ось на земле упрется чуть дальше места соприкосновения переднего колеса с поверхностью дороги (пятна контакта). Расстояние на земле от оси поворотного подшипника до центра пятна контакта называется следом, потому что пятно контакта следует за этой осью. У дорожников длина следа обычно составляет 7.5–15 см. Общая законо-



След – это измеряемое на земле расстояние между осью поворотного подшипника и пятном контакта.



Так как передняя вилка расположена под углом, рулевая колонка при поворотах руля опускается и поднимается

мерность такова: у машин, которые труднее наклонить в поворот, след длиннее. Чем короче след, тем быстрее и легче управление — такая машина ввинчивается в поворот практически на грани фола. Так как угол наклона и след зависят друг от друга, в технической характеристике мотоцикла они обычно стоят рядом — угол наклона/след.

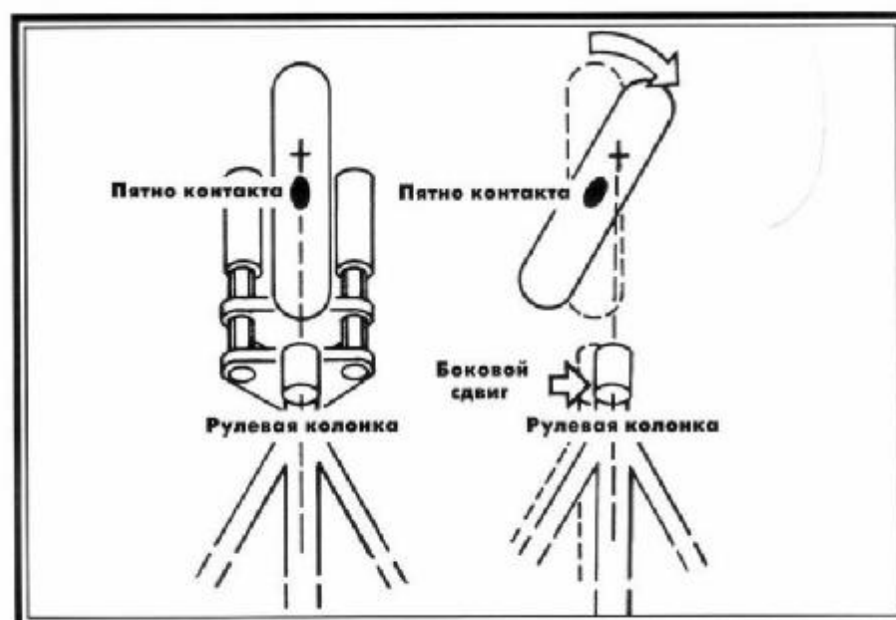
Ход рулевой колонки

Угол наклона/след интересен еще и тем, что имеет отношение к ходу амортизатора рулевой колонки, когда рулевая часть поворачивается из стороны в сторону. Чем больше угол наклона, тем выше амплитуда амортизатора. Можешь сам проверить. Сядь на мотоцикл, поставь его вертикально и поворачивай руль из стороны в сторону. Посмотри, как в этот момент поднимается верхняя часть рулевой колонки. Когда ты отводишь руль от центра, колонка опускается, а когда выравниваешь его — поднимается.

И имей в виду: почти половина массы мотоцикла держится на рулевой колонке, а на сам мотоцикл действует сила тяжести. Значит, сила тяжести помогает отводить руль от центра и требует усилий, чтобы вернуть его в исходное положение. Но это не очень страшно, потому что инженеры-конструкторы могут так сбалансировать рулевую колонку, чтобы она поднималась и опускалась в противодействие другим поворотным силам.

Смещение массы

Когда ты сидишь на байке и поворачиваешь руль, рулевая колонка тоже немного сдвигается в сторону (боком). Если повернуть руль влево, рулевая



След — очень «подвижная» характеристика, поэтому рулевая колонка тоже сдвигается в сторону во время руления и смещения передней части мотоцикла

колонка (и весь нос мотоцикла) сдвинется боком от пятна контакта влево. Если развернуть переднее колесо вправо, сила тяжести тоже будет сильнее тянуть вправо, потому что масса переместилась от центра тяжести в эту сторону.

Другими словами, рулевое управление сдвигает общую массу мотоцикла и пилота от центра, даже когда колеса не вращаются. Разумеется, в движении машина реагирует на все повороты руля иначе, чем когда стоит на месте. Когда мотоцикл едет по дороге, рулевая колонка и пятно контакта перемещаются вместе с ним.

Расположение пятна контакта

Если ты проедешь по луже белой краски и остановишься на чистой поверхности, на ней появится отпечаток краски примерно в 5 см шириной. На этом примере удобно рассматривать геометрию передней подвески. Пятно контакта (ПК) появляется там, где колесо соприкасается с дорогой в любой конкретный момент времени. Конечно, оно немного меньше, чем 5 см. Имей в виду, что ПК может сдвигаться вперед, назад или в сторону.

Вот колесо переезжает через кочку. Как только оно упирается в кочку, ПК перемещается вперед, потом преодолевает ее и оказывается сзади, пока колесо снова не выедет на ровную поверхность. Если препятствие достаточно крутое (например, бордюр тротуара), ПК моментально перескакивает в положение перед осью поворотного подшипника. Вот почему большая кочка или выбоина заставляют руль дергаться (именно поэтому по ним не стоит ездить без рук).

А теперь поставь мотоцикл на боковую подножку, переднее колесо должно смотреть вперед. Опустись на четвереньки и посмотри на колесо. Видишь, как ПК сместилось в сторону от центральной оси колеса? Вывод: когда мы наклоняем мотоцикл в поворот, ПК смещается в ту же сторону.

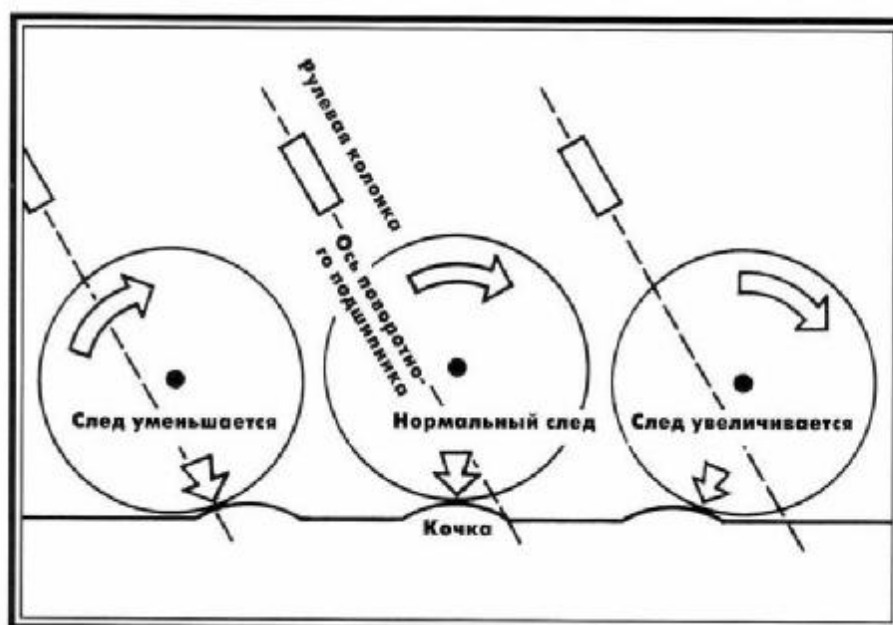
Поперечное сечение (профиль) шины

У шины с широким и низкопрофильным поперечным сечением ПК сдвигается в сторону дальше, чем у шины с узким и круглым сечением при том же угле наклона передней вилки. И чем дальше отстоит ПК, тем больше у колеса боковой сдвиг. Когда мотоцикл наклоняется, ПК смещается у обоих колес, поэтому размеры и профили передней и задней шин зависят друг от друга.

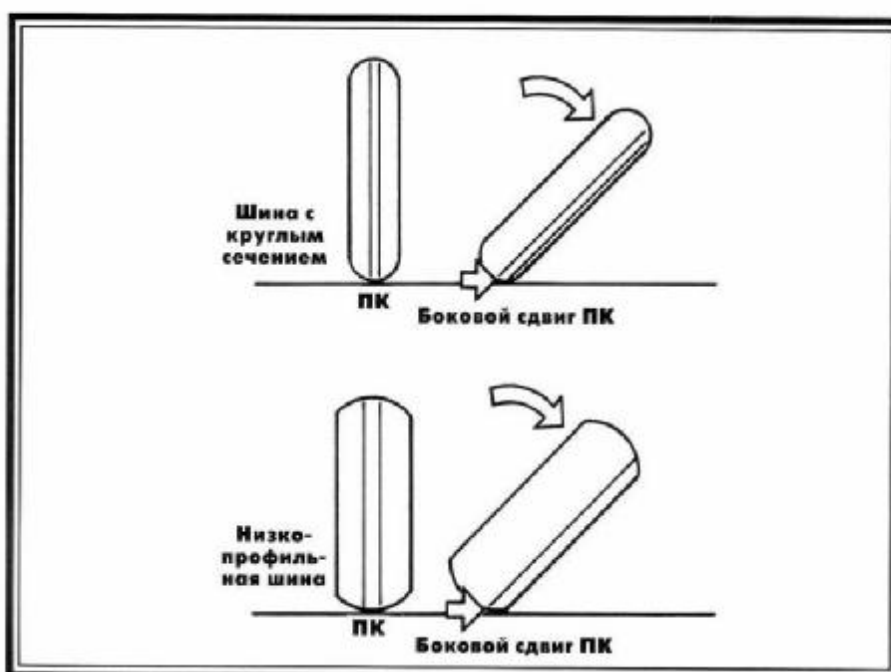
Так что геометрия переднего колеса зависит от обеих шин. Если установить их с другим профилем или заменить хотя бы одно из них, геометрия рулевого управления может улучшиться или ухудшиться (впрочем, как и управляемость аппарата в целом).

Самобалансировка

Если угол наклона передней вилки, след и профили шин подобраны правильно, машина способна к самобалансировке. Это относится к движению по прямой, на поворотах, езде на высокой и на низкой скорости. Я очень хочу донести до тебя мысль: передняя часть мотоцикла геометрически сконструирована так, чтобы он автоматически выводил себя на прямую. Если аппарат



Когда переднее колесо наезжает на кочку, след может увеличиваться или уменьшаться



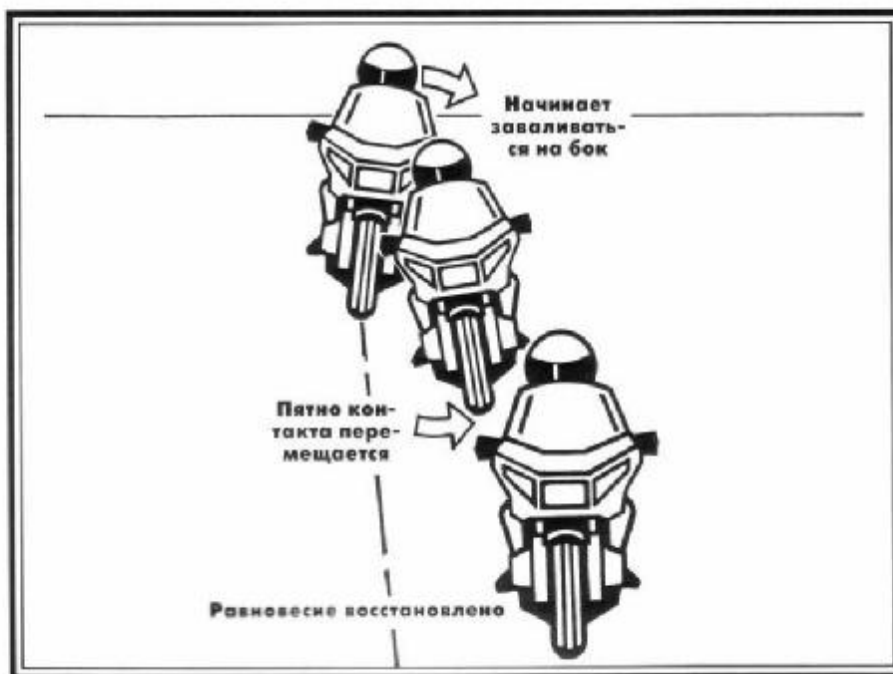
У низкопрофильной шины при наклоне колеса ПК сдвигается вбок дальше, чем у шины с круглым сечением

наклоняется вправо, ПК тоже сдвигается вправо. Из-за этого переднее колесо разворачивается правее и пытается вернуть мотоцикл обратно в вертикальное положение. Когда машина снова становится прямо, сила тяжести, положение рулевой колонки и пятна контакта снова оказываются сбалансированными. Этот баланс — штука очень тонкая, и конструкторы мотоциклов напоминают циркачей на натянутом канате. С одной стороны — легкая управляемость на поворотах («нервный» руль), а с другой — плохое поведение мотоцикла. Он может ни с того ни с сего «подламываться», бесконтрольно качаться (вилить на скорости) или просто заваливаться в поворот на низких скоростях.

«Змеинный» след

Со стороны может показаться, что мотоцикл на автобанах мчится по идеально прямой линии. Но если точно прочертить эту траекторию, будет видно, что на самом деле он немного вилит из стороны в сторону и балансирует, как маятник у часов. Эта самобалансировка лучше заметна на невысокой скорости, потому что тогда для достижения того же эффекта переднему колесу требуется больше рулевого управления.

Если бы ты снова медленно проехался по луже с белой краской, а потом посмотрел на свой след, то увидел бы волнистую линию. Когда мотоцикл балансирует сам или пилот поправляет его ход, траектория переднего колеса похожа на след змеи.



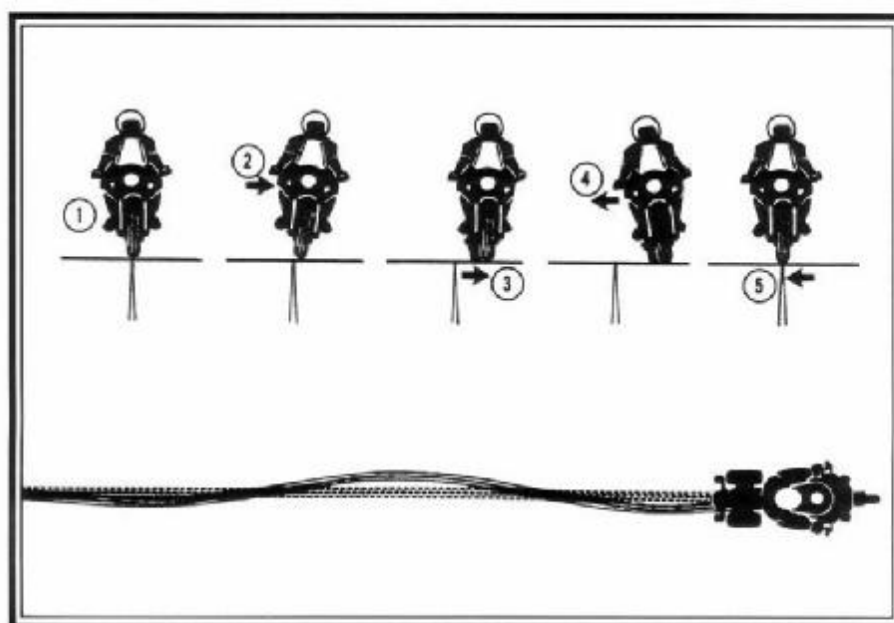
Равновесие мотоцикла восстанавливается, когда пятно контакта оказывается под центром тяжести.

Гироскопическая и инерционная стабильность

Стабильность мотоцикла при езде по прямой обеспечивают два основных фактора: инерционный эффект от массы мотоцикла и пилота и гироскопические силы, порождаемые вращением колес. Инерция — это явление, когда объект «хочет» дальше делать то, что делал до этого. Пни кирпич на земле, и он не сдвинется с места. Брось кирпич, и он как будто захочет лететь дальше, с той же скоростью и в том же направлении. Сложно дать название этому «хотению». На ненаучном (или популярном) языке его чаще называют моментом, или импульсом. Научное название этого явления — инерция. Если добавить к ней вектор и начать измерять силу инерции, то она станет называться кинетической энергией. Чтобы не путаться с терминами и определениями, я обычно называю ее энергией, направленной вперед (или поступательной энергией).

Набрав скорость, мотоцикл продолжает ехать вперед. Поступательная энергия возвращает массу мотоцикла к центру при ее отклонении и обеспечивает сопротивление, на которое могут реагировать колеса. Это помогает мотоциклу стабильно ехать прямо. Например, если отвести нос мотоцикла от центра, поступательная энергия вернет его обратно на прямую.

Колеса тоже обеспечивают стабильность, только по-другому. При их вращении образуется гироскопическая энергия, которая сопротивляется наклонам и сносам вбок. Гироскоп вовсе не собирается менять угол вращения. В общем, поступательная энергия заставляет мотоцикл ехать прямо, а гироскопический эффект колес не дает ему завалиться вбок.



Переднее колесо оставляет «змеинный» след, т. к. передняя часть постоянно балансирует.

Интересной характеристикой гироскопов является гироскопическая прецессия. Этот чудесный термин означает, что если ты поставишь вращающееся колесо вертикально и повернешь его влево, то оно наклонится вправо (что и происходит с мотоциклом в повороте). Поэтому многие ошибочно принимают гироскопическую прецессию за силу, наклоняющую мотоцикл в поворот. Что же, очень простая и красивая теория, но действительности она не соответствует. Во-первых, такое возможно, только если приподнять колесо над землей (например, когда мотоциклист встает на заднее колесо). Во-вторых, когда колесо катится по дороге, в стабилизации мотоцикла начинает участвовать еще и сила сцепления шины с поверхностью дорожного полотна. А эта сила может быть больше прецессии. В-третьих, переднее колесо связано с передним «гироскопом» через мотоциклетную раму. В-четвертых, эксперименты показали, что двухколесный мотоцикл может удерживать равновесие и при очень небольшой массе переднего колеса. Неважно, почему это происходит, можешь поверить: контррулением мотоцикл наклонить можно.

Отдача

У всех мотоциклов разная балансировка и управляемость, все они по-разному отвечают пилоту — в этом-то и проблема.

В идеале, когда пилот уменьшает нагрузку на руль, мотоцикл едет прямо. Если мотоцикл укладывается в поворот и пилот немного отпускает нижнюю рукоятку руля, мотоцикл должен выпрямиться и вернуться в стабильное, вертикальное положение. Мы называем это нейтральным рулением.

Для сравнения: некоторые мотоциклы просто-напросто падают в поворотах на низкой скорости. В таком случае правый поворот можно начать давлением на правую ручку, но если мотоцикл начинает наклоняться, он будет опускаться все ниже. Пилоту это может не нравиться, но как только мотоцикл наклонился, продолжай давить на нижнюю ручку — чтобы не упасть. Итак, вот как контролируется угол наклона: надави на рукоятку руля, чтобы наклонить мотоцикл. Потом удерживай нижнюю ручку, чтобы сохранять этот угол. Научись чувствовать и понимать ситуацию.



Даже если переднее колесо вдруг сорвется с траектории, поступательная энергия сделает все, чтобы вернуть его обратно на прямую

Центр тяжести

Когда кто-то будет хвалить или ругать мотоцикл за то, как у него перемещается центр тяжести (ЦТ), знай: за инертность или тяжесть машины на поворотах главным образом отвечает геометрия рулевого управления. Очевидно, что у круизера, сидящего ближе к земле, ЦТ будет располагаться ниже. Но у некоторых круизеров с низким ЦТ руль все равно тяжелый. Еще есть высокие двухместные эндуро, у которых ЦТ вместе с двигателем находится где-то в стратосфере, но это никак не отражается на их «нервном» поведении. Если услышишь про тяжелый верх или высокий центр тяжести какого-то мотоцикла, посмотри на показатели угла наклона передней вилки/следа, на размер и профиль его шин. А если твой любимец как-то странно ведет себя на поворотах, это можно скорректировать, просто изменив диаметры и профили шин.

«Работа телом»

Помнишь Вилляющего Вилли, который почти не контролирует свой мощный мотоцикл, бьет коленками по баку и ничего этим не добивается? Такой приемчик срабатывает на маленькой машинке с 250-кубовым движком, но только не на тяжелом 1500-кубовом турере. Разумеется, движения тела могут заставить мотоцикл сменить направление, но результат сильно зависит от соотношения твоего веса и массы машины. Чем тяжелее аппарат, тем лучше его инерционная и гироскопическая стабильность. Толкни коленом бак современного 250-кубового легковеса, и он тут же сменит направление. А если так же толкнуть 1500-кубовый турер, то он в лучшем случае дернется раз-другой, а потом вернется на прежнюю траекторию. Сидя за рулем более серьезного аппарата, Вилли должен больше заниматься контррулением, а не «работать телом».

В следующий раз во время поездки задумайся: как ты сохраняешь равновесие и выбранное направление. Просто крепко сидишь в седле, поудобнее поставив ноги на подножки? Толкаешь руль или тянешь его на себя? Ерзаешь на седле? Переносишь вес с одной подножки на другую? Куда переносишь вес на вираже: на внешнюю или внутреннюю сторону? Сдавливашь нижнюю рукоятку руля или тянешь ее на себя? Я не даю здесь правильные ответы, потому что важнее кое-что другое: если ты хочешь стать умелым пилотом, готовые выводы не нужны. Пытайся понять, как управлять машиной, и учись к ней прислушиваться.

Как он поворачивает?

В предыдущем разделе мы рассмотрели действия пилота и факторы, которые помогают мотоциклу удерживать равновесие. А теперь посмотрим, как мотоцикл поворачивает. Я постараюсь рассказать об этом как можно доступнее и предоставлю всю возможную информацию, которая научит тебя лучше управлять мотоциклом.

«Неваляшка»

Я уже говорил, что правильно сконструированный мотоцикл едет вперед. Геометрия передней подвески помогает аппарату автоматически держаться вертикально и смотреть прямо перед собой, тогда как прямая энергия и гироскопические силы отвечают за равновесие. Чтобы мотоцикл повернул, его нужно наклонить. Таким образом, в повороте мотоцикл выводится из равновесия и наклоняется, а потом равновесие восстанавливается на криволинейной траектории.

Чем мотоциклы отличаются от автомобилей

Главное отличие мотоцикла от автомобиля — в особенности прохождения поворотов, потому что мотоцикл на входе в вираж надо наклонить. Машина начинает поворачивать, как только ты повернешь руль. То же самое с трехколесниками, мотоциклами с коляской и многими другими транспортными средствами. Двухколесные аппараты в этом плане совсем другие. Даже «резкий» спортбайк начнет по-настоящему менять направление только через секунду. Тяжелому туреру может понадобиться больше секунды, чтобы начать наклоняться.

Многие посиделки вокруг походного костра прошли под жаркие дискуссии о том, как мы заставляем мотоцикл повернуть. Все обычно сводится к контррулению, но есть разногласия: что вообще такое — контрруление, и какие силы его порождают. Попробуем приподнять завесу над этой тайной.

Наклон и прохождение поворота

Наклонить мотоцикл может множество факторов: изгибы дороги, порывы бокового ветра, движения пилота и рулевое управление. Самое большое действие оказывает рулевое управление, так что на нем и сосредоточимся.



Опытные мотоциклисты называют усилия пилота при рулении контррулением, потому что в этом случае руль отводится в направлении, противоположном тому, в которое нужно сделать наклон. Дави на правую рукоятку, чтобы наклониться вправо, и на левую, чтобы «лечь» влево. Именно здесь обычно начинаются проблемы, потому что переход в наклон и поворот — процессы многоступенчатые, и контрруление будет только начальной стадией. Весь процесс занимает всего пару секунд, так что попытаемся «замедлить» его, разбить на этапы и каждый этап разобрать отдельно. Я буду рассказывать так, словно нахожусь впереди мотоцикла. Чтобы было лучше понятно, на рисунках все будет увеличено.

Контрруление инициирует наклон, который необходим для начала поворота. Из седла кажется, что переднее колесо продолжает ехать по прямой, тогда как верхняя часть мотоцикла наклоняется, но на самом деле это мотоцикл и пилот отклоняются к центру тяжести. Пилот отводит переднее колесо немного в сторону, одновременно перемещая пятно контакта. Это и заставляет верхнюю часть мотоцикла наклониться в поворот.

Когда ты, например, толкаешь правую рукоятку руля, переднее колесо отклоняется влево, и это заставляет мотоцикл наклониться вправо.

После некоторой тренировки может показаться, что при контррулении достаточно слегка подтолкнуть ручку и потом удерживать ее. Хотя очевидно: если переднее колесо будет отклоняться дальше, мотоцикл наклонится слишком сильно и рухнет на землю. Так что, когда наклон будет достаточным для поворота, ослабь давление на рукоятки, чтобы нос мотоцикла вернулся обратно к центру.

Теперь, когда мотоцикл наклонился, он готов войти в вираж. Сцепление шин с дорогой практически само заставляет переднюю часть лечь на криволинейную траекторию. В этот момент переднее колесо немного направлено в сторону поворота. Теперь, чтобы сохранялся наклон и мотоцикл поворачивал, пилоту нужно только рулить. Разумеется, мотоциклу очень хочется вернуться на прямую. Мы называем это действием центробежной силы. Если, например, привязать шатун к веревке и раскрутить ее над головой, то тянущая сила с внешнего края его орбиты и будет этой самой центробежной силой. Если говорить о мотоциклах, то тут вместо веревки выступает передняя шина. Когда мотоцикл наклоняется, со стороны поворота на него действует сила тяжести, которой нужно противопоставить центробежную силу. Угол наклона по необходимости корректируется с помощью руля.

Нажми на ручку — получишь результат

Если ты никогда раньше не слышал о контррулении или еще не понял, что это такое, поэкспериментируй с «нажимным» рулением. Контрруление — это когда ты толкаешь или нажимаешь на правую ручку, чтобы повернуть вправо, и на левую, чтобы повернуть налево. Сядь на мотоцикл, выбери на прямую и свободную дорогу, разгонись до 55 км/ч и осторожно надави на левую ручку. Мотоцикл слегка наклонится влево и сдвинется на левую сторону полосы. А теперь нажми на правую ручку. Та же история: мотоцикл слегка наклонится вправо и вернется на правую сторону дороги.

Ничего нового здесь нет — так водят все, осознают они это или нет. Но многие не понимают, что все самое важное делается руками, и пытаются еще помогать локтями или коленями. Ты будешь проходить повороты гораздо легче и аккуратнее, когда поймешь: главное — научиться обращаться с ручками руля. Эксперимент прошел успешно? Тогда едем дальше. В зависимости от машины и конкретной ситуации отдача на ручки руля в повороте может быть разной. Так что, важно еще помнить: контрруление — это не просто давление на нижнюю ручку.

А это — контрруление?

Один мой знакомый мотоциклист отметил интересный момент, касающийся усилий при рулении. Он как-то гонял по треку и обратил внимание, что при наклоне половину пути нажимал на нижнюю ручку и немного отводил переднее колесо от виража. Оставшуюся часть нажимал на ту же ручку, но уже направлял колесо в сторону виража, все время удерживая мотоцикл на желаемой траектории. При этом он проверял, куда смотрит переднее колесо — в поворот или от него, свешивался из седла и все видел собственными глазами. То есть получается, что в противоположную сторону мы рулим только до середины виража, или здесь что-то другое?

Это наблюдение доказывает, что недостаточно весь вираж давить на нижнюю ручку — тогда еще придется постоянно немного корректировать траекторию. Как мы уже говорили, геометрия передней подвески должна помогать мотоциклу балансировать. Из-за этого нос мотоцикла немного виляет при езде, как змея. Неровности на дороге, порывы ветра, работа двигателя — все это влияет на угол наклона. Так что, удержание мотоцикла на поворотной кривой — это еще и задача самого мотоциклиста, который помогает этому собственными телодвижениями и правильным ведением руля.

Но даже когда мотоцикл на вираже стабилен, мы все же можем вносить мелкие поправки. Если на крутом левом повороте по наклоненному мотоциклу бьет резкий боковой ветер и относит его в сторону, нажми на левую ручку —

1. Пилот инициирует правый поворот, надавив на правую ручку; переднее колесо направлено влево.

2. Переднее колесо тянет влево, мотоцикл же едет вправо.

3. Мотоцикл входит в вираж, пилот ослабляет давление на ручки, переднее колесо выравнивается по центру.

4. Пилот контролирует угол наклона контррулением.

Контрруление — это только первый шаг в процессе прохождения поворота.



тогда мотоцикл точно не упадет. Когда на левом повороте переднее колесо смотрит влево от центра, считается ли это контррулением? Само собой.

В термине «контрруление» сомневаются люди, которые слишком много внимания уделяют рулю, хотя на самом деле этот процесс связан с положением пятна контакта. Контрруление нужно понимать как перемещение пятна контакта в направлении, противоположном тому, в котором мы хотим ехать. Не важно, тянем мы руль на себя или же отталкиваем его, едет мотоцикл прямо или под наклоном, повернут руль влево от центра или вправо. Если принять во внимание сказанное, можно дать еще одно, немного другое определение. Контрруление — это перемещение пятна контакта в сторону, противоположную той, в которую мы хотим наклонить мотоцикл.

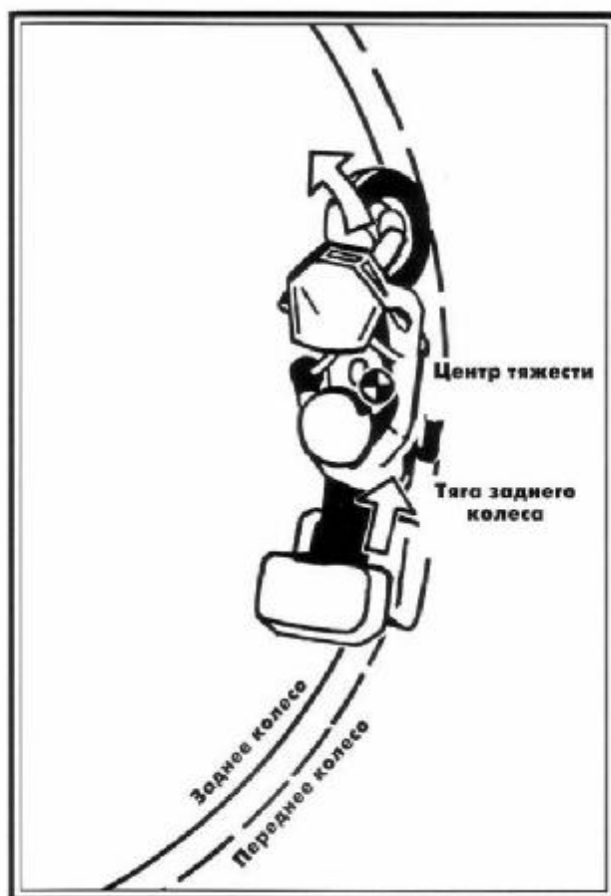
Две траектории

При контррулении кажется, что мотоцикл двигается благодаря давлению на руль, а переднее колесо практически не поворачивается. Отклоняется ли на самом деле от центра передняя часть мотоцикла, когда он ложится в вираж?

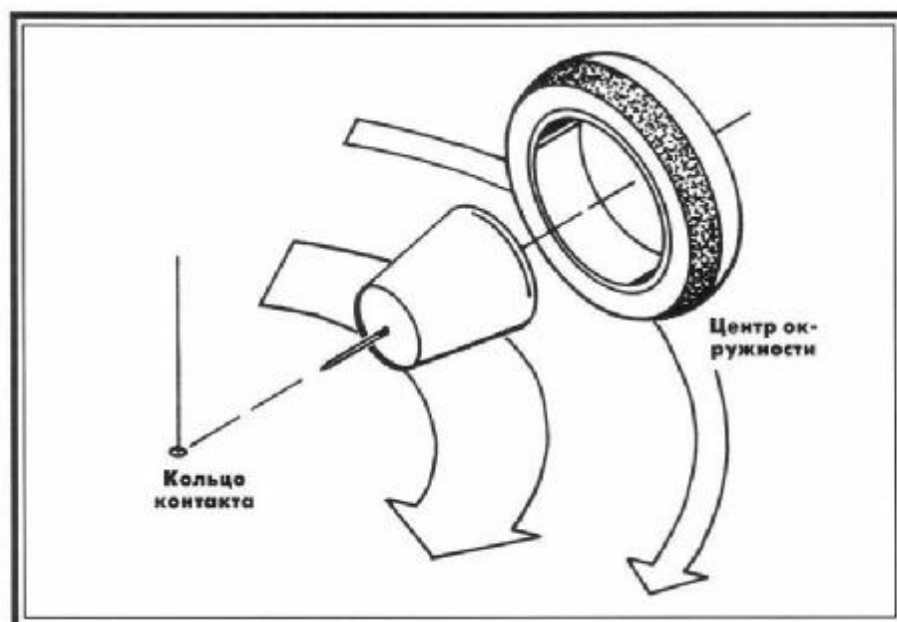
Да. Это движение не очень заметно, но если бы нос мотоцикла не поворачивался на рулевой колонке, аппарат просто не мог бы удерживать равновесие и поворачивать.

Представим себе замедленную съемку: мотоцикл проезжает по луже с краской и потом делает «восьмерку». В первый момент контрруления переднее колесо направлено на внешний радиус виража, потом отклоняется назад, но при этом оно всегда ближе к внешней стороне, чем заднее. В левом повороте переднее колесо тянется вправо от центра. В правом повороте у него шире траектория, чем у заднего.

Еще один пример несовпадения траекторий заднего колеса и переднего можно увидеть на видео с мотогонки, тоже в замедленном режиме. Хорошо рассмотрите угол наклона мотоциклов, когда камера смотрит прямо на приближающихся гонщиков, въезжающих в поворот. Мысленно проведи линию, по которой перемещается центр тяжести мотоцикла. Выяснится, что шины не едут по одной колее, даже когда пилот ведет мотоцикл по самой кромке полотна, выгадывая лишние сантиметры дистанции.



На вираже переднее колесо едет по более широкой траектории, чем заднее



Когда шина наклоняется, пятно контакта принимает вид конуса, похожего по форме на одноразовый бумажный стаканчик

Все дело в конусе

Мотоцикл уже наклонился в повороте и продолжает поворачивать даже тогда, когда его нос смотрит совершенно прямо. Тебе это, конечно, непонятно. Дело в том, что на самом деле переднее колесо все же немного направлено в поворот, хотя это и почти незаметно. Другая причина — образование конуса. Чтобы разобраться в этом явлении, рассмотрим форму передней шины в месте ее соприкосновения с поверхностью дороги. Хотя поверхность накачанной шины закруглена, представим, как она сплющивается в пятне контакта. Нам известно, что ПК имеет вид кольца, окружающего точку соприкосновения колеса с дорожным полотном. Важно понять, что это кольцо принимает вид конуса, когда мотоцикл наклоняется в вираж, — как у проекции бумажного стаканчика.

Если этот стаканчик подтолкнуть, то он покатится по кругу, потому что диаметр дна меньше диаметра открытого конца. А если в центр картонного дна воткнуть зубочистку, своим концом она укажет на центр виража. Примерно так же ведет себя и шина, когда мотоцикл наклоняется в поворот. Внутренняя часть ее контактной поверхности проходит меньшее расстояние, чем внешняя. Так при наклоне мотоцикла его колеса начинают ехать по кругу, а их ось почти точно указывает в центр поворота. В очень крутом повороте он даже может лежать ниже поверхности дороги.

Резкие наклоны

Чем больше усилий ты вкладываешь в контрруление, тем сильнее передняя шина отталкивается от земли и быстрее наклоняется мотоцикл (насколько

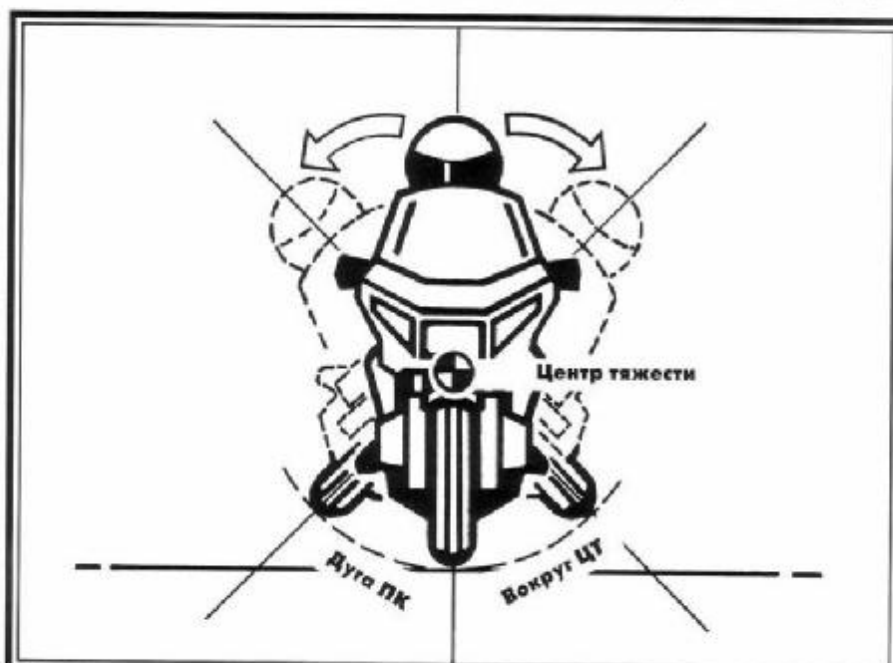
позволяет сцепление, конечно). И чем дольше ты давишь на руль, тем ниже наклоняется мотоцикл. Об этом нужно помнить на извилистой дороге, где повороты расходятся в разные стороны и идут один за другим. Не забывай и о том, что на выезде из крутого поворота иногда нужна целая секунда, чтобы выпрямить мотоцикл, и еще одна, чтобы сменить направление и уложить его в другую сторону.

Можно ли надавить на руль так сильно, что колесо потеряет сцепление с дорогой? Да. Ты, наверное, видел, как в шоссейных гонках мотоцикл резко подламывается на S-образной кривой или переднее колесо вдруг теряет контакт с дорогой и его заносит.

Имей в виду, что мотоцикл наклоняется (катится) вокруг своего центра тяжести, почти не встречая сопротивления, но зато играют огромную роль толчки снизу, сверху или сбоку. Вот почему, проезжая на большой скорости какой-нибудь крутой деревенский мостик, ты можешь неожиданно взлететь.

Даже если ты не перелетишь через крутой мостик, инерция мотоцикла не даст ему набрать или потерять высоту. Когда мотоцикл входит в поворот, его масса опускается ниже, инерция тут же уменьшает действие силы тяжести и из-за всего этого ухудшается сцепление колеса с дорогой.

Когда мотоцикл выходит из виража и выпрямляется, подвеска возвращает его основную массу на прежнюю высоту, поэтому сцепление опять улучшается. Перемещение пятен контакта при резких наклонах вправо-влево образует



Когда мотоцикл наклоняется, он поворачивается вокруг своего центра тяжести, так что в этот момент на время может потеряться сцепление с дорогой. Сцепление восстанавливается, когда мотоцикл возвращается в вертикальное положение.

такую дугу, что становится страшно за устойчивость мотоцикла. Но подвеска помогает ему не потерять контакт с дорогой, и она же возвращает мотоцикл в вертикальное положение. Что это значит для тебя как для пилота? То, что переднее колесо имеет больше шансов потерять сцепление с дорогой при резком наклоне контрулением, чем при выравнивании.

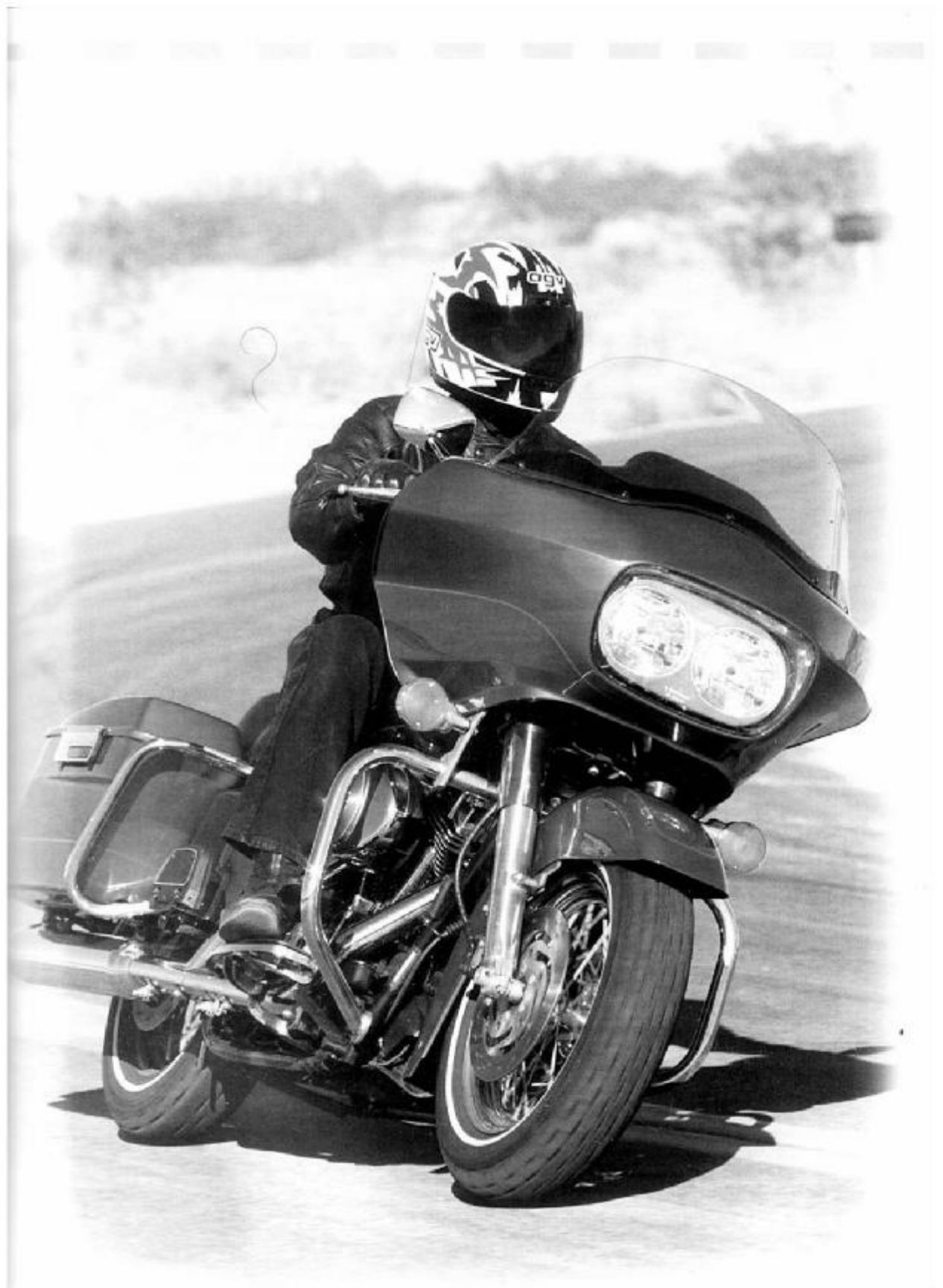
Развороты

Если ты панически боишься медленных разворотов, то у тебя много друзей по несчастью. На тяжелой машине низкие скорости и крутые повороты становятся настоящей пыткой. Начинающие мотоциклисты обычно помогают себе ногами, постоянно притормаживают, дергают сцепление, проползают полпути и только потом с ужасом понимают, что у их мотоцикла радиус поворота превышает ширину дороги. Обычно озарение приходит в тот момент, когда переднее колесо уже готово вот-вот съехать с полотна на придорожный гравий.

Секрет прохождения крутых разворотов прост: чем сильнее наклоняется мотоцикл, тем более крутой поворот он может пройти. Так что не стоит топтать ногами по земле, вертикально сидя на мотоцикле, лучше сильнее его наклони. Для этого приподнимись в седле, перенеси вес тела на внешнюю подножку, наклони мотоцикл, и дальше тяга двигателя завершит дело. Чтобы скорость не упала, можно немного отпустить сцепление, но вот за резким сжатием сцепления обычно немедленно следует падение. Не пытайся пройти крутой поворот по инерции, двигатель должен работать, чтобы уравновесить центробежную силу и силу тяжести. На крутых виражах очень полезно вертеть головой и смотреть туда, куда хочешь доехать. Если любоваться на одну точку в метре от себя, то именно на нее ты с большой вероятностью приземлишься.



Чем сильнее ты наклоняешь мотоцикл, тем круче он разворачивается



Если мотоцикл поворачивает шире, чем нужно, наклони его еще сильнее. Хватайся за руль и действуй. Еще важно не запутаться с нижней ручкой: тянуть ее надо или толкать. Представь, что толкаешь обе ручки в сторону поворота, чтобы наклонить мотоцикл, и потом толкаешь их в сторону от него, чтобы не завалиться совсем или выпрямиться. Вот мы и разобрались с контррулением. Тебе теперь осталось еще изучить характер своего мотоцикла. На более низкой скорости, например, байки иногда ведут себя немного иначе.

Эргономика

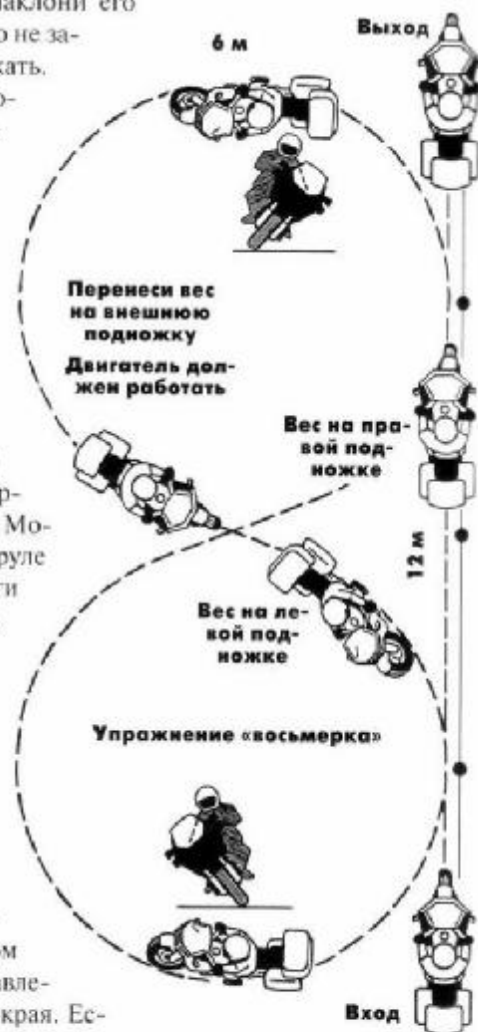
Если вопрос эргономики (расположения пилота на мотоцикле) кажется тебе скучным и ненужным, учти одну вещь: от того, как ты сидишь на мотоцикле и держишь руль, очень сильно зависит его управляемость. Мотоцикл лучше контролируется, когда руки лежат на руле в естественном положении, локти чуть согнуты, а ноги отведены назад, а не вперед. Так что, если у тебя есть проблемы с управлением, обрати внимание на посадку. Это не просто вопрос комфорта.

Практика

Вот одно разминочное упражнение для тренировки: всего лишь длинная «восьмерка» в коробке. Большинство мотоциклов может сделать «восьмерку» в прямоугольнике 6–12 м. Углы прямоугольника лучше отметить конусами. Зайди на площадку у одного конуса, сделай крутой поворот, потом еще один крутой поворот в противоположном направлении на другой стороне и повтори еще раз с дальнего края. Если сложные виражи заставляют тебя нервничать, это упражнение — то, что надо.

Перенеси вес на внешнюю подножку, толкни руль в нужном направлении, не заглушая двигатель. Держи сцепление. Если ты не укладываешься на 6 метрах, отодвинь конусы еще на метр, а потом, когда научишься и обретишь уверенность, снова уменьши коробку.

Если не хватает времени делать это упражнение на отдельной площадке, заставь себя выписывать «восьмерку» в конце каждой поездки, тщательно и со всей подготовкой, или по утрам на парковке фирмы, когда приезжаешь на работу. Ехать по прямой может любой дурак, потому что так равновесие удерживает сам мотоцикл. И только на крутых поворотах можно распознать настоящих водителей и тех, кто так, вышел прокатиться.



Правильные навыки прохождения виража

Мы разобрали основы того, как мотоцикл балансирует и поворачивает. Теперь можно выехать на настоящую дорогу. Но сначала я попрошу тебя как можно более честно ответить на несколько вопросов об управлении машиной на вираже. И если вдруг окажется, что ты все еще не очень хорошо представляешь этот процесс, отправляйся на самую любимую извилистую дорогу и попрактикуйся на ней, внимательно отслеживая все свои действия по ведению мотоцикла на виражах.

- Едешь ли ты на поворотах более-менее по центру полосы или же по особой «мотоциклетной» траектории?
- Тормозишь ли ты, приближаясь к крутому повороту, или просто едешь дальше на инерции?
- Если тормозишь, делаешь ли ты это до того, как наклонить мотоцикл, или притормаживаешь на протяжении всего виража?
- Ты при этом используешь оба тормоза или только передний (или задний)?
- Куда ты смотришь на вираже? На дорогу прямо перед собой, на бордюр по краю дороги, на дорогу за поворотом или куда-то еще?
- Ты наклоняешь голову вместе с мотоциклом или смотришь на горизонт?
- Ты наклоняешь мотоцикл как получится или сознательно применяешь контрруление?
- Что ты делаешь с двигателем, наклоняя мотоцикл на вираже: ничего, заглушаешь его или, наоборот, немного добавляешь «газу»?



В следующей поездке проследи за своими действиями на виражах

Кому-то эти вопросы могут показаться глупыми. Если ты наездил уже много тысяч километров, не думая о такой ерунде, зачем же начинать сейчас? Если тебя устраивает собственная манера езды, и всякие совершенствования кажутся совершенно ненужными, можешь отложить эту книгу прямо сейчас и вернуться к мотоциклу. Но наверняка ты то и дело замечаешь на дороге других мотоциклистов, которые шатаются на поворотах, пересекают центральную или вдруг тормозят на виражах. Обычно ты пытаешься в них не врезаться и вынуждаешь себя проявлять чудеса изворотливости. Этим ребятам точно нужны инструкции и рекомендации, не так ли?

А может, ты запрешься в ванной и внимательно помотришь в зеркало: а не относится ли тот парень в зеркале к тем, кому такие советы как раз нужны? Усовершенствовать технику прохождения виража никогда не повредит, вне зависимости от уровня водительского мастерства.

Ты, наверное, видел много мотоциклистов, для которых прохождение поворота — это такой прием, когда байк нужно пихать по кривой, сопя, ругаясь и подкручивая ручку, пока шины не завизжат. Но улучшение поворотных навыков (и увеличение скорости прохождения поворота) — это, скорее, дело техники, а не результат бесстрашного и бездумного откручивания ручки. Просто нужно делать правильные вещи в правильный момент. Вот почему я задал эти непростые вопросы. Очевидно, что для широких поворотов на больших магистралях особой тактики не требуется. Настоящее водительское мастерство понадобится на извилистых периферийных трассах да еще на съездах с основной дороги на боковую, которые почти всегда сужаются или резко меняют направление. Чем круче вираж, тем важнее техника вождения.

Притормози, посмотри, наклонись и катись

В разных мотошколах подходы к описанию правильной поворотной техники разные. Самый лаконичный принцип этой операции можно представить в форме слогана: «Притормози, посмотри, наклонись и катись». Именно его проповедуют в государственных мотошколах. Такие краткие и емкие слоганы очень полезны, потому что помогают запоминать детали.

Притормози

На подходе к виражу снижай скорость до той, на которой точно сможешь пройти поворот. Чаще всего перед крутым поворотом мы сбрасываем «газ». Лучше всего снижать скорость, пока мотоцикл стоит вертикально (то есть на прямой), потому что так машину в случае чего будет проще остановить без риска сорваться с виража. В идеале, сброс «газа» неплохо бы дополнить применением обоих тормозов.

Почему нужно тормозить? Если ты сбросишь «газ», тормозить потом будет только переднее колесо. Используй оба тормоза, чтобы сохранить сцепление с дорогой. Во-первых, если вираж окажется круче, чем ты думал, понадобится экстренное торможение. Во-вторых, если ты уже наклонился, и вдруг впереди появилось препятствие, будь готов до предела выжимать сцепление и использовать оба тормоза. Раз ты привык к переднему торможению, то именно его и будешь автоматически применять в опасной ситуации, не рискуя сорвать заднее колесо с полотна.



Смотри

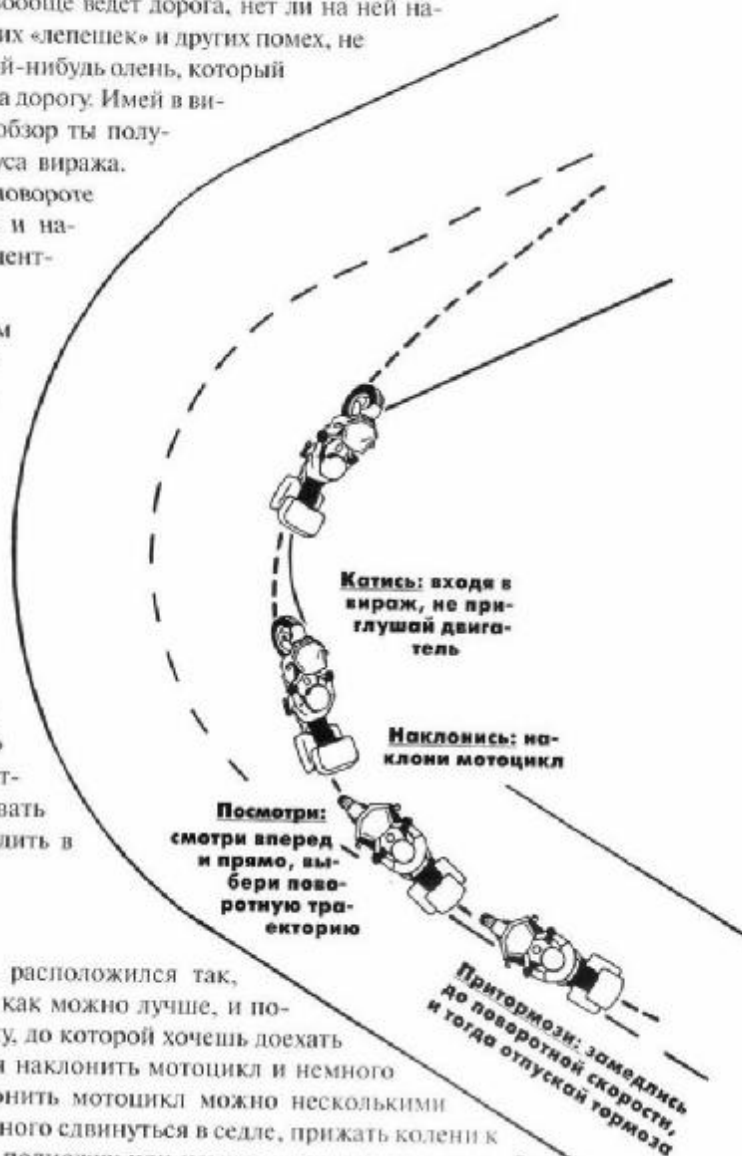
Прежде чем нырнуть в поворот на полном ходу, обрати внимание на некоторые вещи: куда вообще ведет дорога, нет ли на ней насыпного гравия, коровьих «лепешек» и других помех, не бликует ли в кустах какой-нибудь олень, который собирается выскочить на дорогу. Имей в виду, что самый лучший обзор ты получишь с внешнего радиуса виража.

К примеру, на правом повороте лучше замедлить байк и направить его ближе к центральной.

Перед самым виражом внимательно осмотришься вокруг и направь взгляд по выбранной траектории. Конечно, вертеть головой как филин не очень стильно, и ты, возможно, захочешь слегка скосить взгляд из-под шикарных солнечных очков. Главное — все видеть, потому что только так можно действительно контролировать ситуацию и гладко входить в повороты.

Наклонись и катись

Вот ты замедлил ход, расположился так, чтобы видимость была как можно лучше, и посмотрел в далекую точку, до которой хочешь доехать — теперь пришло время наклонить мотоцикл и немного добавить «газу». Наклонить мотоцикл можно несколькими способами. Можно немного сдвинуться в седле, прижать колени к бензобаку, надавить на подножку или немного подтолкнуть руль. Реакция машины на твои действия зависит от многих факторов, например, от соотношения твоего веса и массы мотоцикла. Каким бы это соотношение ни было, легче всего наклонить мотоцикл приложением усилия на ручки руля. Надави на правую ручку, чтобы повернуть направо. Надави на левую ручку, чтобы повернуть налево. Да-да, все правильно: давишь на правую — поворачиваешь направо. Жми на нижнюю ручку достаточно сильно, чтобы мотоцикл наклонился и смотрел туда же, куда и ты, потом ослабь давление, чтобы удерживать траекторию.





«Ну-ка, погодите-ка, — скажешь ты. — Про "дави на правую, чтобы повернуть направо" я все понял, но что ты там сказал насчет езды на "газу" после наклона? Это что, шутка? Не приведет ли это к тому, что мотоцикл поедет слишком широко или заднее колесо потеряет сцепление?»

Ответы на эти вопросы мы получим, разобрав некоторые детали. Во-первых, когда мотоцикл наклоняется, диаметр шин как бы уменьшается. Раз диаметр пятна контакта шин при наклоне становится меньше, нужно добавить немного «газу», иначе не получится удержать даже прежнюю скорость. А компрессионное торможение заднего колеса — это почти то же самое, что удержание заднего тормоза. Так что добавление «газа» при наклоне вовсе не уменьшает сцепление, а наоборот, помогает его сохранить.

Очень важно, что движение на «газе» помогает сбалансировать вес передней и задней частей мотоцикла, стабилизировать подвески и максимизировать наклонный клиренс. Если в вираже ты закрываешь «дыру», мотоцикл с большой вероятностью начнет вилять при изменении угла наклона.

«А почему нельзя просто сбросить "газ" и дать мотоциклу замедлиться?», — спросишь ты. Потому, что игра дросселем не только забирает сцепление, нужное двигателю для торможения, но и в большинстве случаев заставляет мотоцикл просесть на подвесках, уменьшая дорожный просвет в наклоне. А если ты вдруг заметишь, что на вершине поворотной дуги машина скоблит асфальт подножкой или чем-нибудь другим, снова поработай дросселем. Без резких движений, конечно. Самое правильное здесь — постепенно добавлять «газ», чтобы сохранять тягу на протяжении всего виража. Это не только выравнивает траекторию и сохраняет сцепление, но и максимально увеличивает дорожный просвет.

Ограничение скорости в повороте

Я могу пройти поворот на 80-90 км/ч, поэтому у меня обычно вызывают ухмылку знаки, ограничивающие скорость в повороте, допустим, до 55 км/ч. Что ж поделать, знаки существуют для всех, включая здоровые грузовики и лесовозы. А могут ли мотоциклисты извлечь из этой таблички какие-нибудь выводы? Да. Но на знаках о них, конечно, не пишут. Идеальная скорость входа в вираж позволяет проехать на тяге двигателя весь вираж. Эту скорость нужно устанавливать самому, в зависимости от дороги. Правило здесь такое: если ты не смог до конца вытянуть на «газу» несколько последних поворотов, значит, в поворот тыходишь на слишком большой скорости. А если на полпути вдруг начинаешь паниковать и резко закрывать «дыру», значит, ты недостаточно затормозил, чтобы уложить мотоцикл в вираж. «Поворотная» мудрость заключается в том, что въезжать надо медленно, а выезжать быстро.

Траектории виража

Я знаю, что многие мотоциклисты панически боятся слишком сильно наклонить мотоцикл в повороте и из-за этого упасть. Если ты тоже опасаясь таких срывов, пришло время серьезно поговорить о траекториях виража вообще. Одно из уникальных преимуществ мотоцикла заключается в его способности следовать траектории, не совпадающей с закруглением дороги.

Боковые силы оказывают минимальное действие на колеса, когда мотоцикл едет по прямой. Чем шире поворот, тем меньше риск с него сорваться. Если поворачивать по траектории автомобиля, колесам понадобится больше сцепления, чем на более прямой, мотоциклетной, линии. Важно еще помнить, что внезапное изменение направления также требует дополнительного сцепления и уменьшает дорожный просвет. Аккуратная, стабильная дуга гораздо лучше постоянно поправляемой линии.

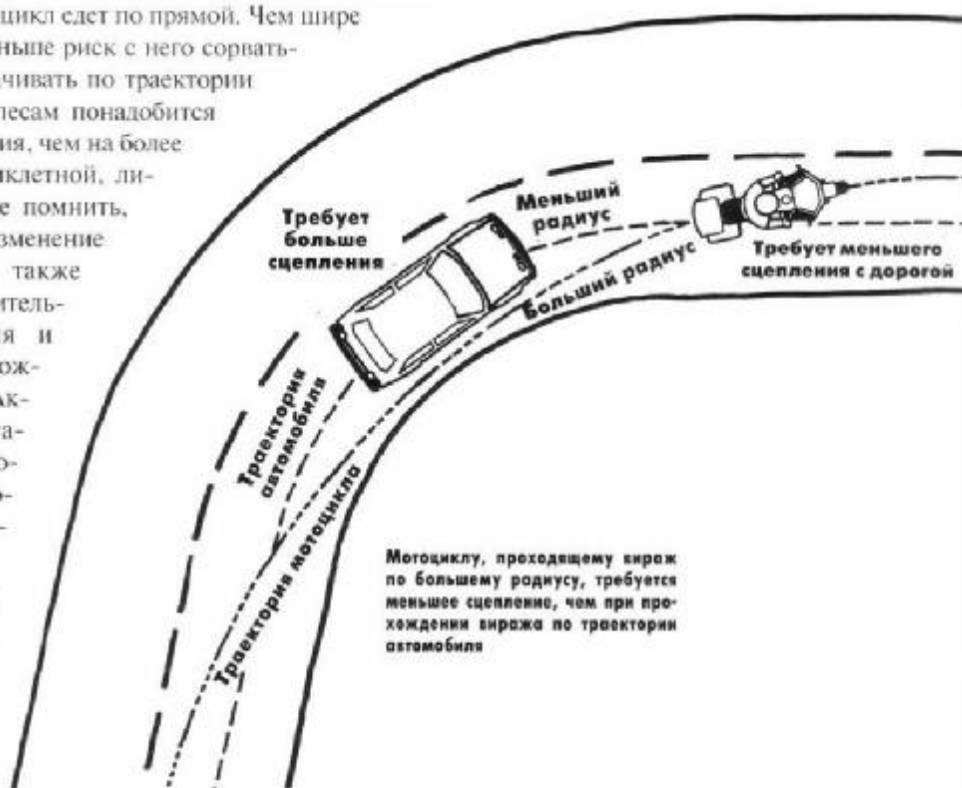
Так что, главное при повороте — проследить за направлением дороги и построить максимально выпрямленную линию, которая очень аккуратно обогнет вираж. Это не так-то просто, потому что на дороге нет никакой специальной разметки с подсказками, когда что делать. Необходимую траекторию придется выстраивать в уме, учитывая правило «Притормози, посмотри, наклонись и катись», про которое мы уже говорили.

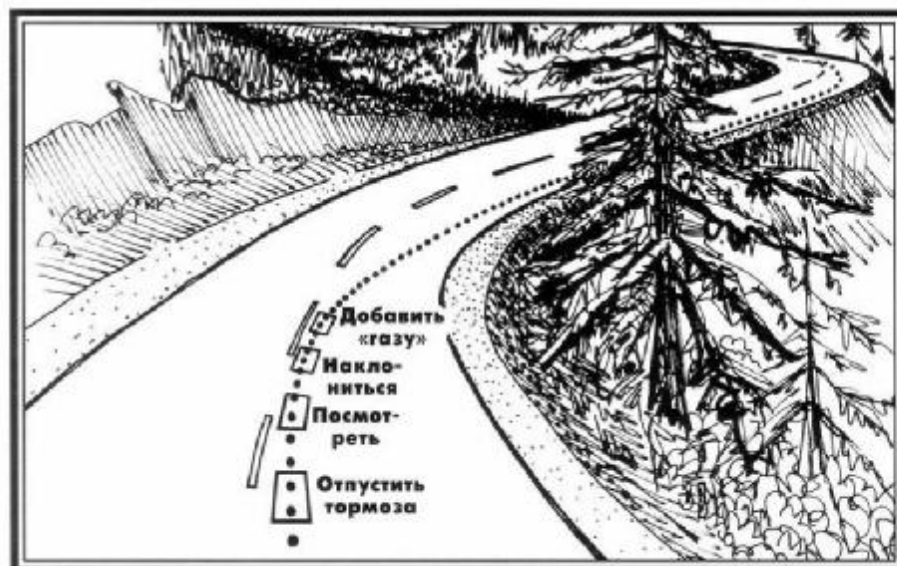
Есть один способ соединить все элементы прохождения виража: представить на дороге окна, в которых нужно будет совершать определенные действия в определенный момент времени. Реши, где наклонишь мотоцикл на «газу», потом мысленно переместись из этого окна к следующему, где нужно будет отпустить тормоза. Потом дальше — туда, где повернешь голову и осмотришь вираж, а потом вернись к точке, с которой начнешь замедление.

Уровень глаз

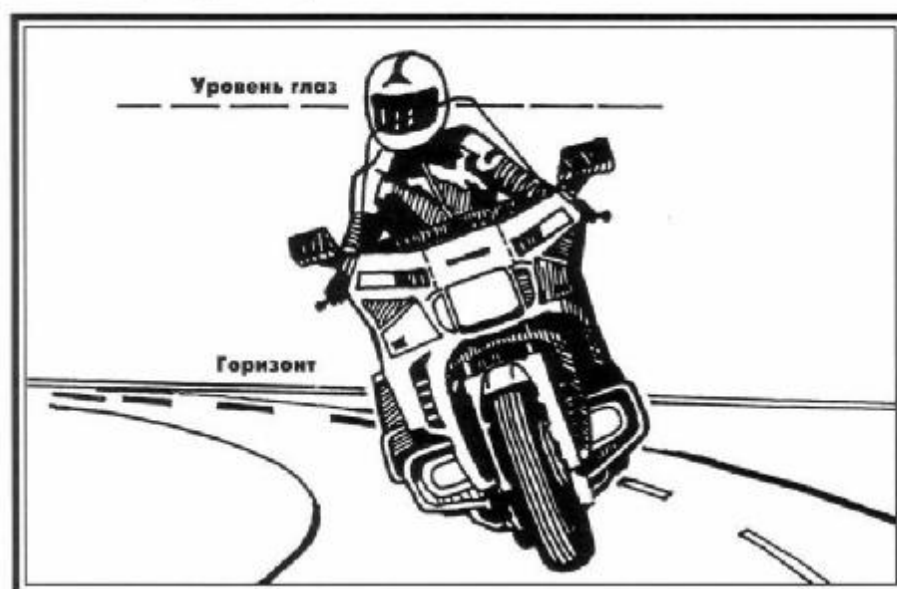
Многие считают, что на поворотах нужно поднимать голову выше, чтобы глаза были на уровне горизонта. На скорости непросто определить извилистость дороги, под углом это сделать еще труднее.

Когда глаза подняты, держать все в перспективе легче. Попробуй сам, может, тебе так тоже будет удобнее.





Очень полезно представлять окна, в которых ты должен будешь отпустить тормоза, посмотреть за поворот, наклонить мотоцикл и добавить газу



Постарайся на повороте держать взгляд на уровне горизонта

Практика

Если ты убедился в правильности своих навыков, поздравь себя: путь к более быстрым и уверенным поворотам с минимальным риском соскочить с виража выбран верно. Но если до этого еще далеко, тренируй какие-то конкретные действия. Лучше всего, конечно, пойти в мотошколу, где профессиональный инструктор поможет избавиться от вредных водительских привычек. Но все равно когда-то ты выйдешь со своими навыками на дорогу.

Может, стоит потренировать технику, про которую я только что рассказал, на какой-нибудь спокойной и извилистой дороге. Не торопись, хорошенько обдумывай каждое действие. Например, даже если ты точно знаешь, что легко прогонишь свою «ракету» по всем изгибам на 80 км/ч, сбрось скорость до 50 и сконцентрируйся на технике: делай все в нужном месте и в нужное время. Если что-то не получается, сбрасывай скорость, пока не начнешь все делать правильно, в том числе поворачивать голову в сторону виража и сбрасывать «газ» при его прохождении. Помни, что правильное прохождение поворота — это вопрос техники, а не безбашенности. Если ты хочешь научиться проходить виражи на большой скорости, тем более надо ставить технику.

Из искры возгорится...

Если у твоего круизера или турера клиренс наклона ограничен, поворачивать ты должен с особой осторожностью. Когда на каждом крутом вираже скрежещут и искрятся подножки (или еще что-нибудь), появляется повод задуматься о своей поворотной технике.

Заметив искры, в первую очередь проверь подвеску. В идеале, при обычной загруженности мотоцикла, она должна находиться ровно в середине своего хода. Чтобы проверить ход подвески, сядь на сильно нагруженный мотоцикл и попроси кого-нибудь измерить рабочий ход. Обычно ты едешь с пассажиром? Конечно, посади и его тоже.

Если окажется, что нагруженная машина сидит слишком низко, «распусти» пружины подвески или, если не поможет, замени их на более жесткие.

Прогиб пружин передней вилки возможен, когда есть вставки для увеличения преднагрузки. Если в подвеску попал воздух, осторожно увеличь давление. Настрой подвеску до середины ее рабочего хода — это не только увеличит клиренс наклона, но и поможет шинам удерживать контакт с дорогой.

Ты разобрался с пружинами амортизаторов, а низкосидящий круизер все равно искрит в виражах? Возможно, тебе нужно или сбросить вес, или скорректировать поворотную траекторию.

Положение самого сложного участка поворота можно изменить, до определенного предела, разумеется. Например, сделать траекторию клиновидной, с более прямым входом, более коротким и медленным поворотом и более прямым выходом. Конечно, угол клина придется проходить медленнее, но зато на прямом выходе получишь сильнее ускориться.



Если клиренс наклона ограничен, попробуй изменить траекторию виража — сделай ее более клиновидной

Может, стоит потренировать технику, про которую я только что рассказал, на какой-нибудь спокойной и извилистой дороге. Не торопись, хорошенько обдумывай каждое действие. Например, даже если ты точно знаешь, что легко прогонишь свою «ракету» по всем изгибам на 80 км/ч, сбрось скорость до 50 и сконцентрируйся на технике: делай все в нужном месте и в нужное время. Если что-то не получается, сбрасывай скорость, пока не начнешь все делать правильно, в том числе поворачивать голову в сторону виража и сбрасывать «газ» при его прохождении. Помни, что правильное прохождение поворота — это вопрос техники, а не безбашенности. Если ты хочешь научиться проходить виражи на большой скорости, тем более надо ставить технику.

Из искры возгорится...

Если у твоего круизера или турера клиренс наклона ограничен, поворачивать ты должен с особой осторожностью. Когда на каждом крутом вираже скрежещут и искрятся подножки (или еще что-нибудь), появляется повод задуматься о своей поворотной технике.

Заметив искры, в первую очередь проверь подвеску. В идеале, при обычной загруженности мотоцикла, она должна находиться ровно в середине своего хода. Чтобы проверить ход подвески, сядь на сильно нагруженный мотоцикл и попроси кого-нибудь измерить рабочий ход. Обычно ты едешь с пассажиром? Конечно, посади и его тоже.

Если окажется, что нагруженная машина сидит слишком низко, «распусти» пружины подвески или, если не поможет, замени их на более жесткие.

Прогиб пружин передней вилки возможен, когда есть вставки для увеличения преднагрузки. Если в подвеску попал воздух, осторожно увеличь давление. Настрой подвеску до середины ее рабочего хода — это не только увеличит клиренс наклона, но и поможет шинам удерживать контакт с дорогой.

Ты разобрался с пружинами амортизаторов, а низкосидящий круизер все равно искрит в виражах? Возможно, тебе нужно или сбросить вес, или скорректировать поворотную траекторию.

Положение самого сложного участка поворота можно изменить, до определенного предела, разумеется. Например, сделать траекторию клиновидной, с более прямым входом, более коротким и медленным поворотом и более прямым выходом. Конечно, угол клина придется проходить медленнее, но зато на прямом выходе получится сильнее ускориться.



Если клиренс наклона ограничен, попробуй изменить траекторию виража — сделай ее более клиновидной

FORWARD INERTIA
800 LBS
FRONT END FULLY COMPRESSED
800 LB BRAKING FORCE
FRONT CP

Физика

Движения

APPROACH AT STEADY 15 MPH
LOOK STRAIGHT AHEAD, KEEP BIKE VERTICAL
MAXIMUM BRAKING
RETURN AND TRY AGAIN

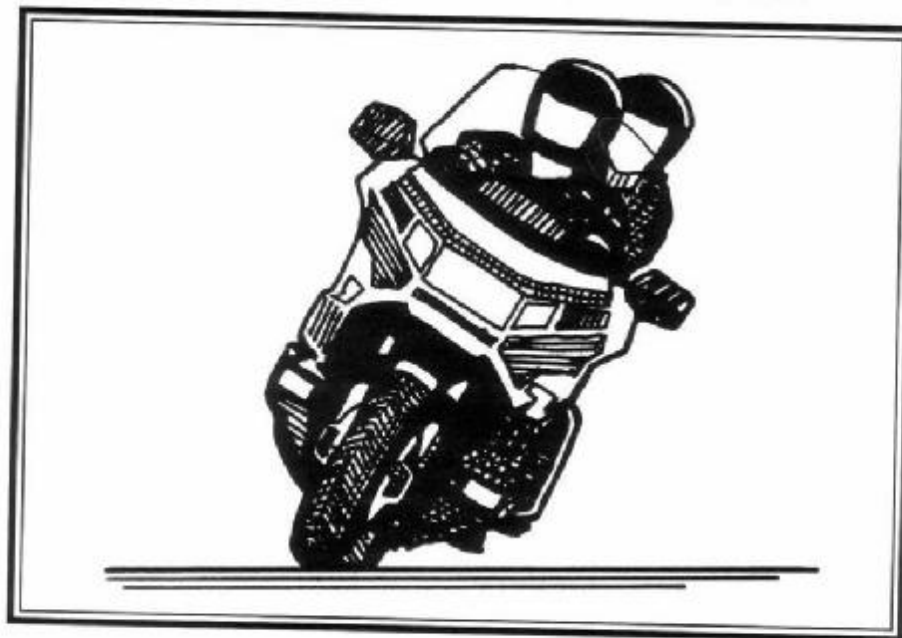
BRAKE CHUTE AT LEAST 90 FEET LONG, CLEAN PAVEMENT

ГЛАВА 3

ФИЗИКА ДВИЖЕНИЯ

Работа «газом»

Знакомьтесь: это Эл. Он спокойненько колесит на большом турере. Этот парень не относится к ошалелым байкерам-лихачам, терроризирующим каньоны. Эл предпочитает ехать по центральному ряду на пятой передаче, чтобы мотоцикл стоял ровно и мотор не напрягался. На таком умеренном ходу он может чувствовать запахи цветов, слушать музыку и спокойно размышлять. Сегодня в голове у него вертится один вопрос: почему некоторые мотоциклисты так одержимы техникой прохождения виража — кому нужны эти мелочи? Эл читал кое-что про такие вещи, как поворотная дуга с отложенной вершиной и прохождение виража на тяге двигателя, но никак не соотносил их со своим стилем вождения. К тому же, его огромный турер больше подходит для больших магистралей, на которых крутые повороты не попадаются.



Вот пришла пора остановиться и перекусить, и Эл решает сойти с трассы. Но трафик в правом ряду вдруг становится очень плотным, и машины уже едут почти бампер в бампер. Чтобы добраться до выездной дороги, Элу нужно

как-нибудь через них проскочить, чего он страшно не любит делать. Тут появляется просвет перед стареньким пикапом впереди. Эл сигналиит, прибавляет «газу», врывается в это «окно» и едет к выезду чуть быстрее, чем надо, но это ничего — ведь он видит и контролирует вираж.

Эл «приглушает» двигатель, наклоняясь при съезде на боковую дорогу, но вдруг с удивлением обнаруживает, что обманулся насчет красивой плавной дуги в повороте. Примерно на середине виража радиус поворота резко уменьшается, и он становится заметно круче. Если раньше мотоцикл был направлен на внутреннюю границу виража, то теперь мог вот-вот из него вылететь. Эл пытается сдвинуться, но дорога поворачивает быстрее мотоцикла, а подножки не дают ему наклониться сильнее. Машину относит все ближе к краю дороги, Элу остается только «закрыть дырку» и дать по тормозам.

Тут заднее колесо быстро срывается с виража, и мотоцикл падает. Центральная подпорка цепляется за бордюр, так что машина влетает в бетонный разделитель; Элу еще повезло — его бросает в кусты. Парень отделяется царапинами, но вот его дорожный «крейсер» настолько побит и погнут, что восстановлению не подлежит.

Подумай: мог ли Эл пройти поворот и не сорваться с него, если бы доверился колесам и сильнее надавил на правую ручку, сразу наклонив таким образом машину до предела? Если бы Эл вошел в поворот шире и направил мотоцикл чуть правее, вписался бы он в поворот, когда тот стал круче? И если бы Эл не ударил по тормозам при наклоне, удалось бы мотоциклу пройти поворот, не сорвавшись с него?

Будем надеяться, что это происшествие само служит ответом на заданные вопросы. Серьезные мотоциклисты очень даже обращают внимание на «всякие мелочи», связанные с техникой прохождения виража, потому что везде попадаются странные повороты (к ним относятся и выезды с больших магистралей). Правильные поворотные навыки важны для пилотов туреров точно так же, как и для любителей погонять спортбайки по извилистым серпантинам.

Рассмотрим, какое отношение имеет к прохождению виражей дроссельное регулирование. Мы обычно думаем, что «газ» отвечает за скорость, но на самом деле от того, когда и как мы закручиваем ручку, очень зависит и сцепление колес с дорогой, и стабильность мотоцикла, и величина дорожного просвета, и работа подвески. Консервативно настроенные мотоциклисты, такие как Эл, относят технику прохождения виража на «газу» к области мотогонки. В действительности же правильное дроссельное регулирование тесно связано с регулированием сцепления, а сохранять сцепление одинаково важно и на обычной дороге, и на гоночном треке.

Изменение направления

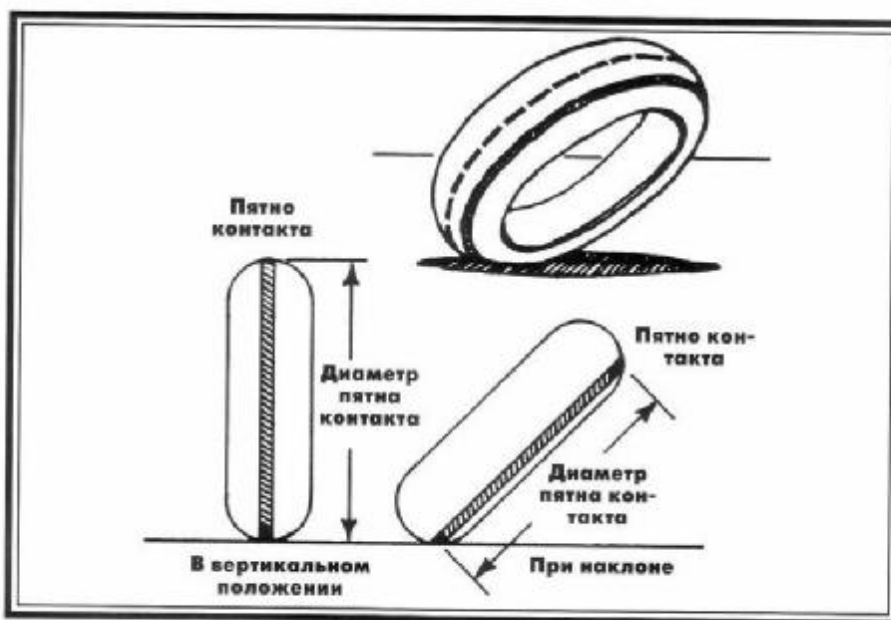
Движущийся мотоцикл «хочет» и дальше ехать прямо, по инерции. Чтобы заставить его изменить направление, мы должны направить переднее колесо по кривой, чтобы колесо отталкивалось от дороги, а сцепление с ней пре-

одолевало центробежную силу. Мы наклоняем мотоцикл и уравниваем силу тяжести и центробежную силу положением переднего колеса. Сцепление заднего колеса сопротивляется действию центробежной силы и переносит тягу двигателя на дорогу. Оба колеса могут использовать сцепление для торможения, но мы не будем пока усложнять ситуацию и поговорим об этом потом.

Перемещение массы

При ускорении или замедлении масса мотоцикла подвижна. Перемещение на «газе» переносит вес в заднюю часть мотоцикла. При достаточной раскрутке двигателя можно даже совсем оторвать переднее колесо от земли. Когда ты «приглушаешь» двигатель, основная тяжесть оказывается впереди. И всегда помни о том, что перемещение веса на колесо сильно влияет на его сцепление с дорогой.

У стоящего мотоцикла без нагрузки масса обычно поделена пополам между передним и задним колесом. Раз сцепление зависит от нагрузки на шину, может показаться, что повороты лучше всего проходить по инерции и именно при таком равномерном распределении массы. Но это не так по нескольким причинам. Во-первых, заднее колесо толкает мотоцикл по виражу и преодолевает центробежную силу, поэтому ему нужно больше сцепления, и соотношение массы должно быть примерно 60:40. Во-вторых, движение накатом — это еще не движение по инерции: компрессия двигателя использует тягу заднего колеса, и это расходует сцепление. Имей в виду, что идеально соотносить скорость двигателя и скорость мотоцикла



Когда колесо наклоняется, пятно контакта смещается в сторону. Чтобы сохранить скорость, нужно добавить немного «газу».

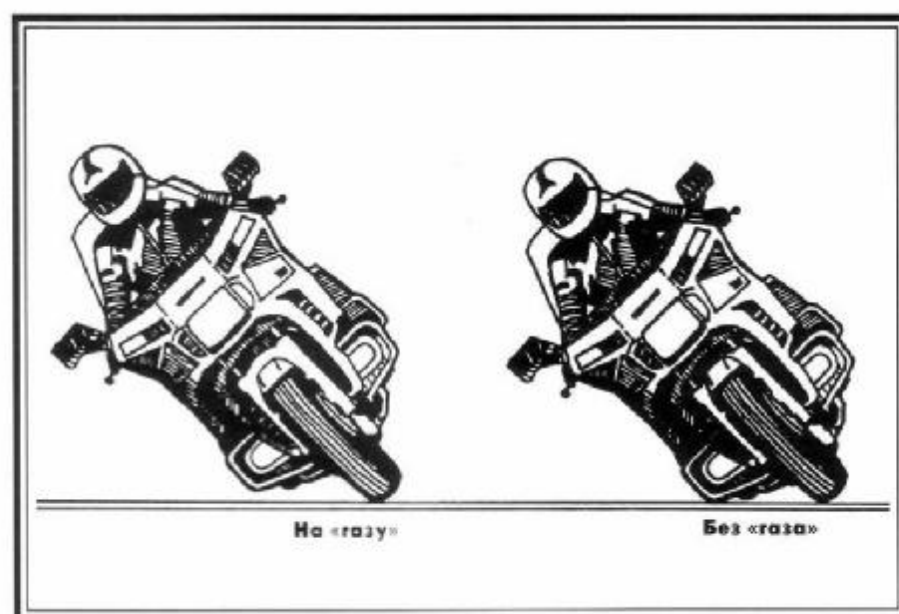
практически невозможно. Даже если ты выжимаешь ручку сцепления и едешь дальше по инерции, все равно в какой-то момент нужно будет добавить «газу». Из-за этого мотоцикл начнет качать, и он даже может сорваться с траектории, потому что сцепление в этом случае резко переместится к заднему колесу. Чтобы не качало на вираже, старайся удерживать идеальное соотношение массы 60:40 и сохранять сцепление. Главное здесь — не «душить» двигатель при наклоне.

Добавь «газу»!

Идеальная техника обращения с двигателем: убавить «газ» при наклоне и постепенно добавлять его на самом вираже. «Ага, конечно, — скажешь ты. — Разогнаться и вылететь с дороги?» Давай подумаем. Добавляя «газу», ты действительно увеличиваешь скорость, но всегда ли при этом мотоцикл быстро разгоняется? Мы уже говорили, что при наклоне мотоцикла пятно контакта у шины сдвигается в сторону. При этом оно еще и уменьшается в диаметре. Значит, если ты наклоняешь мотоцикл и при этом «душишь» двигатель, для торможения заднего колеса придется использовать компрессию двигателя, которая уменьшает сцепление заднего колеса.

...И еще немного «газку»...

Езда на «газу» в наклоне помогает еще кое в чем. Тяга переднего колеса увеличивается, и это помогает сохранить нужный баланс сцепления между колесами и регулирует работу амортизаторов передней части мотоцикла.



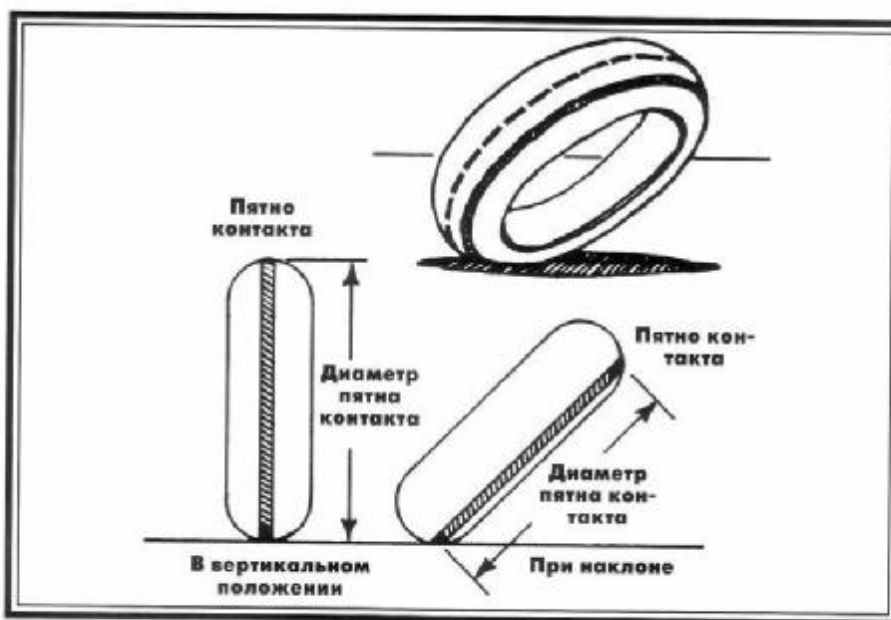
Движение на «газу» поднимает мотоцикл выше на подвесках, увеличивая тем самым клиренс наклона

одолевало центробежную силу. Мы наклоняем мотоцикл и уравниваем силу тяжести и центробежную силу положением переднего колеса. Сцепление заднего колеса сопротивляется действию центробежной силы и переносит тягу двигателя на дорогу. Оба колеса могут использовать сцепление для торможения, но мы не будем пока усложнять ситуацию и поговорим об этом потом.

Перемещение массы

При ускорении или замедлении масса мотоцикла подвижна. Перемещение на «газе» переносит вес в заднюю часть мотоцикла. При достаточной раскрутке двигателя можно даже совсем оторвать переднее колесо от земли. Когда ты «приглушаешь» двигатель, основная тяжесть оказывается впереди. И всегда помни о том, что перемещение веса на колесо сильно влияет на его сцепление с дорогой.

У стоящего мотоцикла без нагрузки масса обычно поделена пополам между передним и задним колесом. Раз сцепление зависит от нагрузки на шину, может показаться, что повороты лучше всего проходить по инерции и именно при таком равномерном распределении массы. Но это не так по нескольким причинам. Во-первых, заднее колесо толкает мотоцикл по виражу и преодолевает центробежную силу, поэтому ему нужно больше сцепления, и соотношение массы должно быть примерно 60:40. Во-вторых, движение накатом — это еще не движение по инерции: компрессия двигателя использует тягу заднего колеса, и это расходует сцепление. Имей в виду, что идеально соотносить скорость двигателя и скорость мотоцикла



Когда колесо наклоняется, пятно контакта смещается в сторону. Чтобы сохранить скорость, нужно добавить немного «газу».

У большинства машин с карданной и у многих мотоциклов с цепной передачей отдача крутящего момента двигателя на заднее колесо заставляет его приподниматься выше на подвесках.

Поэтому, оставаясь на «газу» в наклоне, ты поднимаешь обе части мотоцикла на подвесках и увеличиваешь тем самым дорожный просвет. А чем больше этот просвет, тем более крутой поворот ты можешь пройти, не рискуя с него сорваться. Поворот-сюрприз, где посередине вдруг резко уменьшается радиус, может потребовать наклона до самого предела.

Так как масса влияет на силу сцепления шины с дорогой, перемещение этой массы на переднее колесо уменьшает сцепление заднего. Если мотоцикл загружен походным снаряжением или везёте пассажира, у заднего колеса недостаточно массы (а значит, и сцепления). Но когда мотоцикл «нагружен» только пилотом, любое перемещение массы к передней его части уменьшает сцепление заднего колеса, которое может очень понадобиться на повороте. Вот почему в наклоне не стоит резко «закрывать дыру» или применять торможение задним колесом. Эл тогда ехал не на «газу», и клиренс наклона у него был минимальным. Он не знал, что нужно ехать по траектории с отложенной вершиной виража, так что к уменьшению радиуса поворота он был не готов. А для торможения требовалось больше сцепления, чем было тогда у Эла. Такой набор ошибок и решил его судьбу.

Ухабы и выбоины

Игра «газом» влияет и на работу подвески. А ее работа — это не только делать езду удобной или неудобной. Подвеска не дает шине потерять контакт с дорогой при переезде через неровности полотна. Если пружина подвески сжата до предела, она не может смягчить удар, и заднюю часть мотоцикла будет подбрасывать вверх на ухабах. Например, при резком торможении задняя часть сильно опускается и уже не способна переехать через кочку. Если кочка все же попадется, переднее колесо может оторваться от земли и подскочить вверх. Если же пружина максимально «распушена», колесо при попадании в выбоину не поднимется еще выше и тотчас потеряет сцепление с дорогой.

Как же связаны работа двигателя и подвеска? Посмотрим, что произойдет с подвеской, если открутить гашетку. Когда мы сбрасываем «газ» мотоцикл просаживается, и пружина подвески сжимается практически полностью. Когда мы добавляем «газу», аппарат поднимается — чем больше скорость, тем выше. На вираже подвеска сжимается под действием силы тяжести и центробежной силы. Понимаешь? Отпуская «газ» при наклоне в повороте, ты удерживаешь подвеску на середине ее хода, помогая шинам сохранять сцепление даже на неровной дороге. Таким образом, идеальная техника работы с двигателем на повороте такова: осторожно и постепенно добавляй «газу» при его прохождении.

Прохождение виража на «газу»

На подходе к повороту нужно сбросить скорость. Это, конечно, утяжеляет переднюю часть мотоцикла и уменьшает дорожный просвет, но ничего страшного не случится, пока ты едешь по прямой. Фокус в том, что надо успеть сбросить скорость именно на прямой, пока не доедешь до определенной

идеальной точки. В ней ты одновременно наклонишь мотоцикл, немного добавишь «газу» и продолжишь его добавлять на протяжении всего виража.

А теперь подумаем о ситуациях, в которых ехать на «газу» просто глупо. Не стоит, например, «открывать» при левом повороте на крутом склоне со знаком «Стоп» внизу — это очевидно. И все же, добавление «газа» на вираже — один из ключевых моментов техники его прохождения. Так лучше всего сохраняется сцепление, независимо от того, насколько быстро или медленно ты поворачиваешь. Этот навык мы можем (и даже должны) тренировать в любой поездке.

В следующий раз, когда куда-то отправишься, попробуй сделать так. Приближаясь к перекрестку, слегка замедлись с помощью обоих тормозов, пока еще находишься на прямой. Потом отпусти тормоза, посмотри на поворот и дальше, наклонись и добавь немного «газу». Если на вираже тебе придется «приглушить» двигатель, значит, перед наклоном ты недостаточно замедлился. И не забывай входить в поворот по внешнему радиусу. Например, в правый поворот въезжай с левой стороны своего ряда, если только не помешают какие-то препятствия на дороге.

Научившись обращаться с двигателем, ты не только сможешь ездить быстрее. Правильная работа с «газом» делает передвижение на мотоцикле гораздо безопаснее и значительно повышает шансы на выживание в экстремальной ситуации. Спроси у Эла. Теперь он гораздо больше интересуется всякими поворотными «пустяками», тщательно продумывает поворотные траектории и учится поворачивать на «газу». Ну и по дорожным настилам, уменьшающим клиренс наклона, он ездит теперь на своем новом мотоцикле гораздо осторожнее.

Откладывание вершины виража

Посмотрим правде в глаза: для езды по автобану много ума не требуется. Наполняешь бензобак, запускаешь движок, стараешься не выезжать за линии и держишься подальше от больших грузовиков. Отделить настоящих мотоциклистов от обычных любителей покатайся можно только на дороге, где, как говорится, семь загибов на версту. Если езду по автобану сравнить с плясками на деревенской дискотеке, то прохождение виражей на извилистой трассе — это коронный танец Джина Келли в мюзикле «Танцующие под дождем»: правильно выбранная скорость, красивые и сильные прыжки вперед в нужный момент, драматические наклоны, идеальное равновесие и очевидное удовольствие от происходящего.

Мотогонки и жизнь

Когда мы говорим о виражах, в голове сразу рисуется образ затянутого в кожу мотогонщика, наклоняющего мотоцикл под каким-то совершенно невероятным углом. Его колени задевают асфальт, а толстые колеса несутся на пределе сцепления, заднее колесо — нервно отступая на более широкую траекторию, а переднее — не менее нервно подрагивая. Именно это обычно и происходит, ведь задача гонщика — обогнать всех остальных на круге.

Степень допустимого риска

На общественных трассах тоже довольно часто попадают мотоциклисты с агрессивным стилем езды и сильно испорченным гоночным менталитетом. Они считают, что ценность человека определяется тем, сам он кого-то обогнал или же дал обогнать себя. Шансы 10:1, что дорога будет чистой, без задремавших автомобилистов, пересекающих центральную, и без свежих валунов на середине крутого виража. Разумеется, каждый солнечный воскресный день на дорогах Америки некоторые из таких отчаянных и смелых парней в этой игре все-таки проигрывают. Одна из причин — крутые «слепые» повороты. Если ты будешь ехать быстрее своей дистанции видимости, чтобы весело мигнуть задними фарами отстающим, в 9-ти из 10-ти случаев с тобой, может, ничего не случится. Но рано или поздно на пути появится «слепой» поворот. Слишком высокая скорость при входе в него плюс какое-нибудь препятствие на дороге — и эта история может закончиться весьма печально.

Дело в том, что у всех разное представление о потенциально опасных ситуациях на дороге и степени допустимого риска. Сейчас появляется все больше мотоциклистов, которые оценивают себя только с точки зрения собственных умений и удовольствий от езды, не принимая в расчет окружающих. С возрастом начинаешь понимать, что цель мотоциклиста на общественной дороге все же должна отличаться от цели на треке. Мы садимся за руль, чтобы насладиться поездкой. Сюда относится удовольствие от наблюдения за окружающим миром и радость управления мотоциклом, а не только доставка себя любимого и мотоцикла до дома в целостности и сохранности. Для всего этого не обязательно переходить все мыслимые и немыслимые границы. Можно ехать на адекватной ситуации скорости, обладая знаниями и навыками, которые помогли бы справиться на дороге с чем угодно, — не в этом ли счастье?

Риск и удовольствие

Для начала скажу, что гораздо приятнее ездить на мотоцикле, владея базовой техникой прохождения виража. Полностью контролировать мотоцикл, знать, как он работает, и уметь заставить его выполнять команды. Помимо удовольствия, при езде на мотоцикле всегда присутствует и элемент риска. Задай себе вопрос: будет ли определенная поворотная техника увеличивать или уменьшать риск на одной и той же скорости и на одной и той же дороге? Вот некоторые опасности, связанные с выбором различных траекторий на вираже:

- Максимально широкий радиус виража требует минимального сцепления для данной скорости. Поэтому на нем сохраняется самый большой резерв сцепления на случай непредвиденных опасностей (например, насыпного гравия или диких животных).
- При входе в «слепой» поворот по траектории, обеспечивающей наилучшую видимость вперед, ты меньше всего рискуешь столкнуться с непредвиденным препятствием.
- Риск столкновения уменьшается, если следовать траектории, максимально отходящей от других машин на дороге в опасных местах.

- Риск наехать на дефекты полотна снизится, если пройти самую сложную часть поворота в своем поле видимости.

Неважно, как ты привык кататься: неторопливо или очень быстро — эти относительные риски напрямую связаны с траекториями поворотов.

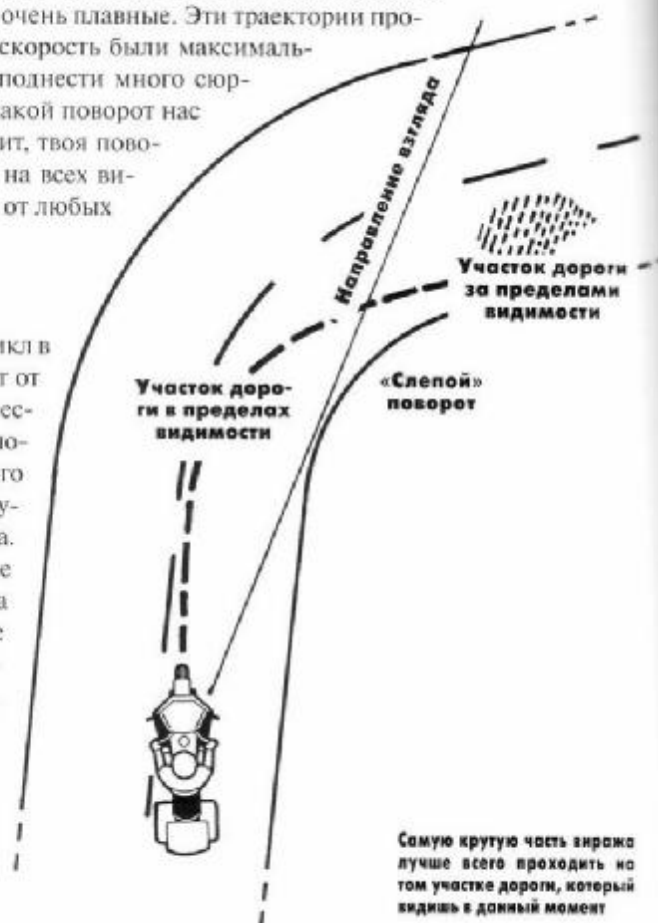
Правильные траектории прохождения виража

Одна из основных ошибок агрессивных мотоциклистов — их стремление применять гоночные траектории на дорогах общего пользования. На трекке не нужно думать ни о встречном потоке, ни об оленях и фермерских грузовичках, которые иногда неожиданно выскакивают на дорогу. Гонщики могут позволить себе сосредоточиться на трассе, запоминая каждый поворот и отмечая про себя контрольные точки торможения. Кроме того, они ориентируются по следам предыдущих проходов, а дистанционные отметки помогают скорректировать скорость перед поворотом. Еще гонщики знают, что их предупредят о любой опасности.

В телетрансляциях гонок часто показывают планы сверху, на которых хорошо видно, что все поворотные кривые там очень плавные. Эти траектории прокладываются так, чтобы сцепление и скорость были максимальными. Но обычные дороги могут преподнести много сюрпризов. Мы почти никогда не знаем, какой поворот нас ждет впереди и что будет за ним. Значит, твоя поворотная тактика должна «срабатывать» на всех видах поворотов и позволять уклониться от любых неожиданных опасностей.

Видимость впереди

Способность пилота удерживать мотоцикл в вертикальном положении часто зависит от состояния дороги. Крайне неприятно, если на чистой и ровной поверхности полотна вдруг обнаружится лужа дизельного масла или коровья лепешка, когда ты будешь на середине «слепого» поворота. При ограниченной видимости лучше проходить самую крутую часть виража на хорошо просматриваемом участке дороги. Разумеется, прямо за поворотом дорога может улучшиться. Что же, замечательно — на ровной, чистой и проходимой дороге получится ускориться. Но все же никогда не стоит особо рассчитывать на резкое улучшение дороги за углом.



«Блуждающие» машины

На середине виража водитель машины или грузовика может вдруг обнаружить, что поворот немного круче, чем ему казалось. В итоге следующий за ним автомобиль, скрипя шинами, отлетает к центральной полосе или на обочину. Если по встречной в это время едет мотоциклист, у него есть довольно много шансов столкнуться с такой машиной. Чтобы избежать столкновений с «блуждающими» машинами, лучше начинать траекторию поворота у центральной линии, где встречные машины имеют больше всего шансов ее пересечь.

Необязательно все время прижиматься к правой стороне полосы, но все же на критических участках дороги (примерно на середине виража) стоит держаться подальше от центральной.

«Блуждающие» мотоциклисты

За пределы своей полосы выезжают не только автомобилисты. Начинающих мотоциклистов на повороте тоже часто широко заносит. Рассмотрим, как это происходит. Представь себе поворот. Где-то на внутреннем радиусе находится самый его крутой участок, вершина виража. Кажется, что именно к этой вершине и нужно направить мотоцикл, как это делают мотогонщики на треке.

Веришь или нет, внутренняя часть виража прямо-таки гипнотизирует мотоциклиста, заставляя свернуть на себя раньше, чем надо. На общественных дорогах иногда возникает одна проблема: если обозначить вершину слишком рано, мотоцикл может широко занести где-то на середине виража. А когда на середине поворота тебя вдруг начинает выносить с дороги, остается не очень много вариантов действий. Можно рискнуть и выехать на встречную полосу, надеясь, что из-за поворота в этот момент никто не появится, или полностью задействовать сцепление и вернуться на правую полосу, рискуя сорвать колеса с дороги.

Многие мотоциклисты, уважающие себя за быстроту и ловкость, считают пересечение центральной линии и отступление к обочине частью агрессивного стиля вождения. На самом деле, хоть с этим и трудно смириться, заносы показывают неумение проходить повороты. Причем широкие заносы случаются не только у спортбайков.

Туреры заносит ничуть не хуже, даже на более низкой скорости. Широкий занос чаще всего получается не из-за слишком высокой скорости, а потому что байк направлен не туда и не в тот момент.

Если посмотреть на самый обычный поворот с высоты птичьего полета, легко понять проблему. Если слишком рано приблизиться к

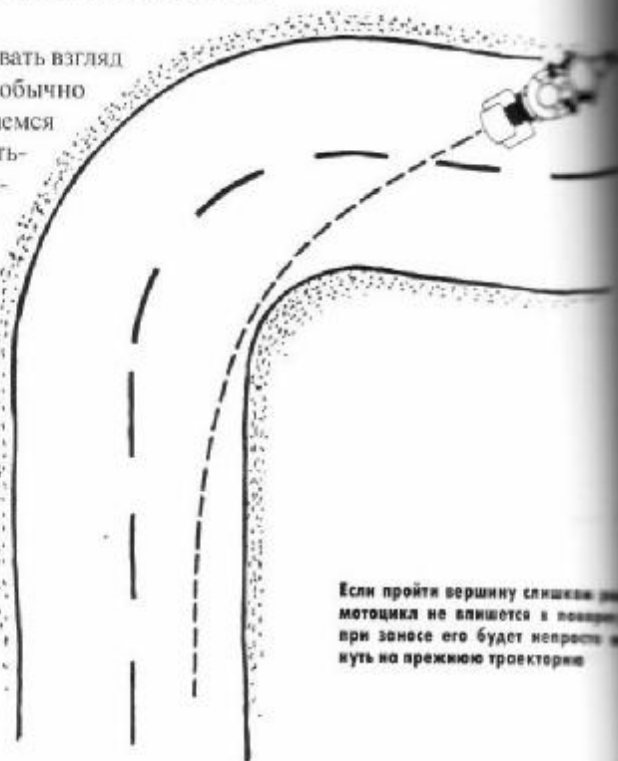


Лучше держаться подальше от этой запретной зоны, где встречные машины иногда пересекают центральную линию

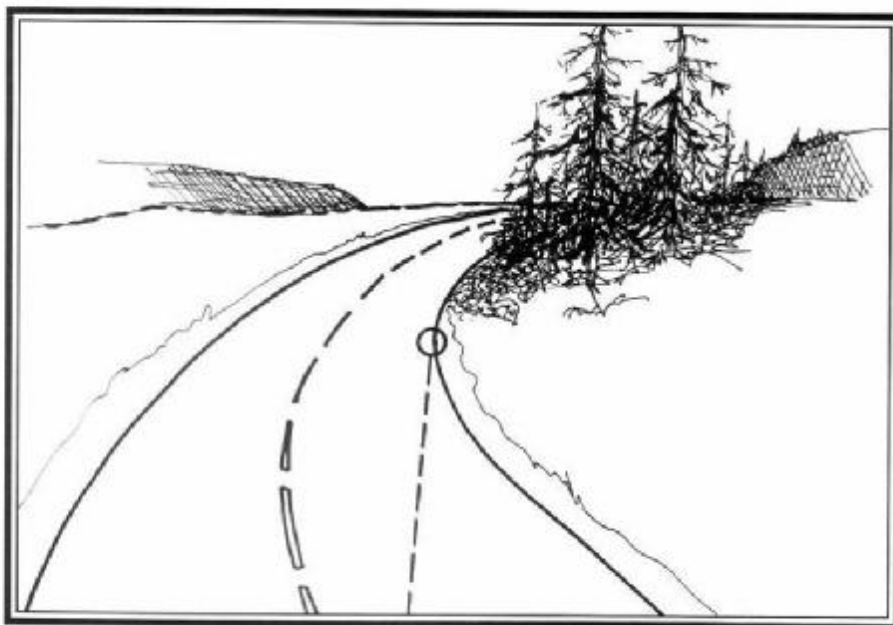
вершине поворота, на остальную его часть уже может не хватить движения.

Помни также, что люди склонны фиксировать взгляд на определенной точке. Именно к ней мы обычно направляем мотоцикл, даже если собираемся ехать совсем не туда. Легче всего заиклиться на внутреннем крае дороги, именно поэтому неопытные мотоциклисты часто направляют мотоцикл к ранней вершине, даже сами того не осознавая. Учись смотреть на тот участок дороги, до которого хочешь доехать, и не давай обочине себя загипнотизировать.

Вершину виража лучше отставлять дальше. То есть представляй, что пик поворота находится за ним. Тогда, чтобы до него добраться, входи в поворот с внешней стороны полосы. Траектория виража с отложенной вершиной начинается у внешнего радиуса полосы, при наклоне мотоцикла становится круче, потом радиус виража постепенно увеличивается, и вершину виража ты проходишь примерно на его второй трети.



Если пройти вершину слишком рано, мотоцикл не влижется в поворот, при заносе его будет непростой вынуть на прежнюю траекторию.



Внутренняя часть виража гипнотизирует мотоциклиста, заставляя свернуть на себя слишком рано.

Отложенная вершина виража

Допустим, ты хочешь пройти поворот по траектории с отложенной вершиной. Как же теперь построить эту траекторию и пустить по ней мотоцикл? Жалко, что мы не можем увидеть ее сверху. На общественных дорогах никогда не угадаешь, насколько крут будет следующий поворот, в какую сторону он повернет, будет он на подъеме или же на спуске и не окажется ли прямо за ним рассыпанный гравий. Причем проложить эту линию надо всего в метре от себя, когда весь мир несется навстречу.

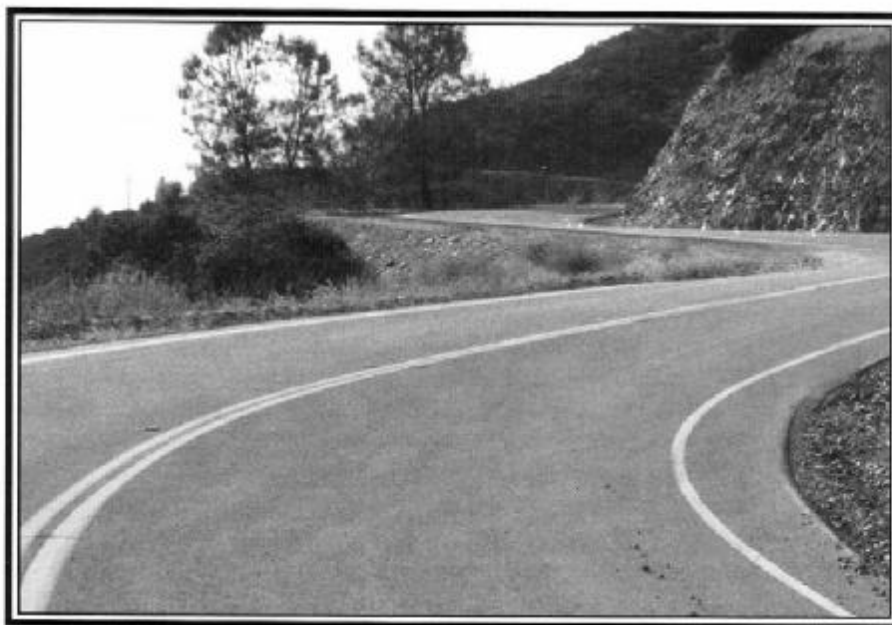
Один из способов построить траекторию с отложенной вершиной виража — мысленно перенести эту вершину немного дальше поворота, за пределы своей видимости. Другими словами, увидев поворот, определи его вершину и перемести ее чуть дальше за него. В «слепом» повороте, скрытом деревьями или прячущемся за скалой, можно даже не увидеть такую вершину на поверхности дороги, но это и неважно. Важно другое: чтобы достичь вершину именно в той точке, тебе придется войти в поворот шире. Когда внимание фиксируется на отложенной вершине (а не на обочине), у мотоцикла гораздо больше шансов поехать в нужном направлении.

Основные окна

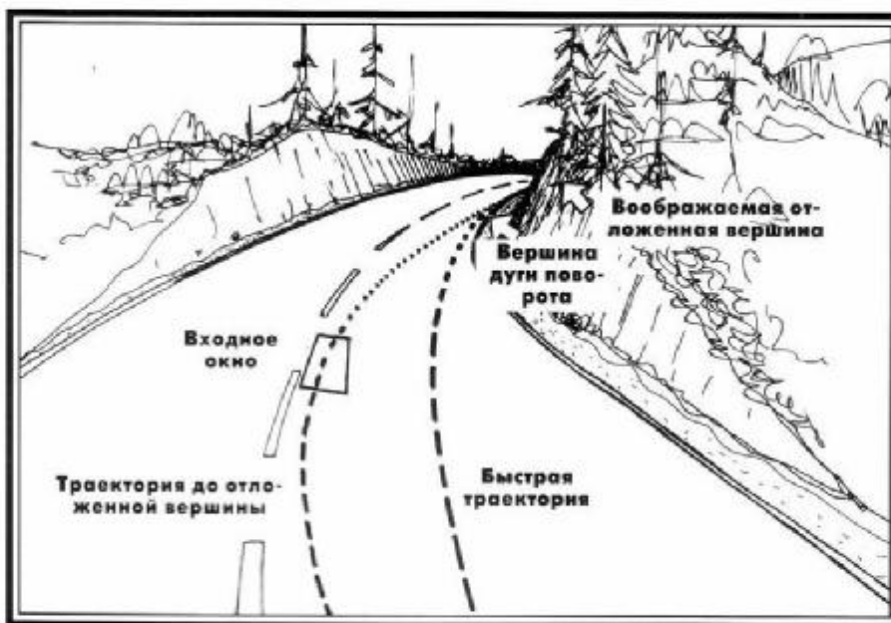
Многие мотоциклисты также предпочитают мысленно отмечать на дороге места, через которые обязательно должны пройти. Например, на подходе к правому повороту рядом с центральной линией можно вообразить входное окно. Входное окно — это точка, в которой пора начать наклонять мотоцикл, чтобы потом добавить «газу» и стабилизировать машину на аккуратной дуге, ведущей к отложенной вершине.

Раз уж ты придумываешь входное окно, на месте которого наклонишь мотоцикл, подумай и о предшествующих этапах. Основные окна: те, где надо сбрасывать скорость (Притормози), как можно дальше просматривать поворот (Посмотри), наклонять мотоцикл для входа в вираж (Наклонись) и добавлять «газу» (Катись). Постарайся на





Когда повороты следуют один за другим, наклонившись в одном, уже нужно предумывать следующий. Если твоя голова работает медленнее мотоцикла, сбрасывай скорость – мысли должны успевать за машиной



Самое правильное – построить траекторию виража с отложенной вершиной. Просто мысленно перенеси вершину за поворот, чуть дальше того места, где она, по твоему мнению, должна находиться

подходе к повороту мысленно нарисовать на асфальте все эти окна и потом провести через них воображаемую линию — это и будет твоя траектория.

Одно важное примечание: Притормози — это место, где ты именно отпускаешь тормоза, а не где закрываешь «дырку» и начинаешь сжимать рычаг тормоза. Мотоциклисты замедляются перед наклоном, чтобы не тратить сцепление на торможение — оно понадобится для проведения мотоцикла по виражу.

Быстродействие природного компьютера

На извилистой дороге, где повороты следуют один за другим, компьютер у тебя в голове и спидометр на мотоцикле должны работать с одинаковой скоростью. Обозначь все основные окна на подходе к одному виражу и уже смотри на следующий, чтобы успеть представить их до того, как доберешься дотуда. Чем быстрее ты построишь траекторию движения, тем более гладко ее пройдешь.

Если не продумывать действия заранее, придется быстро и панически корректировать траекторию по ходу виража, а такие корректировки пожирают сцепление. Если голова соображает медленнее, чем едет мотоцикл, сбрось скорость и уравнивай ее с быстродействием мозгового процессора.

Домашнее задание

Вот и пришло время практики. Подкачай шины, проверь тормоза и надень самый прочный защитный комбинезон. Найди как можно более извилистую дорогу и тренируй технику прохождения виражей с отложенной вершиной. Насчет перемещений в седле пока не думай. Не спеши, сосредоточься на технике, обдуманно применяй контрруление, чтобы линия прохождения через окна была плавной и непрерывной. Налави на правую ручку, чтобы повернуть направо, и на левую — чтобы повернуть налево. Для начала постарайся входить в повороты с внешнего края полосы и правильно прокладывать траекторию с отложенной вершиной. Потом потренируйся добавлять «газу» после наклона. Затем сконцентрируйся на торможении и отпуске тормозов перед наклоном. Не забывай при этом поворачивать голову туда, куда собираешься ехать. Если нужно будет пройти сразу несколько поворотов, начинай продумывать траекторию следующего еще при прохождении предыдущего.

Возможные трудности

На середине виража тебя заносит: или ты вошел в поворот недостаточно широко, или сделал это не на той скорости, или недостаточно наклонил мотоцикл.

На середине виража тебе вдруг приходится поправлять руль: уже при прохождении виража нужно смотреть на следующий поворот, а не на дорогу под передним колесом. Постарайся сделать так, чтобы на один поворот приходилось по одному движению руля. Поверь, это не мешает мотоциклу доехать до следующего намеченного окна.

Когда ты пытаешься в наклоне добавить «газу», мотоцикл виляет: добавлять «газ» надо сразу после наклона, а не на середине виража. Если в глубине поворота тебе вдруг приходится тормозить, то ты или слишком поздно начал замедляться, или же входная скорость была слишком высока.

Траектория не получается плавной: заставь себя смотреть выше — туда, куда хочешь доехать. Постарайся, чтобы взгляд все время был на уровне горизонта. На поворотах не спеши. Сосредоточься на основных окнах.

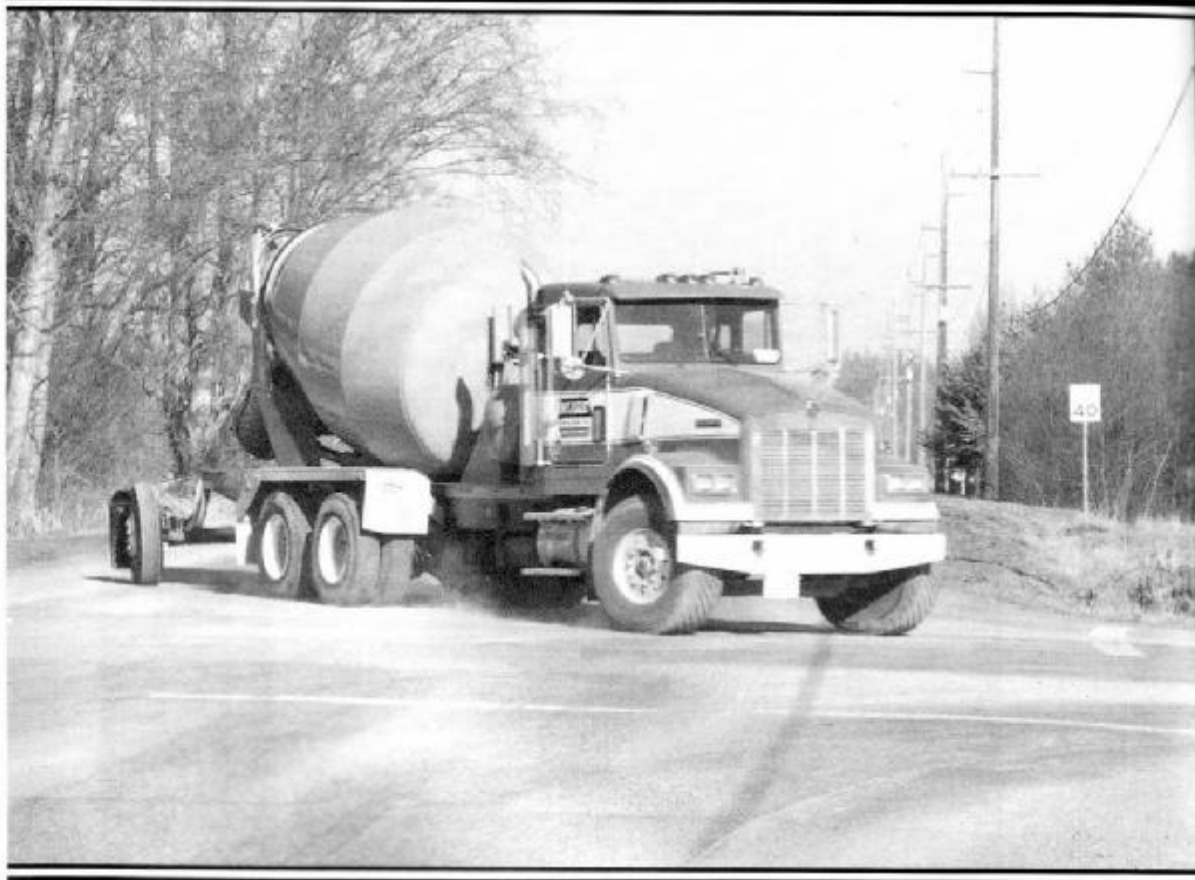
Удовольствие

Научившись контррулению, освоив технику прохождения виражей и узнав о правильном размещении в пространстве и времени специальных «окон», ты, возможно, будешь проходить повороты гораздо быстрее и с меньшим риском. Самый главный плюс этих навыков в том, что правильная поворотная тактика оставляет больше пространства для маневра, если возникают непредвиденные опасности — на какой бы скорости ты ни ехал.

Вниз по склону

Отлично, мы разобрались с базовыми элементами поворотной техники, включая регулирование угла наклона, поиск наилучшей видимости, построение правильных поворотных траекторий, правильное направление взгляда и необходимость добавить «газу» после наклона. Что еще тебе нужно узнать? Вернемся немного назад, к той части поворота, когда нужно замедлиться, и рассмотрим чуть подробнее резкое торможение.

Резкое (или экстренное) торможение особенно важно на извилистой горной дороге. Да, многие опытные мотоциклисты считают, что темп езды должен



быть стабильным, а тормозить не надо вообще, даже при прохождении поворотов. Главная мысль здесь такая: плавная езда — это хорошо, а быстрая смена скоростных режимов — плохо. Но мы-то знаем, что на периферийных трассах полно опасных препятствий: фермерских тракторов, диких оленей, участков с насыпным гравием и луж со скользкой грязью на поворотах. О них никто не расскажет заранее, так что применять экстренное торможение часто приходится в самый последний момент.

Любая горная дорога рано или поздно приводит в город. Спустившись с горы, ты оказываешься в плотном городском трафике и увиливаешь от поворачивающих налево или выскакивающих с боковой дороги машин. Если ты едешь осторожно или держишься ближе к кромке ряда, экстренное торможение должно уже было войти у тебя в привычку. Воспринимай плавную ездy не как передвижение без тормозов, а как способность в нужный момент затормозить на пределе сцепления, без паники и опрокидывания мотоцикла.

Торможение падением

В старые добрые времена много народу гибло в авто- и мотоавариях именно из-за плохих тормозов. Лоуренс (Аравийский) вовсе не сваливался с верблюда — он разбился о каменную стену, на которую ему пришлось направить свой Brough Superior, чтобы не врезаться в детей, вдруг появившихся на узкой английской дороге. В США еще недавно дорожных полицейских на мотоциклах учили стандартному приему экстренного торможения: завалить мотоцикл на бок в надежде, что он зацепится за асфальт болтами осей или защитными дугами и успеет остановиться до столкновения. Во многих полицейских академиях такая техника торможения до сих пор в почете, хотя полицейские уже давно ездят на «зацепистых» шинах и с тормозными системами ABS, позволяющими остановиться на резине гораздо быстрее, чем на хrome. Лично я всегда считал, что заваливание мотоцикла на бок — это авария.

Жжем резину

Тебе когда-нибудь рассказывали про панические остановки, когда шины соскальзывали с полотна? Вот небольшая история о почти-столкновении Быстрого Зета: *«Еду я себе, никого не трогаю, а тут эта красотка на джипе выскакивает из переулка. Я, конечно, встаю на педаль тормоза, задняя шина аж дымится — но ничего, останавливаюсь буквально в пяти сантиметрах от ее передней двери. Видели бы вы, как у нее тогда глаза округлились!»*

Дорогой Зет, у нас для тебя две новости — хорошая и плохая. Хорошая: все обошлось, мотоцикл ты не завалил и в аварию не попал. Плохая: твоя техника торможения далеко не совершенна. Во-первых, машину остановить может только передний тормоз. Если при приближении к переулку пальцы не лежат на его рычаге, до него еще нужно дотянуться, а это одна потерянная секунда или 20 метров дороги. 20% мотоциклетных аварий с жертвами приходится на машины, выскакивающие из переулка. Поэтому, увидев машину, ты должен был полностью подготовиться к экстренному торможению. Слишком сильное нажатие заднего тормоза вызвало юз заднего колеса, из-за этого ты потерял еще полтора метра тормозного пути. Ну что же, заднее колесо вообще могло сорваться. И еще один момент, Зет: при резкой остановке полезно выжимать сцепление — таким образом удастся сосредоточиться на тормозах и не дать двигателю заблокировать заднее колесо.

Энергия прямого движения

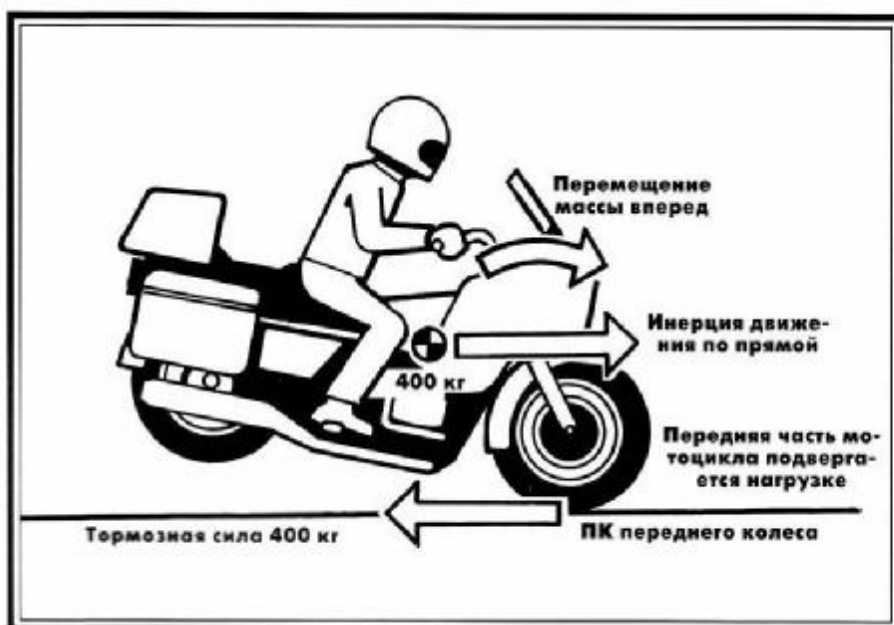
Подумаем о том, как делать быстрые и безболезненные остановки, требующие максимальных усилий. Разогнавшийся мотоцикл «хочет» ехать дальше вперед, даже если заглушить двигатель. Описать этот процесс правильными физическими терминами довольно трудно, так что пускай присутствующие здесь физики на некоторое время отвернутся. Теперь представь, что энергия прямого движения — это толстенный буксирный трос, прикрепленный к центру инерции, или центру тяжести (ЦТ) мотоцикла, его пилота и груза. Чем выше скорость, тем больше этой энергии. Чтобы замедлить мотоцикл или заставить его остановиться, энергию прямого движения нужно «пересилить».

Разумеется, мотоцикл замедлит ход, если мы просто заглушим двигатель. Сопротивление ветра, трение колес о дорогу и торможение двигателем помогают преодолеть прямую энергию. Но для быстрой остановки придется применять тормоза.

Силы торможения

Торможение задним колесом вызывает много дыма и шума, но останавливает машину медленнее, чем торможение передним. Объяснение простое: самая большая тормозная сила, которую ты можешь приложить к колесу, зависит от его сцепления. А сцепление ограничивается нагрузкой на колесо, «зцепистостью» шины и шероховатостью дороги. Когда колесо тормозит, оно не всегда останавливается.

Теоретически, если на заднее колесо приходится половина общей массы мотоцикла (включая пилота и груз), то его максимально возможная тормозная



При перемещении массы вперед сила торможения переднего колеса будет больше

сила составит половину этой массы. При общем весе 400 кг максимальная сила торможения заднего колеса составит 200 кг.

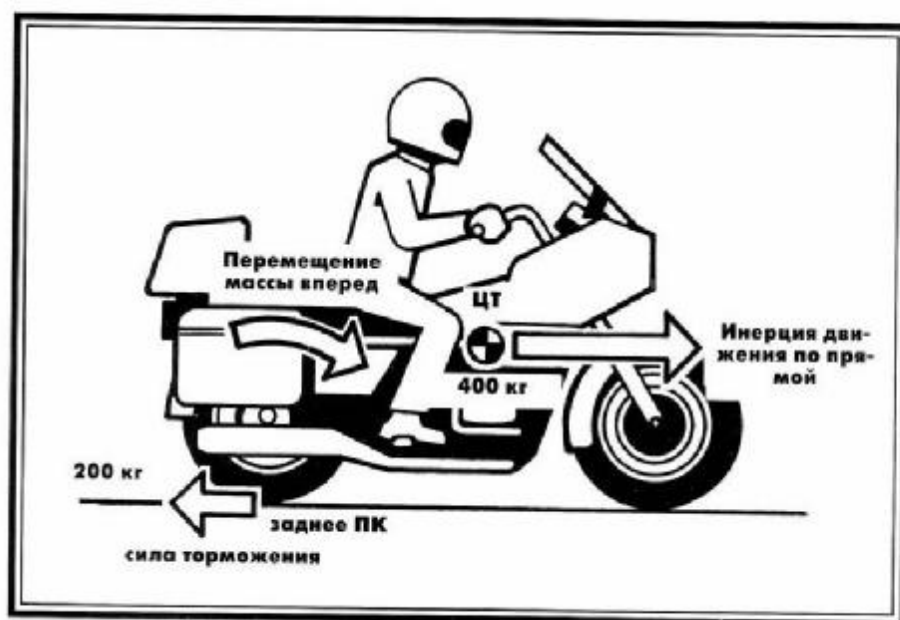
Торможение переднего колеса

Неважно, чем преодолевается энергия движения вперед: торможением двигателя или работой тормозов. Хотя ЦТ располагается гораздо выше, сила торможения все равно действует внизу, у пятен контакта шин. Из-за этого мотоцикл дергается вперед при торможении. Пилот чувствует, как вес резко перемещается на переднее колесо.

Имей в виду, что сила торможения определяется нагрузкой на колесо. Когда машина делает рывок вперед, на переднее колесо переносится дополнительный вес, добавляя ему сцепления — то есть сила торможения у него в этот момент будет больше. На хорошей дороге и на легком мотоцикле с качественной резиной довольно легко сделать «стопа» на переднее колесо (т. е. резко затормозить, приложив на него 100% тормозной силы, чтобы заднее колесо при этом поднялось в воздух).

Опять обратимся к теории. Максимальная тормозная сила, действующая на колесо, будет ограничиваться силой тяжести, которая притягивает колесо к земле. 400-килограммовый мотоцикл может тормозить на переднем колесе с силой 400 кг, при идеальном коэффициенте трения 100%. Мотоцикл с хорошими тормозами должен остановиться со скорости 95 км/ч примерно за 45 м.

В мотоциклетных журналах можно встретить и другие цифры: например, что с 95 км/ч можно остановиться и за 35 м. Разве мотоциклы неподвластны за-



Сила торможения прямо пропорциональна массе, приходящейся на колесо

конам физики? Подвластны, просто идеально гладких дорог не бывает. На исключительно гладкой поверхности (например, на стальной пластине) сцепление никогда не превысит коэффициента 1,0. Мелкие камешки на обычном асфальтовом или бетонном полотне действуют примерно как зубцы в зубчатой ременной передаче. Они-то и увеличивают сцепление до уровня, сильно превышающего теоретическую единицу.

Кульбиты

Многие думают, что при резком торможении пилот может перелететь через переднее колесо. Раньше резина была более жесткой, и такой проблемы не возникало, но у современных мотоциклов с короткой базой и «липкими» шинами в этом плане есть определенные ограничения. Тем не менее, многие могут позволить себе тормозить сильнее, чем обычно, даже на мокрой дороге. Главное в экстренном применении переднего тормоза — плавно и постепенно нажимать на рычаг, чтобы не дать шине соскользнуть за ту секунду, когда общая масса перемещается вперед.

Срыв заднего колеса

Многие ужасно боятся соскальзывания переднего колеса, но самая большая опасность при торможении исходит не от переднего колеса, а от заднего. Если мотоцикл при резком торможении начнет заносить, он может потерять контакт с дорогой и просто с нее сорваться. При слишком большом тормозном усилии на заднее колесо оно попросту начинает соскальзывать в сторону, и пилот пытается уменьшить занос, отпуская педаль. Но когда колесо очень сильно вращается, заднюю часть мотоцикла начинает неудержимо тянуть к центру, что может привести к опрокидыванию мотоцикла.

Этого довольно легко избежать. Нужно только привыкнуть всегда пользоваться передним тормозом, а не задним. Легковесные спортбайки особенно подвержены таким срывам заднего колеса, потому что на переднее колесо у них часто приходится больший вес, чем на заднее. Задний тормоз при этом тоже мощный и дисковый. Если вдруг резко задействовать задний тормоз на таком спортбайке, нагруженном только одним пилотом, срыв заднего колеса с траектории практически неизбежен. Если ты замечаешь, что заднее колесо у твоего легкого спортбайка начинает заносить от малейшего нажима на педаль, вообще забудь о заднем тормозе и пользуйся только передним.

Контроль над направлением движения

Чтобы мотоцикл смотрел только вперед и не падал, нам не нужно использовать для торможения все имеющееся сцепление. Чтобы удержать заднее колесо на полотне, достаточно немного



сцепления переднего и заднего колес чтобы машина не потеряла равновесие. Контролировать направление движения несложно — это достигается модулированием (или регулированием) тормозного давления. Благодаря ему ни одно из колес не должно соскользнуть ни на одном из этапов торможения. Именно к этому нужно стремиться, независимо от того, какие на машине тормоза — интегрированные или ABS. Самое лучшая антиблокировочная система находится в голове у пилота.

Регулирование тормозов

При экстренном торможении важно так задействовать тормоза, чтобы торможение проходило почти на грани юза, но самого юза не случилось. Когда ты нажмешь на оба тормоза, мотоцикл дернется вперед примерно через секунду. Поэтому в течение этой первой секунды сжимать рычаг тормоза нужно постепенно, пока общая масса не переместится, дав возможность максимально задействовать передний тормоз.

Этот прием можно опробовать прямо сейчас. Поставь большой и указательный палец левой руки так, как будто они лежат на рычаге переднего тормоза. Теперь со словами «тысяча один» сожми этот «рычаг». Если ты сжал тормоз до того, как отсчитал секунду, торможение получилось слишком быстрым.

В конце остановки, когда энергия движения вперед уменьшится, немного отпусти тормоз. Если при этом мотоцикл наедет на что-то скользкое (например, пластиковую стрелку на дороге или масляное пятно), тормозить надо слабее. Под дождем или при наличии пассажира задний тормоз можно применять более активно, потому что в таких условиях на заднее колесо приходится больший вес.

Идеальная техника резкого торможения

А теперь соберем все детали вместе и представим, как будет выглядеть идеально быстрая остановка. Ты только что проехался по извилистому проселку и сейчас въезжаешь в небольшой городок. Местные жители в этом городке постоянно носятся по магазинам, совершенно не обращая внимания на мотоциклистов. На въезде в город ты убедился, что на хвосте у тебя никто не висит. Потом ты положил руку на рычаг переднего тормоза и сейчас внимательно следишь, не собирается ли кто-нибудь из пешеходов перейти дорогу и не свернет ли прямо перед тобой какая-нибудь другая машина. Дальше видишь торговый центр, подъезжаешь к нему справа и замечаешь на встречной полосе фермерский грузовичок, который, кажется, собирается повернуть налево. Ты переключаешься на одну передачу вниз, немного сжимаешь рычаг переднего тормоза и внимательно смотришь на переднюю часть грузовичка. Тебе надо угадать момент, когда водитель начнет поворачивать. И вот кабина немного дергается — погруженный в собственные мысли водитель решил свернуть к торговому центру, даже не глядя на машины впереди. Потом ты видишь, как передние колеса грузовичка поворачиваются в твою сторону — он делает левый поворот прямо у тебя на пути. Ты выжимаешь сцепление и одновременно задействуешь оба тормоза, слегка надавливая на педаль. При

этом постепенно выжимаешь передний тормоз, пока вес перемещается к переднему колесу. Водитель грузовика наконец-то замечает, что вы вот-вот столкнетесь, ударяет по тормозам, и грузовик встает четко посреди твоей полосы. Ты полностью концентрируешься на процессе и по максимуму, на грани юза (но не допуская его) тормозишь передним колесом. Перед тем как мотоцикл останавливается, ты переключаешься на первую передачу. Правая нога при этом стоит на педали заднего тормоза, а левая — на дороге. Ты смотришь в зеркало и убеждаешься, что никто не собирается въехать тебе в зад, потом машешь водителю, чтобы тот проехал, затем отпускаешь сцепление и спокойно едешь дальше. Так потенциально серьезная авария превращается в мелкий дорожный инцидент.

Тренируем быстрые остановки

Чтобы научиться быстро останавливаться, надо много тренироваться, причем именно на той машине, на которой ездить чаще всего. Если ты вдруг пересеживаешься на другой мотоцикл, обрати особое внимание на технику торможения. Единственный способ приобрести правильные навыки — применять правильную технику торможения, пока она не войдет в привычку.

Речь здесь идет не о быстром замедлении со 130 до 90 км/ч. Мы говорим о тех случаях, когда обычную дорожную скорость нужно довести до нуля, да так, чтобы шины не дымились и мотоцикл не опрокидывался. Допустим, ты собираешься гонять по общественным трассам. Тогда тебе надо уметь резко тормозить и быстро останавливаться ничуть не хуже, чем проходить повороты и нестись на полной скорости. Наличие ABS — еще не повод отказаться от таких тренировок.

Найди длинный и ровный участок дороги, на котором тебе никто не будет мешать. Старая заброшенная трасса вполне подойдет, если она достаточно чистая и сухая. Подойдет даже стоянка, где по утрам никого не бывает. Поставь несколько конусов или еще как-нибудь обозначь тормозной путь. В принципе, можно обойтись одним только отрезком чистого и ровного полотна. Маленькое предупреждение: перед всеми тренировками, сделай милость, надевай свою самую лучшую защиту. Мы этому очень порадуетесь. А не хочешь — твое дело, мы ведь не воспитатели. Только имей в виду, что человека довольно сложно собирать по кусочкам.

На второй передаче и на скорости 30 км/ч стабилизируй машину. Поверь, в первый раз скорость не должна быть высокой. Удерживай эту скорость до начала торможения. Не опускай голову и смотри вперед на то место, где собираешься остановиться. Старайся не фиксировать взгляд на приборке или рычагах. Когда переднее колесо достигнет точки торможения, выжми сцепление, сбрось «газ» и задействуй оба тормоза одновременно, причем передний сжимай постепенно, на счет «одна тысяча один». Остановись так быстро, как только можешь, не вызвав юз колес. Ближе к концу переключись на первую передачу. Когда ты полностью остановишься, правая нога должна лежать на педали заднего тормоза, а левая — стоять на дороге, чтобы не дать машине упасть. Привычка переключаться на первую передачу поможет тебе быстро

убраться с дороги, если вдруг возникнет угроза наезда сзади. Развернись, вернись в начало и повтори упражнение еще раз. Попробуй сократить тормозной путь, опять же без заноса колес. Научившись обращаться со сцеплением переднего колеса, увеличивай начальную скорость на 3–4 км/ч при каждом новом заезде.

Срыв колеса с траектории

Переднее колесо как будто потеряло жесткость? Это первый признак того, что оно вот-вот пойдет юзом. Если переднее колесо все же начинает заносить, тут же отпусти рычаг, восстановив тем самым сцепление (и равновесие). Имей в виду, что чем выше скорость, тем больше вероятность юза заднего колеса. Ведь инерция при этом тоже увеличивается.

Если заднее колесо все же начинает скользить, мой тебе совет — пускай оно скользит до полной остановки, чтобы ты полностью не потерял управление, а колесо не сорвалось с дороги. Запомни это очень твердо: не стоит полагаться только на задний тормоз. Если удержать заднее колесо от заноса не удастся, поставь правую ногу на пассажирскую подножку и постарайся затормозить только передним тормозом. И еще один момент: у машины с длинной базой заднее колесо с дороги сорвать гораздо труднее.

Упражняясь с экстренным торможением, попроси кого-нибудь понаблюдать за твоей техникой со стороны. Лучше всего тренироваться с другом, тогда один из вас может подавать сигналы к остановке, чтобы торможение было действительно спонтанным.

Если ты находишь силовое экстренное торможение на пределе сцепления очень сложным и страшным, запишись на курсы мотовождения. Там профессиональные инструкторы научат тебя останавливаться на прямой, тормозить на виражах или с уклонением.

Учишься ты сам или же в мотошколе, самое главное в таких упражнениях — привыкать во всех случаях использовать передний тормоз и учиться тормозить на виражах. Именно от наработанных заранее навыков будет зависеть твое поведение в экстремальной ситуации.

Не паникуй при панических остановках

Это Роджер, они с мотоциклом «вышли прогуляться» по сельской местности. Денек чудесный, погода теплая, и байк ведет себя хорошо. Дорога хоть и извилистая, но предсказуемая: то спускается в тенистые низины, то поднимается выше, огибая фермы и дуга. Такой день не располагает к спешке, но Роджер медлить не любит, ведь это так приятно — пролетать на «газу» повороты, нести в бликах теней и лучах солнечного света.

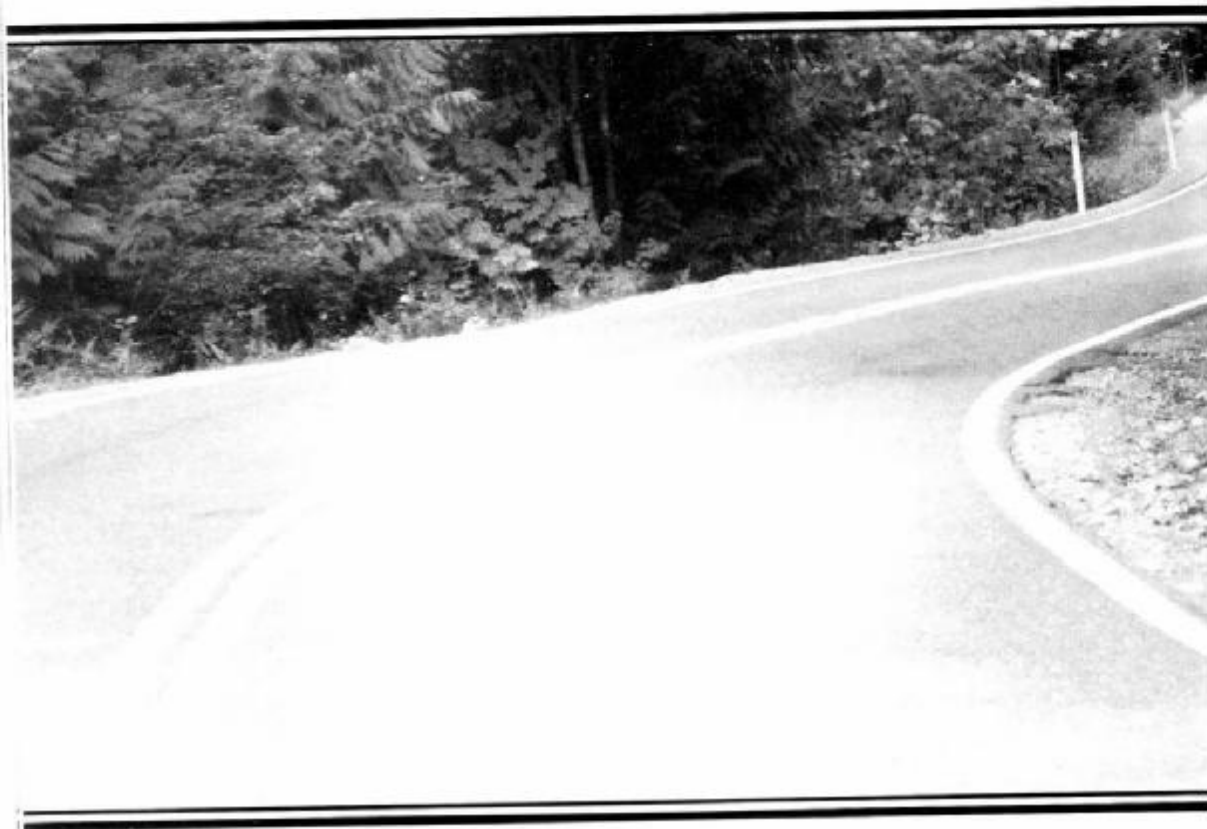
Веселиться Роджеру в тот день осталось недолго. С вершины холма он увидел, как что-то коричневое поднялось из придорожного оврага и развернулось в его сторону. По большим ушам Роджер определил, что это олень, но поехал дальше. Он надеялся, что олень испугается мотоцикла и замрет на

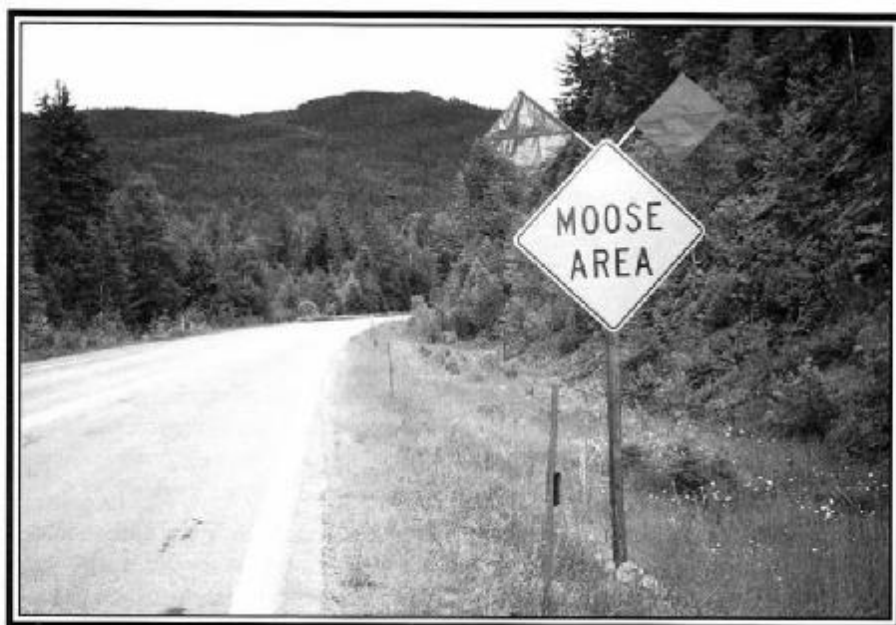
месте. Правой рукой Роджер немного откручивает ручку «газа», а левой отводит мотоцикл дальше от края дороги.

Но олень не собирается стоять на месте. Когда расстояние между ними сократилось до 10 м, он вдруг выскочил на дорогу и грациозно поскакал по асфальту. Животное пыталось убежать от мотоцикла и делало зигзаги, а Роджер маневрировал изо всех сил, чтобы его не сбить.

Но: ни один из них не может предугадать действия другого. Роджер в панике хватается за рычаг переднего тормоза — только уже поздно. Переднее колесо соскальзывает, олень и мотоцикл сталкиваются, отлетают друг от друга и растягиваются на асфальте. К счастью, они не были серьезно ранены, через некоторое время и олень, и мотоциклист кое-как поднялись на ноги. Животное заковыляло в сторону леса, а Роджер — к байку, превратившемуся в груду битого пластика и гнутого металла.

Если у тебя на пути внезапно появится олень, фермерский грузовичок с тюками сена или машина, делающая левый поворот на перекрестке, самый лучший способ избежать столкновения — быстро затормозить передним колесом. Мы иногда называем резкое торможение паническим, потому что ситуация требует немедленных действий. «Панический» — значит «внезапный, увеличивающий страх», и реакция Роджера на выскочившего на дорогу оленя определенно была панической. Он должен был осмысленно, разумно и





Тебя предупредили: всегда будь готов резко затормозить. Надпись: Осторожно, лоси!



Когда на полях идет битва за урожай, выскочивший на дорогу трактор не должен стать роковым сюрпризом

Покатавшись по оживленным перекресткам в большом городе, ты привыкнешь к водителям, делающим резкий левый поворот прямо через плотный поток машин. В пригороде машины то и дело выезжают с подъездных дорожек, подростки катаются на скейтбордах на середине дороги, а собаки гоняются за мотоциклами. Если у тебя есть голова на плечах, ты будешь не только постоянно выскидывать признаки надвигающихся опасностей, но и предвидеть действия переднего колеса.

Заметив препятствие, готовься к быстрой остановке. Вот ты приближаешься к «слепому» повороту и видишь крышу сеного сарая. Раз за поворотом вполне может оказаться грузовик с сеном, сразу клади руку на рычаг переднего тормоза и психологически настраивайся на резкое торможение.

Роджер ошибочно думал, что контроль над мотоциклом гарантирует безопасность. Он не сбросил скорость, когда на подходе к вершине склона дистанция видимости сократилась — посчитал, что дорога по другую сторону холма такая же, хотя он ее и не видел. А когда Роджер все-таки заметил оленя, он решил проскочить мимо и понадеялся, что тот не сдвинется с места. С тем же успехом можно было столкнуться с заблудившейся коровой или с фермерским грузовиком, вынырнувшим с боковой дороги. Недостаточно просто правильно управлять машиной и надеяться, что больше никто не появится на дороге. Ты должен быть сам готов свернуть с чужого пути, будь это путь дикого животного или другой машины.

Пару лет назад я немного поспорил с одним молодым мотоциклистом, у которого нога была в гипсе (на сходящейся дороге водитель не уступил ему право проезда).

Он: «Никак не могу понять, почему он на меня наехал! Он же должен был уступить!»

Я: «А сам он пострадал?»

Он: «Ему-то как раз хоть бы хны. Это у меня нога сломана!»

Я: «Так почему же ты позволил ему себя сбить?»

Он: «Он обязан был остановиться. Право проезда было за мной!»

Я: «Нога-то сильно болит?»

Он: «Еще бы».

Я: «Так почему же ты позволил ему себя сбить?»

Неважно, есть ли у мотоциклиста право проезда, — в любом случае больше всего пострадает именно он. Самый лучший способ сохранить здоровье и деньги — убраться с чужого пути.

Если ты тянешь до последней секунды, прежде чем применить резкое торможение, все твои дальнейшие действия будут паническими. Тормозить нужно как можно раньше — при первых же признаках надвигающегося столкновения. Когда сокращается дистанция видимости или появляется другая машина в опасном для тебя положении (например, если она легко может свернуть и оказаться у тебя на пути), немедленно начинай притормаживать, уменьшая энергию прямого движения и прогревая тормозные диски.

Если другой водитель не уступает тебе дорогу или внезапно подсекает, просто сожми ручку переднего тормоза чуть сильнее, чтобы можно было быстро остановиться и избежать столкновения. Если тот парень все же останавливается, отпусти тормоза и набери прежнюю скорость — элементарно. Не жми на тормоза по любому поводу, но всегда будь готов затормозить.

Итак, поездка по оживленной городской улице со множеством сбивающих с толку перекрестков и плотным встречным движением. Ты стараешься предугадать резкие выпады со стороны других машин, обгоняешь еле ползущую машину с иногородними номерами, выбираешься из-за закрывающего вид автобуса и переходишь в другой ряд, чтобы пропустить одного агрессивного таксиста. Ты внимательно осматриваешь поверхность дороги на предмет скользких луж и неровностей, смотришь поверх машин, не собирается ли кто свернуть налево, и еще успеваешь поглядывать, не выезжает ли кто-нибудь с боковой улицы. Что еще от тебя требуется?

Советы ветеранов

Опытные мотоциклисты рассказали о шести приемах быстрого торможения с минимальной паникой и максимальным успехом.

- **Приучайся пользоваться передним тормозом.** Выработай в себе привычку тормозить только передним колесом, даже если у машины интегрированные или противоблокировочные тормоза. Переднее колесо неслучайно так хорошо замедляется: при резком торможении именно шина переднего колеса сильнее вдавливается в дорожное полотно. Легко привыкнуть тормозить двигателем или только задним тормозом, надеясь ловко дотянуться до переднего тормоза, если в каком-нибудь особенном случае понадобится резко остановиться. Пересилить привычку невоз-



Привыкай пользоваться передним тормозом



Притормаживай перед поворотом



Перед потенциально опасным участком тормози как можно раньше

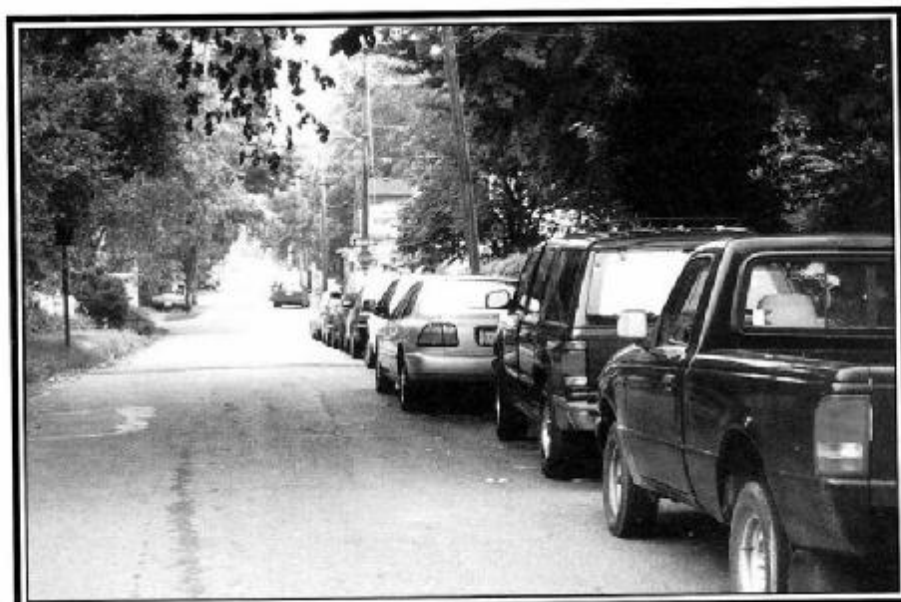
можно — и это проблема. В экстремальной ситуации мы действуем на автопилоте, и только потом можем анализировать свои поступки. Если ты приучишься пользоваться только передним тормозом, то именно его и будешь применять в экстренном случае, совершенно о том не задумываясь.

- **Сбрасывай скорость на подходе к повороту.** Замедление должно стать частью твоей поворотной тактики. Разумеется, ты тормозишь двигателем и сбрасываешь скорость, но все это работает только как задний тормоз. Приучи себя немного притормаживать еще и передним колесом, прежде чем лечь в поворот. Всегда снижай скорость на подходе к повороту, тогда можно будет замедлиться более плавно и сильно, если он неожиданно окажется слишком крутым, или посреди него вдруг окажется «лужа» гравия, или вид закроют деревья, или пешеход шагнет на проезжую часть.
- **Притормаживай заранее.** При приближении к потенциально опасному участку дороги (например, к оживленному перекрестку) нажми на передний тормоз, чтобы при возможном столкновении сократить время реакции и тормозной путь. Любому человеку требуется как минимум полсекунды, чтобы решиться затормозить, и еще полсекунды, чтобы дотянуться до рычага тормоза. За это время можно преодолеть большее расстояние, чем ты думаешь. На скорости 65 км/ч за секунду ты проезжаешь 20 м. И даже если у тебя получится дотянуться до ручки тормоза всего за полсекунды, столько же времени уйдет на то, чтобы постепенно начать ее сжимать. Прибавь еще столько же, ведь перед началом торможения надо нагрузить переднюю часть мотоцикла. Всего лишь одна потерянная секунда на 65 км/ч — это 20 м критической дорожной дистанции или один тормозной путь.

Если ты уже немного притормаживаешь передним колесом, позволяешь разогреться дискам и переносишь вес немного вперед, потребуется не больше той же половины секунды, чтобы сжать ручку сильнее и начать экстренное торможение. От того, начнешь ты притормаживать заранее или нет, зависит расстояние до машины впереди. Можно остановиться за полтора метра до ее бампера или вмазаться в него на 50 км/ч.

- **Грядет опасность — сбрось скорость на 15 км/ч.** При приближении к потенциально опасному участку дороги, например, к оживленному перекрестку с поворачивающей налево машиной или к подъездной дорожке с подозрительным бампером, сбрось скорость на 15 км/ч. Обороты двигателя при этом не должны уменьшаться. Нормальной для городских перекрестков считается скорость 45–60 км/ч. Сбрасывание скорости всего на 15 км/ч, с 60 до 45 км/ч, уменьшает кинематику прямого движения почти наполовину. Значит, теми же тормозами можно будет остановить тот же груз на отрезке, сокращенном в два раза.
- **Сбрось скорость до расстояния видимости.** Мотоциклисты часто едут на постоянной скорости, не ускоряясь и не замедляясь в зависимости от ситуации. Особенно часто так делают те, у кого не очень мощные байки. Мотоциклист поддерживает постоянную скорость, сравнимую с пиком крутящего момента, и не может менять ее слишком часто. Но видимость — то постоянно меняется, а в случае какого-нибудь происшествия очень даже важно успеть полностью остановиться на обозримом участке дороги. Значит, при сокращении видимости скорость нужно тут же сбросить.

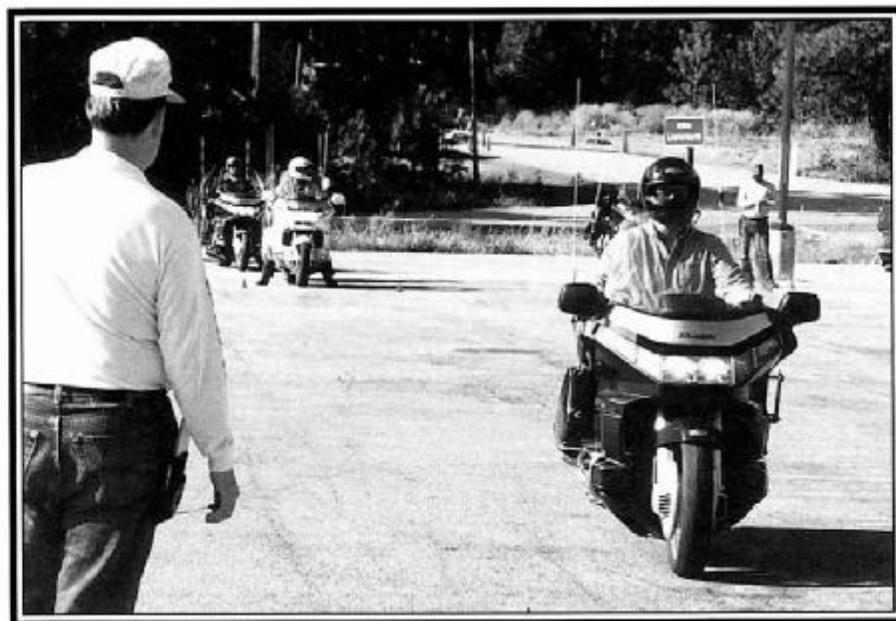
Если дорогу впереди вдруг начинает что-то загораживать, жми на тормоза и сбрасывай скорость. Это особенно важно на извилистых горных дорогах, где



Грядет опасность – сбрось скорость на 15 км/ч



Приведи скорость в соответствие с дистанцией видимости



Хотя бы раз в год тренируй экстренное торможение

за поворотом или холмом невозможно ничего разглядеть. И чем быстрее ты едешь по прямой, тем сильнее надо притормаживать на подходе к участкам с ограниченной видимостью. Очень рискованно считать, что скрытый от тебя участок дороги обязательно будет нормальным. А если ты любишь гонять по общественным трассам, помни, что больше всего на скорость влияет столкновение с кем-то еще.

- *Тренируйся.* Читать, конечно, очень полезно — это развивает голову, но по-настоящему отточить водительские навыки можно только на мотоцикле. Если бы Роджер хотя бы пару раз попрактиковался с быстрым торможением, этого столкновения с оленем могло бы и не произойти. Хотя бы раз в год специально тренируй навыки экстренного торможения.

Задача экстренного торможения — полностью остановиться на максимальной короткой дистанции без потери управления. Даже если у твоего железного «монстра» интегрированные тормоза или ты серьезно вложил в опциональную ABS, это не повод отказаться от таких тренировок. Нужно чувствовать разницу между торможением и уклонением, уметь быстро останавливаться на сухой или мокрой дороге, на подъеме или на спуске со склона, на прямой или на вираже. Все приведенные выше советы ветеранов отлично подходят и для машин с ABS.

Без паники!

Следуя советам ветеранов, в один прекрасный день ты перестанешь замечать внезапные опасности на своем пути (потому что уже будешь от них защищен) и сможешь находить гораздо больше времени на решение иногда возникающих проблем. Объяснить это очень просто: перед столкновением всегда остается 3-4 секунды для маневра. Большинство участников мотоциклетных ава-

рий часто оправдываются тем, что у них не было времени среагировать. На самом деле авария — результат невнимательности на дороге.

Предугадывать скрытые опасности, просматривать дорогу далеко впереди себя, быть всегда начеку и тренировать описанные нами навыки — вот что должен делать опытный мотоциклист, чтобы не терять времени при резком торможении и потом восхищаться собственной ловкостью.

Темп зависит от ситуации

Несколько месяцев назад я немного путешествовал по отдаленным дорогам к северу и югу от Сан-Франциско. Местные друзья-мотоциклисты показали мне несколько действительно классных периферийных дорог, выходящих по горам и ущельям, с гигантскими секвойями по обочинам. Мы даже пообедали в ресторанчике «У Элис» на бульваре Skyline, знаменитой точке сбора всех байкеров, и подивились коллекции чудесных спортбайков на местной парковке.

В конце недели, если погода хорошая, этот бульвар пропускает через себя реку мотоциклов и буксиров техпомощи. Мы сами видели, как снимали с дерева один сверкающий желтый Ducati. Видно было только заднее колесо да выхлопные трубы с факелом выхлопных газов.

Оставалось загадкой, почему его хозяин тут разбился. Это был не «слепой» перекресток и не крутой поворот. Ни иголками, ни мокрыми листьями асфальт усыпан не был. Дождя тоже не было. И оленей мы не видели. Как и машин с помятыми дверями. Насколько я понял, мотоциклист просто зангрался с законами физики, и они его за это наказали. Он, наверное, слегка разгорячился, его начало заносить, он запаниковал, сделал какую-то глупость и



вылетел с дороги, впечатавшись в толстенное дерево. Мы просто проехали мимо — такие вещи здесь не редкость.

Если судить по обложкам нынешних мотоциклетных журналов, мотоциклы существуют для того, чтобы на них гонять, а поворачивать надо так, чтобы коленные слайдеры дымились и стирались. Мотогонщики воспринимаются как настоящие герои, а почти-гонимые спортбайки — как единственно достойное средство передвижения. Разумеется, спортивные машины сейчас очень хороши. 10 лет назад любой такой спортбайк оказался бы более быстрым и управляемым, чем мегабаксовые раллийные мотоциклы того времени, сделанные по спецзаказу. В этом и заключается проблема современных мотоциклистов.

Я тоже люблю представлять, как несусь на мощном спортивном «монстре» и обгоняю всех остальных — такая смесь Майка Хейлвуда и Джои Данлопа. Но я ведь еду по обычной дороге, а не по треку — и идеальный образ мотогонщика тут же тускнеет. Достаточно представить грузовик с гравием, с пылением выползающий с неприметной боковой дороги, сбежавшую с пастбища лошадь, запах разлитого дизельного масла или пустую бутылку из-под виски, которую бросает тебе под колеса водитель ржавого пикапа, перемахивая через твою полосу.

Я считаю себя неплохим мотоциклистом, но все же собираюсь прожить до глубокой старости. А на дорогах полно опасностей, которые могут навсегда положить конец моей мотоциклетной карьере. Многие мотоциклисты, как тот парень на Ducati, любят «зажечь» на общественных дорогах, но катаются они обычно недолго. Большинство же не любит штрафы и аварии. Сам я за



Управление копией гоночного мотоцикла на обычной дороге — это вызов, который большинству из нас не под силу



долгие годы понял: главное — наслаждаться поездкой, а со скоростью это удовольствие не очень сильно связано.

Если мотоцикл ведет себя слишком своевольно, а ситуация часто выходит из-под контроля, значит, в вашем союзе ведущую роль играет мотоцикл, а ты играешь роль багажа. Нам хотелось бы до тебя донести два очень важных момента. Во-первых, думай, на какой машине ты едешь. Сияющие спортбайки со 150 «лошадьми» под облицовкой шикарно смотрятся на парковке, но удерживать их на 270 км/ч на обычной дороге получится далеко не у всех.

Что же делает тот хозяин Ducati? Вот он несется по дороге и отрывается по полной. В кровь впрыскиваются порции адреналина, не хватает только умения водить на высокой скорости. Он сгоряча влетает в поворот, но где-то на полпути до него вдруг доходит, что деревья приближаются как-то слишком быстро и машина в поворот не вписывается. Он начинает паниковать. Правой рукой глушит двигатель, а правой ногой жмет на задний тормоз. Айдиос, бэби.

Выбор мотоцикла

Объем двигателя моего первого мотоцикла был всего 150 см³. Через год я перешел на 305 кубов, потом на разные 500-, 750-, 800-, 850-, 900- и 1000-кубовые аппараты. Пару лет назад прикупил в свою «конюшню» эндуро на 350 кубов — и заново открыл радости катания на маленьком мотоцикле — по дороге и по бездорожью. В Сан-Франциско я поехал как раз на нем. И не прогадал: такой мотоцикл, как для извилистых загородных трасс, так и для плотного городского трафика, — самое то. *«Крошка-трехсотпятидесятка, — подумал ты, — залез с этими своими «монстрами» и в калифорнийские ущелья? Тебя в кусты не снесло?»*

Ну да, другие на меня странно поглядывали. А водитель однажды спросил про максималку и аппетит мотора. Я сказал, что могу свободно ехать на 115 км/ч, а топлива хватает на 300 км — он мне, похоже, не поверил. Больше всего их поразило, что на очень плохих дорогах я на своем аппарате совершенно не отставал от группы и при этом еще умудрялся обгонять машины посерьезнее. Более легкий мотоцикл и его тяжелый коллега могут пройти поворот одинаково быстро, и при этом риск совершить ошибку меньше у легкого мотоцикла. Мне было хорошо на 350-ом и на узеньких горных дорожках, и на шоссе. Я совсем не жалею, что оставил дома своего огнедышащего 1000-кубового «зверя».

Собираясь прикупить еще один мотоцикл или заменить старый, обрати внимание и на модели двойного назначения в диапазоне 350–650 см³ или на обычные 600-кубовые спортбайки. Разумеется, если ты всегда едешь с пассажиром, пересекаешь страну от моря до моря или возишь тяжелое походное снаряжение, тебе не обойтись без большого 1200- или 1500-кубового турера. Просто не забывай, что мотоциклы средних размеров — тоже штука стоящая. Но какой бы ни была машина, общие правила управления не меняются. Поговорим еще немного о технике прохождения виража, чтобы уберечь тебя от беды и в целом сделать веселее «жизнь на двух колесах».

Темп езды

Большинство из нас любит ездить на мощных мотоциклах. Нам нравится, как тяжелая машина ложится в поворот, мы ценим ощущения от легких тычков под зад при ускорении по прямой. Но где-то между мотогонщиком и дураком стоит красивый и энергичный человек, который катается с минимумом рисков — им-то и нужно стать. Именно с этой задачей поможет справиться наша книга.

Большей частью мы говорим о чисто технических приемах. Пилотаж. Торможение. Работа «газом». Поворотные траектории. Но неотъемлемая часть езды на мотоцикле — это темп. Удовольствие от катания сильно зависит от правильного выбора темпа в конкретной обстановке.

Представь музыканта, который все произведения играет одинаково: громко и быстро. Энергичное аллегро может подойти для чего-то вроде «Полета шмеля», но в блюзе, кантри или в гимне оно явно лишнее. Темп зависит от настроения самого произведения. Тот же принцип можно отнести и к езде на мотоцикле. Твоя скорость будет зависеть и от дороги, и от ситуации, и от мотоцикла, и от полутчиков, и от погоды, а также от твоего отношения к происходящему. Свою скорость — правильный темп — ты должен определить сам. Причем это касается не только скорости езды, но и ритма подхода к виражу, торможения, наклона мотоцикла и выхода из виража на «газу».

Например, от скорости наклона мотоцикла в поворот зависит усилие на руль. Надави на нижнюю ручку слишком сильно — и мотоцикл упадет. Нажми слишком мягко — и он опять поднимется вертикально. Надави посильнее — переднее колесо соскользнет. Надави слишком лениво — и улетишь в кусты, не успев повернуть. В каждом вираже должна быть своя скорость. Пробуя разные поворотные траектории, тебе придется экспериментировать и с темпом.

Темп торможения

Если правило № 1 выживания в городском трафике — экстренное торможение, то правило № 2 — правильная скорость входа в вираж, чтобы не пришлось тормозить слишком сильно или слишком рано. Только мотогонщики могут позволить себе тормозить позднее или применять задний тормоз глубоко на вираже. На обычной дороге позднее торможение забирает слишком много сцепления (которое очень нужно на повороте), и мотоцикл начинает заносить (что в любом случае может плохо для тебя кончиться). Один из главных аспектов техники торможения — научиться все делать вовремя.

И вообще, как быстро ты сжимаешь рычаг при торможении? И как сильно? Насколько быстро отпускаешь его? Тебе не кажется, что уметь отпускать тормоза так же важно, как и уметь их нажимать? Если ты слишком сильно вцепишься в передний тормоз, пружина подвески полностью сожмется. Потом ты резко отпустишь его, и передняя часть мотоцикла подскочит вверх, соотношение сцеплений переднего и заднего колес нарушится, и мотоцикл опрокинется. Жми на тормоза аккуратно, и так же аккуратно их отпускай. Запом-

ни: добавлять усилие нужно только одну полную секунду, пока вес перемещается к переднему колесу. Потом отпусти рычаг и спроси себя, когда нужно оставить тормоз. Совсем не обязательно тратить на торможение драгоценное сцепление, когда мотоцикл в наклоне. Умный парень выходит на поворотную скорость заранее и отпускает тормоза до того, как наклонить машину в вираж. А если ты подработаешь задним тормозом в наклоне (отжимное торможение), то тяга двигателя будет более ровной, и скорость при этом не увеличится. Если приходится тормозить поздно, это намек на неправильную скорость при входе в поворот.

Тут ты можешь спросить, почему нельзя просто ехать потихоньку, регулируя скорость двигателем. Многие так и делают — именно они потом попадают в аварии, потому что не научились правильно тормозить. Чтобы в нужный момент срабатывали правильные рефлексy, их надо развивать заранее: приучись применять передний тормоз и используй оба тормоза на поворотах, пусть и совсем немного.

Темп прохождения виража

Мы уже сказали, как важно найти правильную скорость входа в поворот. Единственный способ это сделать — внимательно проанализировать предыдущий. Если после наклона тебе приходится прикрывать «дырку» или тормозить, значит, ты вошел слишком быстро. Скорость на входе в вираж должна позволить тебе спокойно проехать его на «газу» целиком. С этим хорошо помогают разобраться несколько поворотов, следующих один за другим. Если ты немного запаздываешь и тебя заносит на втором повороте, а потом на третьем (еще больше), а потом и на четвертом (ты почти съехал на обочину) — значит, мотоцикл едет быстрее, чем ты воображаешь. Входи в повороты еще медленнее, восстанови контроль над машиной и едь в своем, более спокойном темпе.

Темп двигателя

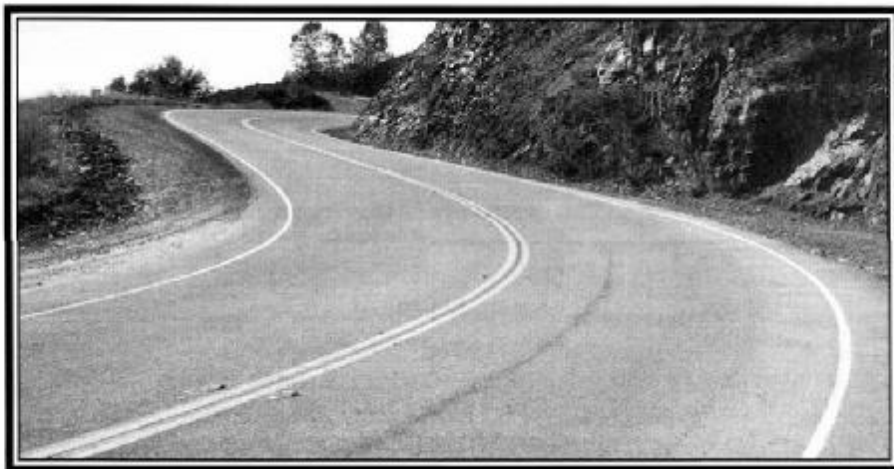
Мы уже задавали этот вопрос, но все-таки зададим его еще раз: в какой момент ты начинаешь добавлять «газу» при прохождении виража? Ты приглушаешь двигатель и ждешь, когда его компрессия сама замедлит ход машины на середине виража? Ты выжидаешь, пока мотоцикл не поднимется, прежде чем добавить «газу»? Или отпускаешь дроссель уже в наклоне? Если только это не совсем странный поворот на спуске горы, правильный момент для отпущения заслонки — момент наклона, задолго до вершины виража.

Если ты перед входом в поворот достаточно замедлишься, потом уложишь мотоцикл в красивую правильную дугу и одновременно добавишь немного «газу», вся процедура пройдет гораздо спокойней и приятней. Здесь не надо никаких резких выбросов энергии, только ровная тяга на протяжении всего виража. Если на полпути байк вдруг начинает заносить, а тебя бросает в панику, задумайся о своих поворотных траекториях и работе с двигателем.

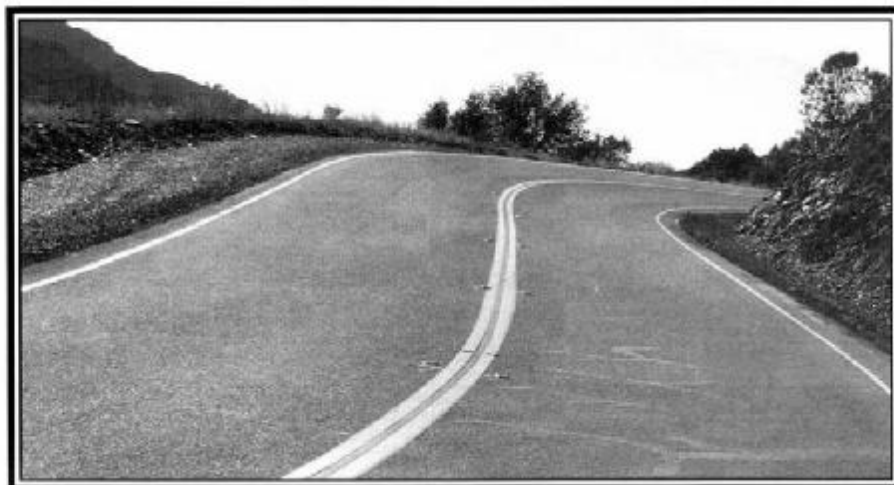
Темп наклона

Нельзя наклонять мотоцикл слишком рано — так он поедет к внутренней границе полосы, и его широко занесет на вершине виража. С наклоном не спеши — подведи аппарат ближе к внешней стороне ряда, потом сильно и аккуратно его наклони, чтобы переднее колесо смотрело в сторону отложенной вершины. На нижнюю ручку нужно давить уверенно и плавно — никаких резких толчков, чтобы при выходе на кривую шасси меньше виляло.

Чем ровнее ты движешься перед наклоном, тем больше сцепления сохраняешь для поворота и, следовательно, меньше рискуешь с него сорваться.

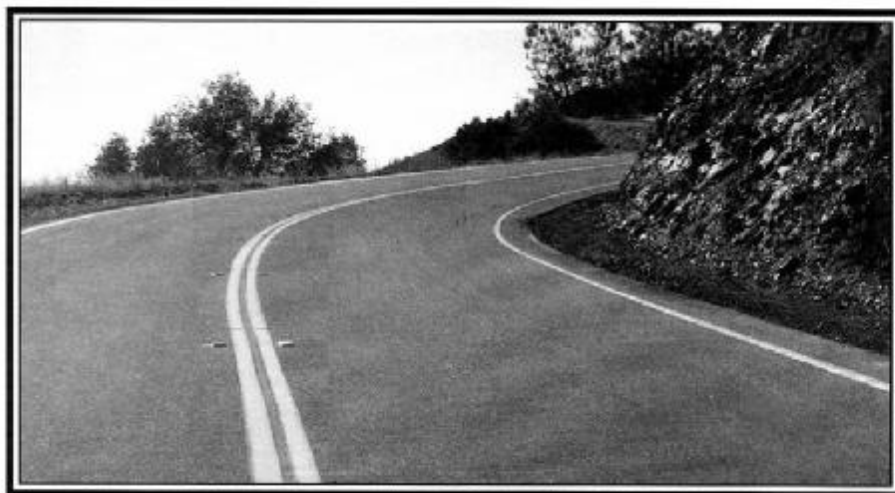


Левый поворот начинай с крайней правой стороны полосы, сбрось перед тем скорость до той, которая позволит пройти на «газу» весь поворот

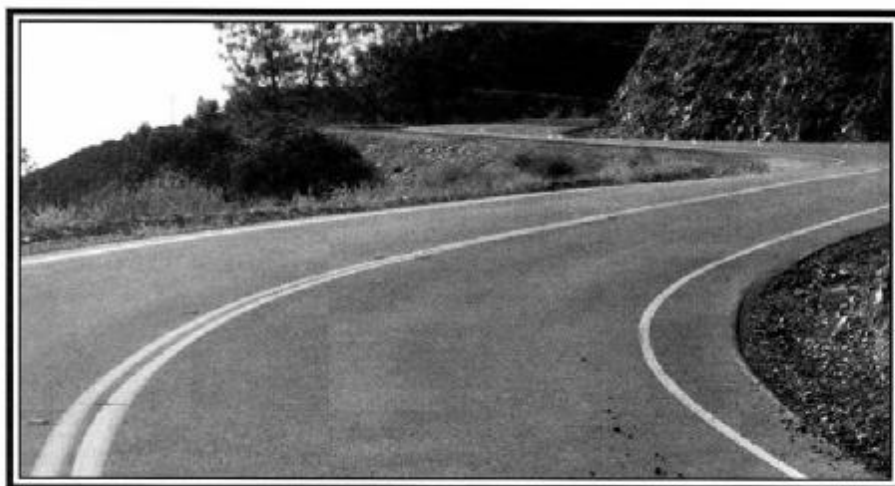


Широким захватом в правый поворот направит мотоцикл к центру дороги

На последнем отрезке виража мотоцикл опять пора выравнивать. Резко давить на верхнюю ручку не стоит, разве что для объезда внезапно возникшего препятствия. Просто добавь немного «газу» и дай мотоциклу встать самому — это он и сделает на дуге при выходе из поворота. Если на пути никого нет и дорога ровная, можешь использовать всю ширину своей полосы. В серии поворотов собирай все это воедино.



На подходе к правому повороту слегка притормози, скорость должна быть такой, ...



...которая позволит пройти весь поворот на «газу». И не забывай: мотоцикл должен быть направлен на отложенную вершину, что находится за поворотом, а не за теми валунами



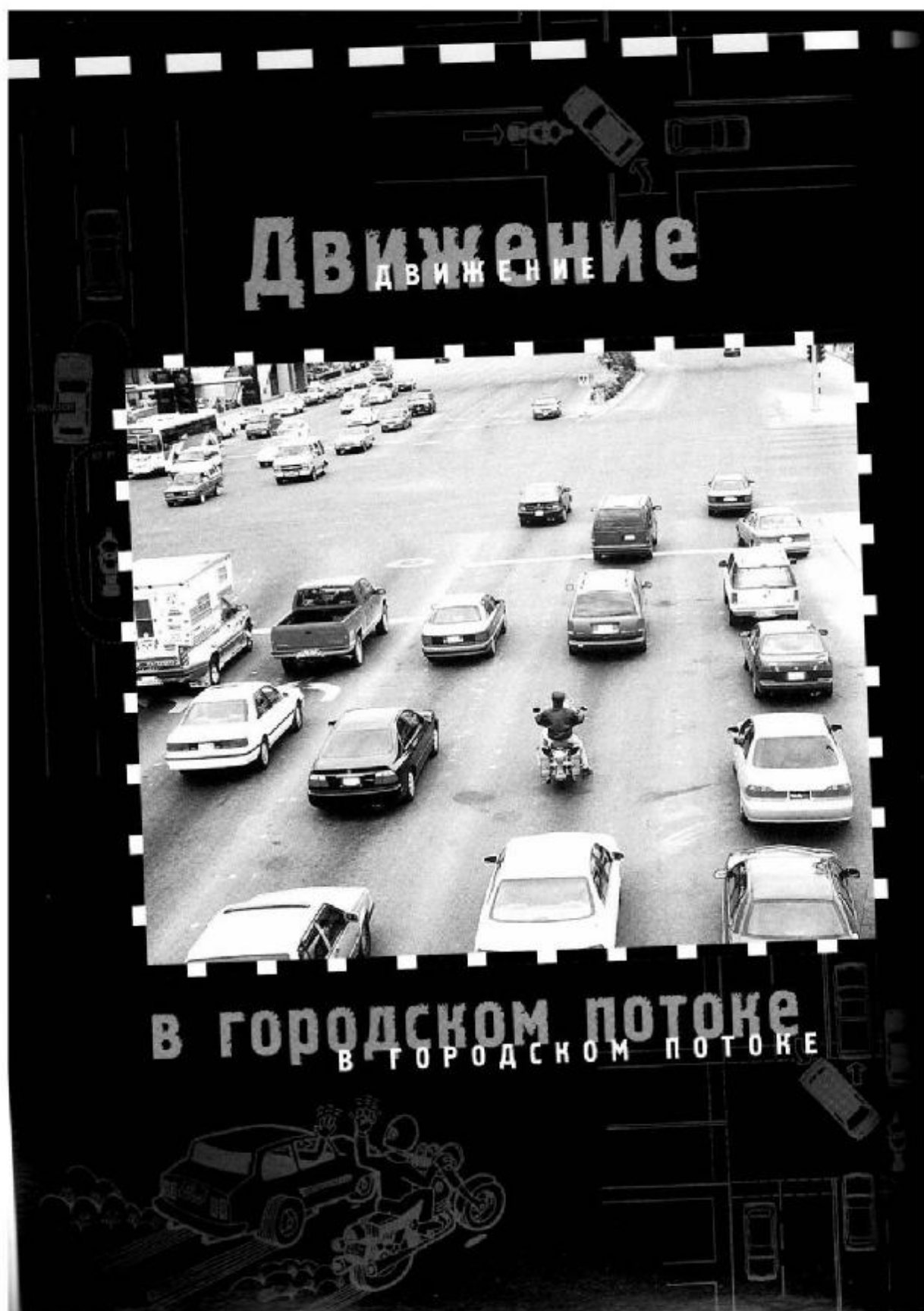
А теперь тебя ждет левый поворот, сразу за которым идет правый. Снова встань ближе к внешней границе полосы...



...и сбрось скорость до той, которая позволит пройти на «газе» весь поворот, после того как ты уложишь в него мотоцикл. Если впереди есть еще один поворот, начинай планировать его окна и траекторию прямо сейчас

Удовольствие от пилотажа

Вывод из всего сказанного: ощущение контроля дарит гораздо больше удовольствия, чем цифры на спидометре. Для этого нужно учиться выбирать правильный момент для всех своих действий. Многие замечают, и с удивлением, что правильный темп езды позволяет гораздо быстрее проходить повороты и улучшает управляемость машины в целом. Для многих из нас хорошее утро — это утро, проведенное на любимой трассе на быстром и легко управляемом мотоцикле.



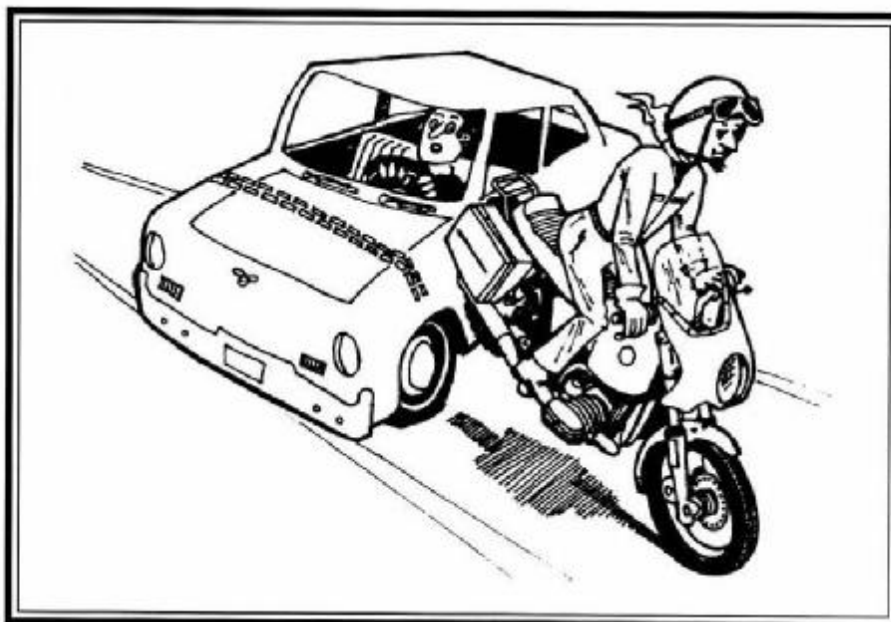
ГЛАВА 4

ДВИЖЕНИЕ В ГОРОДСКОМ ПОТОКЕ

Городской трафик

Я периодически езжу на мотоцикле в другие страны. До сих пор все путешествия проходили отлично, поражает меня только отношение окружающих к таким поездкам. Несколько лет назад я участвовал в туре по Южной Африке на эндуро BMW GS. Потом сослуживцы чаще всего спрашивали: «А ты за себя не боишься? Там же опасно». Разумеется, вопрос личной безопасности меня очень даже волновал, но все же расовых беспорядков я боялся гораздо меньше, чем южно-африканского городского трафика. Нужно принять это как факт: в любой стране кататься на мотоцикле по городу опасно.

Есть некоторый шанс, что тебя убьют в Афганистане, а в Блумфонтейне попадут зажигательной бомбой, но все же у бешеного таксиста где-нибудь в Цинциннати или у грузовика в Толедо гораздо больше шансов тебя задавить. Другими словами, самый страшный враг туриста — это вовсе не террорист-фанатик, жаждущий его ограбить, пристрелить, поджечь или взорвать. Самые большие опасности ждут мотопутешественника именно на дорогах большого города, и так практически во всех странах.



Совет туристам

Если вы волнуетесь за собственную безопасность в путешествии, я вам настоятельно рекомендую (тут следует тревожное музыкальное сопровождение): **ДЕРЖИТЕСЬ ПОДАЛЬШЕ ОТ БОЛЬШИХ ГОРОДОВ.** Езьте куда угодно, только не в большие города. Город — это поле боя, на котором сражаются автомобили и грузовики, автобусы и поезда, троллейбусы и запряженные ослами повозки, велосипеды, скейтборды и прочие колесные средства передвижения, которые, похоже, думают только о том, как бы сбить побольше себе подобных. Умный мотоциклист не захочет оказаться в такой обстановке.

Но тебе все равно придется, не правда ли?

Я отлично понимаю, что ты меня не слушаешься и все равно будешь заезжать в большие города. Может быть, ты даже живешь в одном из них. Или живешь в пригороде и едешь в город на мотоцикле, потому что для него легче найти место на парковке. Или твоя заветная мечта — сфотографироваться на байке рядом со статуей Свободы, до которой сначала надо добраться. А может, ты едешь в «Диснейленд» через Сан-Бернардино или направляешься в городок Стургис и ради этого проезжаешь через весь Чикаго. А может, ты последуешь моему примеру: окончательно свихнешься и начнешь каждый день добираться на мотоцикле до работы. Какими бы ни были причины, для езды по городу нужно овладеть навыками выживания в городском трафике. Так что поставь свой «скутер» в гараж, налей чего-нибудь в стакан, бери стул и приготовься усваивать информацию.

Внезапные столкновения

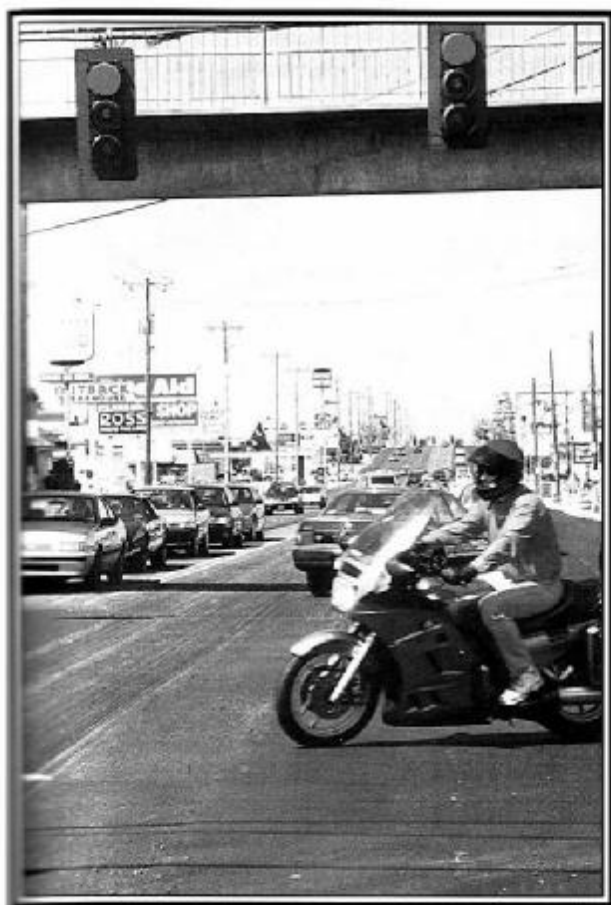
Первое, что нужно сказать по поводу «внезапных» столкновений: они редко бывают такими уж внезапными, какими их считают участники. Конечно, когда вы с тем таксистом несетесь друг другу навстречу и столкнетесь через 2 секунды, это кажется очень неожиданным. Но чаще всего такие ситуации — результат невнимательности к происходящему на дороге. Иногда человек обращает внимание на некоторые вещи слишком поздно — за секунду или две до столкновения. Аварии почти всегда можно предвидеть за несколько секунд до того, как она произойдет, если смотреть правильно, в нужном направлении и на нужный объект. Если разобраться в ситуации, обычно еще можно что-то подправить и избежать тяжелых последствий.

Городские дороги так опасны, потому что на них слишком много всего происходит одновременно. Машины едут в несколько рядов и во всех направлениях, на перекрестках один поток пересекается с другим, машины паркуются в два ряда, пешеходы перебегают улицу не по правилам, велосипедисты лихачат, грузовики гудят, а из автобусов капает масло. В глазах рябит от всех этих полос разметки, трамвайных путей, неровных настилов моста и поджигающих свою жертву рытвин. Повсюду висят тучи дорожных знаков и указателей, которые иногда противоречат друг другу. Все это — еще не самое страшное из того, что может быть. Нужно быть внимательным, любая мелочь может стать причиной беды. Парадокс: потенциальные опасности поджидают

со всех сторон, одновременно, и их так много, что отслеживать каждую совершенно нереально. Что же делать? Попробуем разобраться.

Первое — нужно разделить потенциально опасные ситуации. Ничего нельзя упускать из виду, но вполне можно отделить одну опасность от другой хотя бы на пару метров или миллисекунд. Конечно, заставить других отодвинуться подальше или ехать медленнее не получится, но наблюдать за ними с большего расстояния или чуть дольше вполне реально.

Дорогу лучше изучать издалека. Чем раньше ты обнаружишь признаки надвигающейся катастрофы, тем быстрее проанализируешь ситуацию, примешь решение и справишься с задачей. Не понадобятся никакие резкие панические маневры, потому что ты заранее подкорректируешь курс и решишь проблему. Специалисты по дорожной безопасности обычно рекомендуют смотреть вперед на 12 секунд. С расстояния, которое ты проедешь за это время, ситуация еще хорошо просматривается. Другими словами, нужно заметить проблему за 12 секунд до того, как она превратится в опасность.



Перекрестки — это зоны особой опасности, на них нужно быть особенно внимательным

Смотри на 12 секунд вперед

Смотреть на 12 секунд вперед — хорошая привычка, но это не значит просто бездумно таращиться на дорогу. Нужно уметь наблюдать. Наблюдать — означает скользить взглядом по дороге, внимательно смотреть на происходящее и делать правильные выводы.

Прямо сейчас проведи эксперимент. Перечитай предыдущий абзац еще раз, только несколько иначе: читай строку, потом две секунды смотри по сторонам, потом читай дальше. Проверь себя: запомнил ли ты прочитанное и насколько подробно изучил происходящее вокруг — время на часах, название передачи по телевизору, кто еще есть в комнате, цвет проехавшей машины, картину на стене, и т. д. Не так-то это просто, да? Хочется или оглядеться вокруг, бросив читать, или продолжить читать, бросив оглядываться. То же самое мы делаем на дороге, когда пытаемся одновременно вести мотоцикл и следить за другими машинами. Посуди сам: как только ты увидел, который сейчас час и кто еще есть в комнате, ситуация становится понятной. Потом тебе останется только отслеживать изменения.

То же самое на дороге. Нужно видеть все, но фокусироваться постоянно стоит только на изменяющихся ситуациях, которые могут стать опасными. Например, огромный шумный грузовик на соседней полосе так и притягивает взгляд, но ты посмотришь на него несколько раз и убедишься в его безобидности. А вон там, впереди, машина приближается к перекрестку и почти не привлекает внимания. Но я-то знаю: машины, делающие левый поворот, очень опасны для мотоциклистов. Так что оторви взгляд от грузовика и следи за поворачивающей машиной.

Опасные зоны

Особо опасные зоны — перекрестки, на них нужно быть особенно внимательным. Если человек туго соображает, он может сделать на них кучу ошибок: встать перед другими машинами, резко повернуть или затормозить, проехать на красный свет. Запомни, что перекресток — это любое пересечение путей, сюда относятся и восьмиполосные транспортные артерии, и дорожки на парковке у супермаркета.

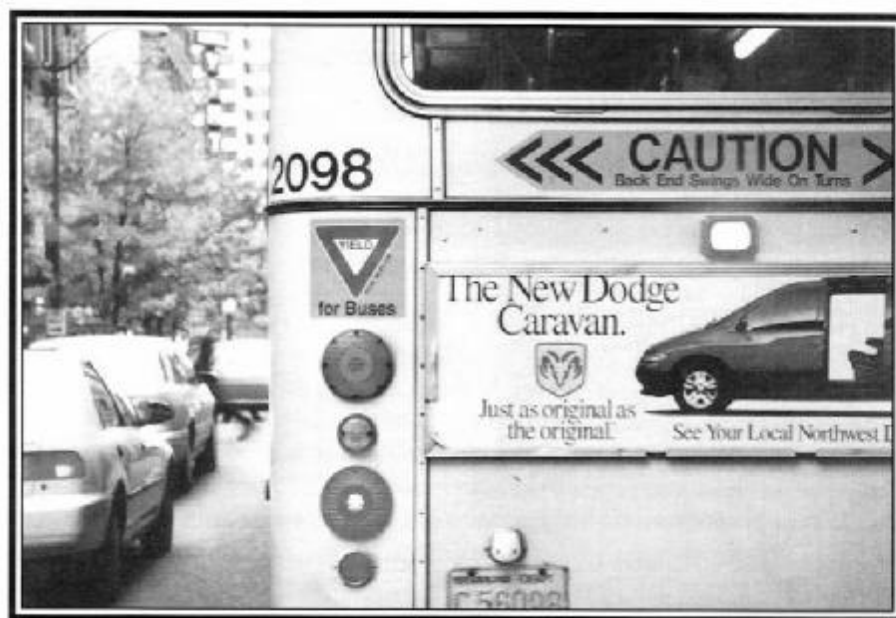
Маленькое примечание: примерно 3/4 всех мотоциклетных аварий — столкновения с машинами, а оставшаяся 1/4 часть — это столкновения мотоциклистов с машинами, резко делающими левый поворот прямо перед ними.

И еще: значительный процент аварий на перекрестках приходится на столкновения с машинами, выскакивающими с боковых дорог. Именно в таких авариях гибнет очень много мотоциклистов. Не важно, кто виноват — мотоциклист в любом случае страдает от них больше.

Отделяем и отделяемся от опасных ситуаций

Мы мысленно отделяем друг от друга разные наблюдения о происходящем вокруг. Точно так же можно физически отгородиться от любых опасностей: просто отъезжаешь подальше, меняешь полосу или скорость. Если какой-то грузовик очень сильно отвлекает, в твоих силах ускориться и обогнать его или, наоборот, приотстать, или перестроиться в другой ряд. Точно так же можно уехать от слишком медленной машины, прямо-таки нарывающейся на неприятности. Если с боковой улочки высовывается машина, можно сменить полосу и убраться с ее пути.

Так как перекрестки представляют собой большую проблему, на подходе к ним я стараюсь разобраться с другими трудностями (если, конечно, они вообще есть). Например, отделяюсь от севшего на хвост агрессивного водителя или от машины, едущей рядом по смежной полосе. Я пытаюсь, насколько это возможно, держаться подальше от грузовиков и автобусов, потому что за ними трудно что-то рассмотреть. И вообще, очень не хочется стать жертвой, поэтому лучше не давать опасностям размножаться — что бы ни происходило на дороге. Всегда контролирую ситуацию и стараюсь оказаться в как можно более выгодном положении. Не позволяй зажать себя в угол или загнать в коробку.



Сразу отъезжай от закрывающих обзор автобусов или грузовиков

Я тебя не видел!

Если водители автомобилей сбивают бедных мотоциклистов, они всегда говорят одно и то же: *«Я тебя не видел»*. Вот стоит один такой, смотрит на несчастного мотоциклиста, скрюченного под грудой искореженного металла, и роняет что-то вроде: *«Господи, я тебя и не заметил. Ты так быстро появился, в черной коже весь, к тому же — у тебя фары были выключены»*. Разумеется, иногда водитель машины действительно не видит мотоциклиста, но многие опытные мотоциклисты подозревают, что фраза эта — лишь жалкая отговорка. Если водитель не успел резко повернуть налево прямо под носом у мотоциклиста, он ведь не станет говорить: *«Я тебя видел, но очень торопился и понадеялся, что ты свернешь»*.

Некоторые специалисты по безопасности дорожного движения столько раз слышали отмазку о «неприметности мотоциклиста» в плотном городском трафике, что даже сами в нее поверили. Следовательно, решить проблему легко: нужно просто сделать мотоциклистов более заметными. Например, нарядить в яркую цветную одежду, заставить ослеплять всех дальним светом фар и нацарапать «Отвали!» на брызговике.

Большинство моих друзей-мотоциклистов со стажем недоуменно разводят руками. *«Розовую кожу мы носить не будем»*, — усмеваются они. Опытные люди просто не верят в миф «я тебя не видел» и вполне обоснованно относят все эти яркие штучки скорее к волшебным талисманам, а не к действительно надежным средствам обеспечения собственной безопасности. Напомним, что талисман вроде как отгоняет зло сам, так что его обладателю даже ничего не нужно делать. Авторы идеи искренне считают, что яркая вещь делает тебя

заметным и убедит других участников движения не вставать на твоём пути. Но ветераны знают, что столкновение (или его отсутствие) больше зависит от твоей готовности уступить кому-то дорогу. Тут даже неважно, видят тебя или нет.

Очень редко получается контролировать абсолютно все, и иногда остается только надеяться, что на тебя никто не наедет. Определенная доля правды в «теории незаметности» все же есть. Мотоцикл — машина небольшая, и в дорожном потоке его труднее заметить. Даже не видно, насколько быстро он приближается — по свету единственной 15-сантиметровой фары это сделать сложно. Так что мотоциклисту все же стоит сделать себя более заметным, специально для водителей, которые действительно не хотят на кого-нибудь наехать. Это особенно важно для тех, кто только начинает водить мотоцикл и на городских дорогах больше полагается на других, чем на собственную ловкость. Лучше сделать себя позаметней и помочь этим другим. Каким бы ни был твой уровень водительского мастерства, найди ту степень заметности, которая будет отвечать твоим нуждам и находиться в рамках разумного.

Вот некоторые способы выделиться на дороге:

- Подумай о мотоэкипировке более ярких расцветок — рыжевато-коричневой, серебристой, желтой или ярко-синей. Пришей яркие полоски к темной куртке/брюкам или надевай в поездку поверх куртки яркий светоотражающий жилет.
- Носи шлем яркого цвета или с яркими полосками.
- Приобретая новую машину или подкрашивая старую, обрати внимание на более яркие расцветки.
- Не забывай включать желтые боковые фары — и пусть они будут расставлены настолько широко, насколько это позволяет закон и практические соображения.
- Если ты любишь покататься ночью, прилепи светоотражающие полоски на седельные сумки, багажник и шлем. Поставь как можно шире дополнительные задние габаритные фары.

Движение — жизнь

Умный мотоциклист может научиться некоторым приемам, которые помогут ему избежать опасностей и реже попадать в ситуации, когда надо резко маневрировать и уклоняться.

Об этом уже шла речь чуть раньше, и я тогда немножко преувеличил. Мы можем научиться избегать практически любые неприятные дорожные происшествия, но все равно что-то на дороге периодически будет случаться. Иногда это нельзя предугадать. Например, на дорогу перед тобой вдруг свалится камень, или посреди ночи черная лошадь сбежит из своего загона и встанет прямо на шоссе. За две секунды до столкновения ты будешь действовать так, как привык. Если ты привык выжимать передний тормоз на грани сцепления, то, не задумываясь, вцепишься в него. Если всегда толкаешь руль, чтобы быстро вильнуть, так и поступишь. Вот почему я не устаю повторять: всегда проходи повороты по всем правилам (даже если в этом нет необходимости) и хотя бы раз в сезон тренируй экстренные навыки (например, резкое торможение или уклонение от препятствия). Но в городском трафике недос-

точно просто хорошо уметь маневрировать. Здесь нужно еще научиться понимать ситуацию на дороге и предсказывать события.

Ловушки на перекрестке

В городе полно ловушек, только и поджидающих зазевавшегося мотоциклиста. Самая большая опасность — столкновение с другими участниками движения. Новички мотоциклетного дела могут подумать, что просто научиться балансировать, менять положение и контролировать тягу двигателя вполне достаточно, чтобы удержаться на двух колесах. Но жизнь показывает: чтобы не попадать в аварии, нужно быть умнее и ловчее всех остальных участников движения.

Ловушками на перекрестке часто становятся машины, ожидающие, пока ты проедешь. Ага, ты подъезжаешь ближе, а эта машина вдруг срывается с места и — хлоп! — ты попался. По статистике, примерно 2/3 всех мотоциклетных ДТП и половина всех смертельных случаев среди мотоциклистов происходит именно на перекрестках. До столкновения остается всего две секунды, и многие неопытные мотоциклисты врезаются в бок машины, не успевая даже дотянуться до переднего тормоза.

Чтобы научиться успешно бороться с неприятностями на перекрестках, нужно придумать, как это сделать. Для начала определимся со значением слова «перекресток», чтобы понимать друг друга правильно, а потом опишем происшествия, характерные для того или иного вида перекрестка. В конце рассмотрим практические способы того, как вовремя заметить и предотвратить столкновение.

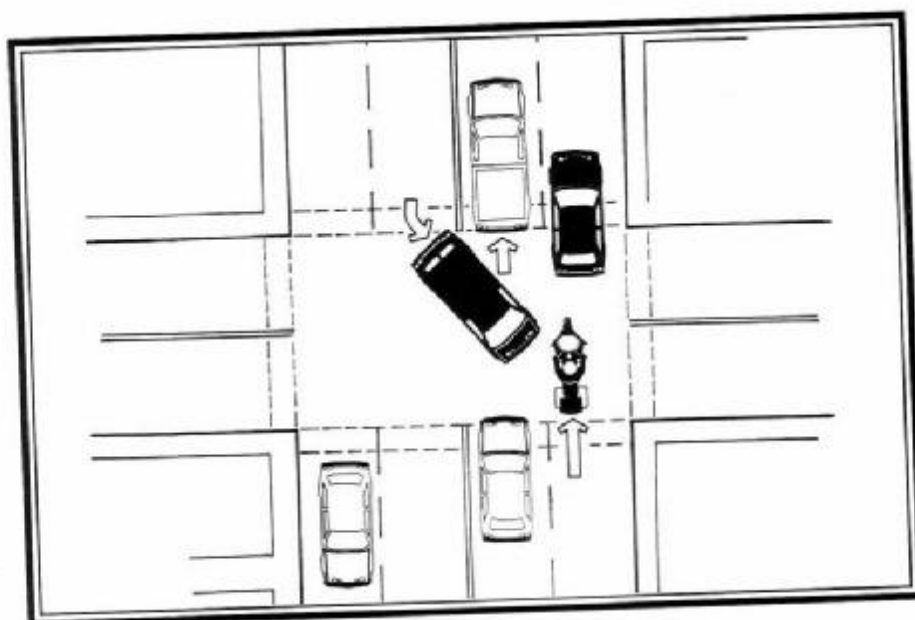


Классический левый поворот

Перекресток — это любая точка контакта двух потоков движения, включая выезды на бензоколонки, в переулки, на подъездные дорожки, движение в торговых пассажах — везде, где одно транспортное средство может пересечь путь другого. На схеме показаны различные виды перекрестков, процент случающихся на них происшествий и их жертв.

Согласно отчету Хёрта, примерно половина мотоциклетных аварий происходит по вине других участников движения (как правило, автомобилистов), нарушающих право проезда мотоциклиста. Если сравнить соотношение количества всех ДТП и ДТП со смертельным исходом, можно заметить интересные вещи. На выездах из переулков случается всего 13% аварий, но при этом на них приходится 17% смертельных случаев от общего количества погибающих в авариях мотоциклистов. Очевидно, что нужно обращать особое внимание на машины, выезжающие из переулков и с выездных дорожек. Большинство аварий происходит на крестообразных перекрестках, на них приходится 22% смертельных исходов. Так что, в первую очередь поговорим о происшествиях именно на этих участках дороги.

Огромное количество столкновений автомобилей и мотоциклов (28%) происходит во время левого поворота автомобиля. Обычно водитель машины поворачивает прямо перед мотоциклистом, вынуждая того врезаться себе в бок. Хотя чаще всего поворачивающая налево машина появляется с противоположной стороны, есть и другие варианты — их тоже надо учитывать. Левый поворот также может сделать машина, выезжающая с боковой улицы слева или справа от нас. Такие машины могут быть скрыты за автобусами, грузовиками или припаркованными машинами и появиться внезапно.



Классический левый поворот, вид сверху

все ДТП	ДТП с жертвами
03%	04%

Район происшествия

деловой центр/магазины	37%
жилой район	32%
спальный район	09%
промышленный район	08%
сельская местность	07%
школьная территория	04%
10%	07%

Примечание: 3% всех ДТП произошли на перекрестках с выездом на боковую дорогу

13%	17%
-----	-----

38%	22%
-----	-----

33%	50%
-----	-----

угловой

T-перекресток

Переулок

Выездной путь

Крестовой перекресток

Автомобилист с правой полосы дороги с односторонним движением вполне может застать мотоциклиста врасплох, если вдруг вздумает перед ним повернуть налево.

Прежде чем говорить о способах избежания столкновений, отметим еще раз: столкновение бывает «внезапным» только тогда, когда оба участника не попытались разглядеть его издалека. Иногда люди говорят, что увидели другую машину всего лишь за 2 секунды до столкновения. Тем самым они признают, что не смотрели достаточно далеко вперед, не знали, что там нужно высматривать, или просто не думали о возможности столкновения.

Смотри выше

Я уже говорил о том, что дорогу нужно просматривать на 12 секунд вперед. На скорости 65 км/ч за эти 12 секунд ты успеешь проехать более 200 м! Если из-за других машин или иных препятствий невозможно смотреть так далеко, сбрось скорость — так будет больше времени среагировать, если прямо перед тобой вдруг что-то появится. Особенно опасны большие машины — они не только ограничивают обзор, но и не дают другим тебя увидеть.

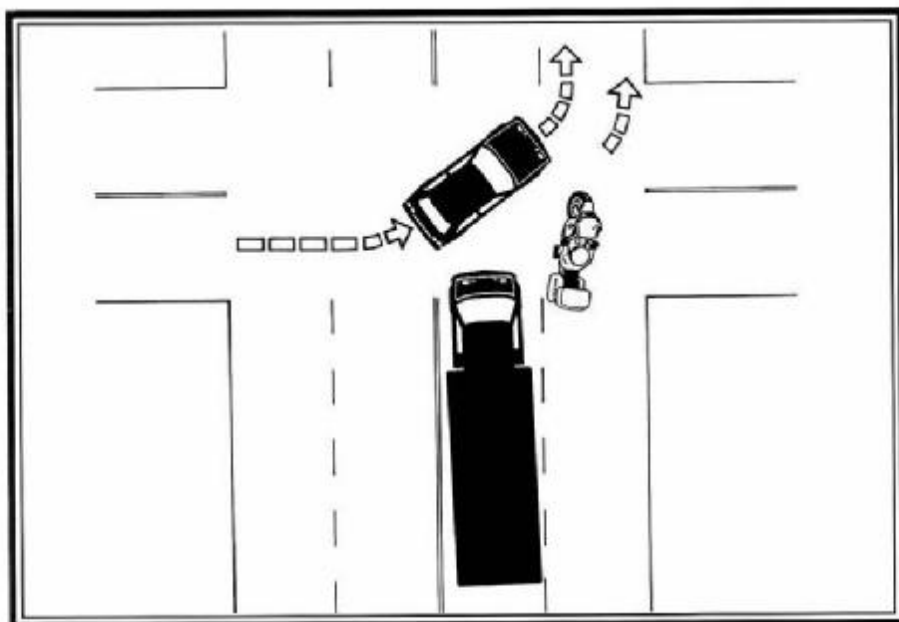
Остерегайся проезжающих мимо грузовиков или автобусов, собирающихся повернуть. Проблема здесь в том, что ты не видишь происходящее впереди, и тебя тоже никто не видит.

Водитель может захотеть повернуть с противоположной полосы налево и подумать, что за этим автобусом никого нет, а через просвет легко проскочить. Самое мудрое — вообще никогда не вставать за большими машинами (автобусами и т. д.).

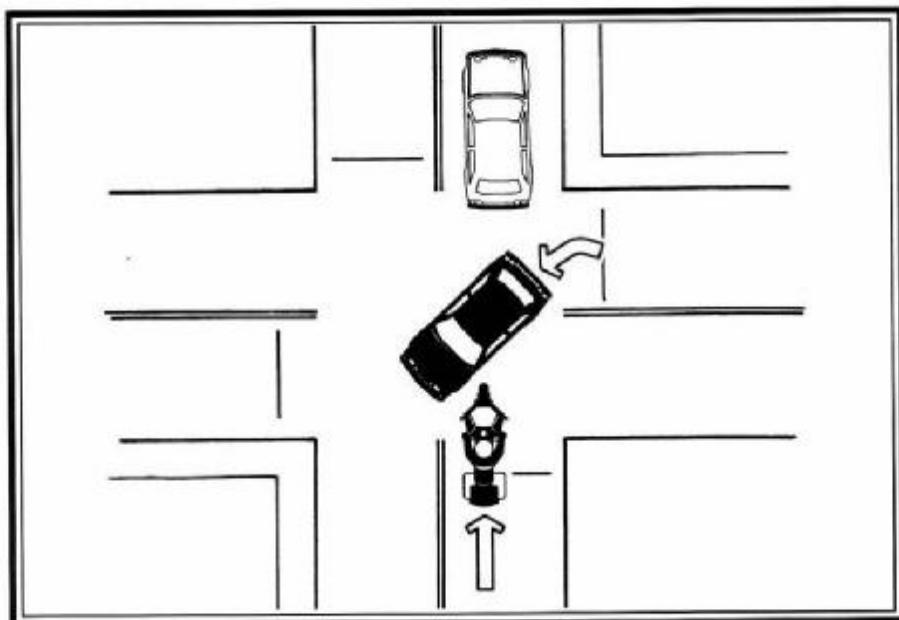
Если приближающаяся по противоположной полосе машина собирается сделать левый поворот, вот как ты можешь это определить:

- На подходе к перекрестку машина замедляется.
- Капот слегка «клюет» — водитель притормаживает.
- Машина выходит на поворотную траекторию или подходит ближе к центральной линии.
- Переднее колесо поворачивается в твою сторону.

Водитель, конечно, может просигнализировать перед поворотом, но сигнал ничего не скажет о том, в какой именно момент машина окажется у тебя на пути. Специалисты по безопасности иногда советуют установить зрительный контакт с водителем, но это еще не гарантирует идеальное взаимопонимание. Заметив машину, которая теоретически может оказаться у тебя на пути, определи ее намерения. А теперь мы будем давать практические советы, как избежать столкновения.

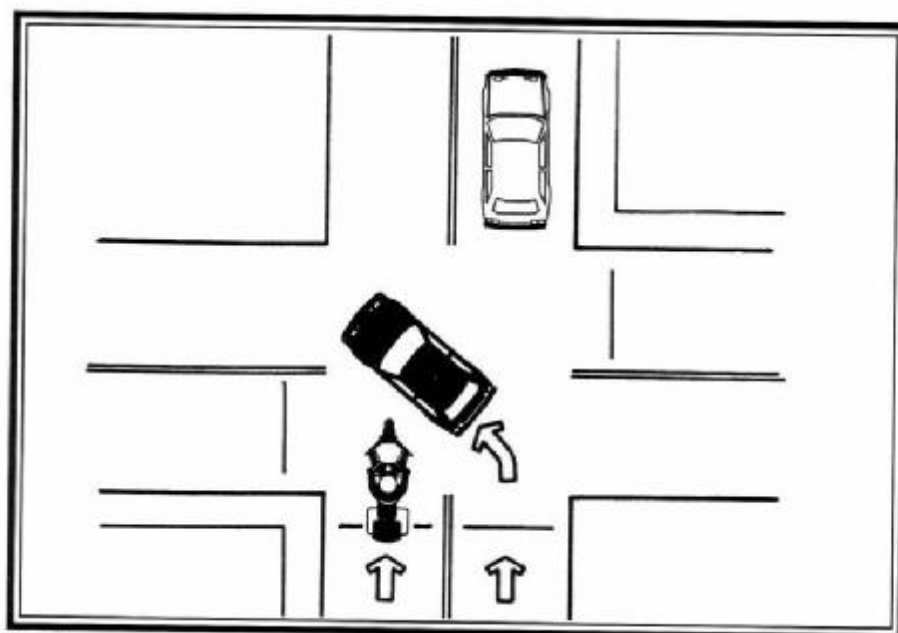


Машина, делающая левый поворот с улицы слева от тебя

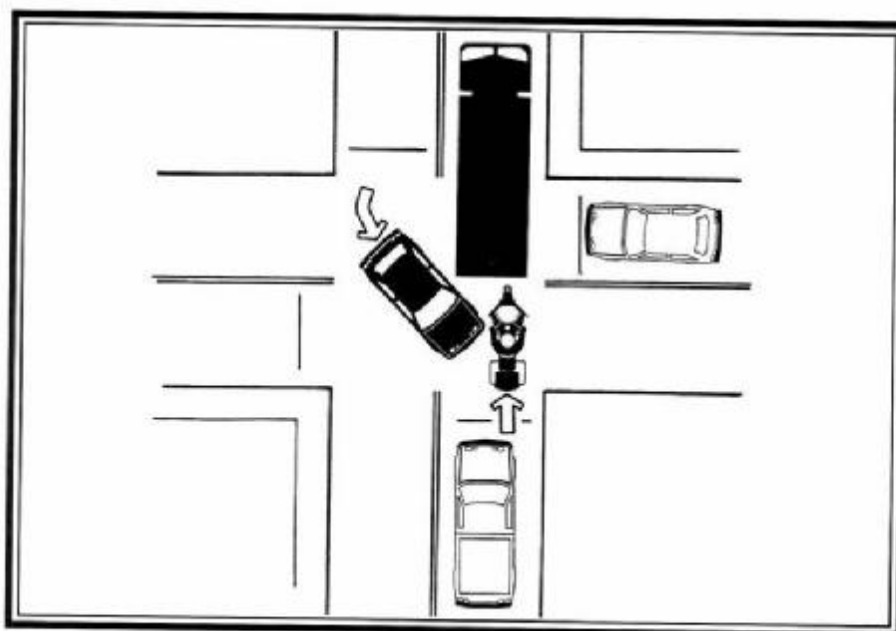


Машина, делающая левый поворот с улицы справа от тебя

Машины выскакивают из переулков, а мотоциклисты часто с ними сталкиваются и гибнут. Одна из причин — невнимательное отношение к машинам. Переулки обычно не очень широкие и часто скрыты за домами, так что высматривать, не выползают ли они из них машины, нужно очень внимательно.



Левый поворот на дороге с односторонним движением



Вот почему не стоит проезжать через перекресток на хвосте у грузовика или автобуса

Ищи малозаметные признаки: блик света, отраженный от бампера проезжающей мимо машины, или пешехода на тротуаре. Улочки, переулки и выездные дорожки справа от тебя наиболее опасны, потому что машины из них выезжают близко к тебе. Чем дальше ты отодвинешься от этой стороны,

100% 100% 100% 100% 100% 100% 100% 100% 100%

тем больше будет шансов избежать столкновения с машиной, вдруг появившейся на главной дороге.

Заметив машину на боковой дороге, следи за ее передним колесом. Его скорость вращения в два раза быстрее динамики движения бампера, так что, когда переднее колесо придет в движение, машина вот-вот тронется с места.

На перекрестках право проезда остается за тобой, но на приеме у хирурга это тебя потом мало утешит. Что делать, если ты не можешь предвидеть происходящее на дороге на 12 секунд вперед? Правильно — сбрось скорость. Чтобы оставалось больше времени среагировать на неожиданность, перестройся в положение с лучшим обзором и на всякий случай приготовься к маневру.

Подход к перекрестку

Приближаясь к перекрестку, где, как ты знаешь, можно с кем-то столкнуться, приготовься уклониться от препятствия. Не забывай, что длина тормозного пути зависит от твоей скорости, быстроты реакции и навыков, а также от самой машины. Встань в потоке так, чтобы обеспечить себе наилучший обзор и максимально отделиться от других машин. Например, если здания или габаритные машины мешают смотреть направо, переместись на левую часть полосы или вообще перейди в левый ряд. То же правило действует для узких переулков.

Чем выше скорость, тем большее расстояние понадобится для остановки, даже если у тебя мгновенная реакция и идеальная техника торможения. При увеличении скорости на 15 км/ч тормозная дистанция увеличивается почти в два раза. Чтобы остановиться со скорости 45 км/ч, нужно 15 м, с 60 км/ч — 30 м. То есть, сбросив с обычной городской скорости всего 15 км/ч, ты сокращаешь свой тормозной путь на 15 м — а это ширина почти двух полос. Конечно, необязательно тащиться через весь город на 45 км/ч, но стоит замедлиться перед оживленным перекрестком, где левые повороты — обычное дело. От этого может зависеть, столкнешься ты с кем-то или нет. И помни: рука должна лежать на тормозе задолго до того, как тебе срочно понадобится тормозить, ведь до него еще нужно дотянуться, а это полсекунды или даже больше. Кажется, что полсекунды — совсем немного, но на скорости 65 км/ч за это время ты успеешь проехать метров 10. Нельзя точно сказать, в какой момент пора начинать тормозить, потому что тормозная дистанция еще сильно зависит от твоей техники торможения и от самого мотоцикла.

Если ты не учился этому специально, у тебя вряд ли получится быстро остановиться с 65 км/ч до 0 км/ч. На водительских курсах для опытных мотоциклистов даже у ветеранов при быстрой остановке или скользит заднее колесо, или при быстрой остановке на вираже теряется управление. Если при мысли о резком торможении тебя бросает в дрожь — возможно, стоит заняться этим вплотную, пока дорога сама не устроила тебе настоящий экзамен по этому предмету.

В который раз напоминаю, что в экстренной ситуации мы все делаем рефлекторно. Слишком многие мотоциклисты недостаточно используют передний тормоз или не используют его совсем. Машины иногда снабжаются интегри-

рованными тормозными системами, которые автоматически разделяют давление на педаль заднего тормоза между передними и задними тормозными дисками. Но для действительно быстрой остановки нужно пользоваться не только задним тормозом, но и передним.

Владельцы машин с антиблокировочной тормозной системой (ABS) иногда ошибочно полагают, что ABS спасет от падения, и учиться правильно тормозить теперь не нужно. Система действительно не даст колесам соскользнуть при слишком сильном торможении на скользкой дороге, но в наклоне на вираже от этого не спасет и она. И даже с ABS быстрая остановка возможна, только если перед ее активацией мотоциклист еще сам затормозит по максимуму. ABS — это ведь не «автоматическая тормозная система». Неважно, есть ли на мотоцикле независимые тормоза, централизованные тормоза или ABS — все равно нужно уметь быстро останавливаться и на прямой, и на вираже.

Подсчитаем

Суммируем тактики и посмотрим, как от них зависит длина тормозной дистанции при полной остановке с обычной уличной скорости 55–70 км/ч:

ТАКТИКА	ЭФФЕКТ
Сбросить скорость с 65 до 50 км/ч	-15 м
Рука лежит на переднем тормозе	-10 м
Техника торможения на нуле	+20 м
Техника торможения на высоком уровне	+12 м
Потенциальная разница тормозных путей	40 м и 12 м

Гляди в оба!

Всегда помни, что мотоцикл поедет туда, куда ты смотришь. Если пялиться на бок поворачивающей налево машины, именно к нему ты и устремись. Если тебе все же не хочется врезаться в машину, смотри на свободную дорогу — в то место, где хочешь оказаться. Чтобы не вмазаться в ее правую дверь при экстренном торможении, лучше сфокусировать взгляд на асфальте перед машиной (где ты и собираешься остановиться), а не на этой самой двери.

Водительские курсы для мотоциклистов

Чтобы получить правильные навыки, нужно хотя бы раз в год практиковать маневры уклонения и быстрые остановки в специальных мотошколах. Причем оттачивать надо не только эти техники — еще обязательно удели внимание противоаварийной технике. Некоторые проходят такой курс каждый год или через год, чтобы освежить навыки. Свяжись с ближайшей мотошколой прямо сейчас.

Но независимо от того, тренируешься ты в мотошколе или учишься всему сам, очень важно привыкнуть пользоваться передним тормозом на всех остановках и включить торможение в технику прохождения виража — это делается перед наклоном мотоцикла в поворот. В экстренной ситуации ты

будешь действовать по привычке. И, как я уже сказал в самом начале, для избежания многочисленных городских опасностей нужно быть умнее и ловчее других.

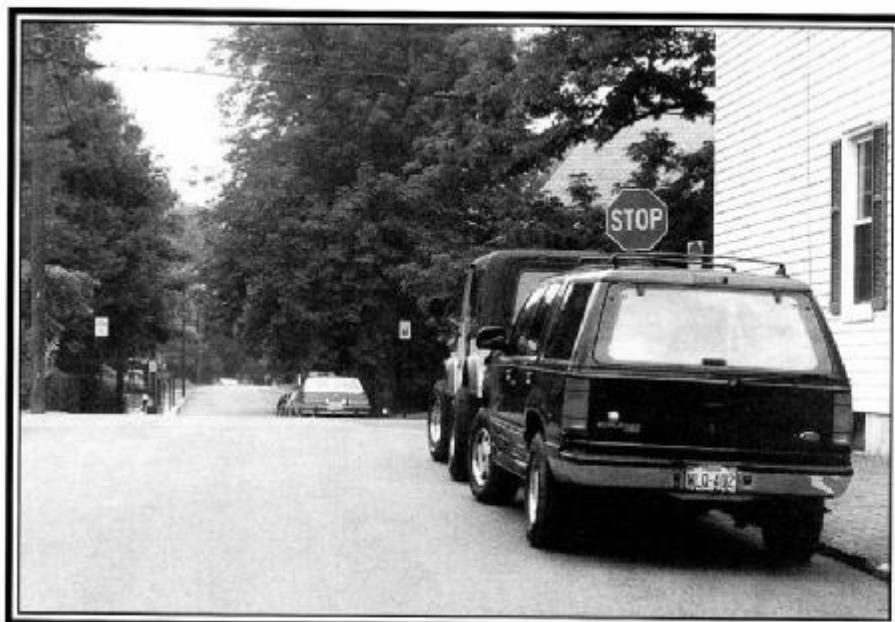
Пригороды и спальные районы

Во вторник на канале «Спорт» Гоняла Дэн посмотрел Кубок Европы по мотогонкам — и потерял покой. Правая рука так и чешется, а душа просит дорожку поизвилистей. Так что всю неделю Дэн проверяет шины, меняет масло, проводит тряпочкой по хрому, начищает кожу и в сотый раз протирает визор шлема.



В четверг прогноз погоды обещает солнечную пятницу и дождливую субботу. Ухаживая за байком, Дэн придумывает правдоподобную отговорку на медицинскую тематику для шефа. Прогноз погоды решает все: пятничным утром, вместо работы, Дэн с трудом пробирается через плотный утренний поток машин и направляется прочь из города на свою любимую загородную трассу. В очень медленном городском трафике он уже представляет прохождение всех этих виражей. Чтобы добраться до них побыстрее, Дэн решает срезать путь через хорошо знакомые переулки.

Но выехать за город Дэн не успевает: сонный утренний поток еле-еле тащится. И тут, без всякого предупреждения, из переулка выскакивает фургон — прямо перед Дэном. Полусонному Дэну понадобилось мгновение, чтобы вернуться в реальность, и это короткое мгновение решило его судьбу. Тормозить уже поздно, Дэн врывается в дверь фургона и перелетает через его крышу.



На спокойной боковой улочке, далеко от оживленных шоссе и магистралей легко расслабиться и потерять бдительность

К счастью, Дэн пострадал не сильно — спасибо защитному костюму, который он благоразумно надел. Но вся передняя часть мотоцикла разбита вмятку, и поедет он теперь не скоро. Поездка закончилась, Дэн теперь может честно взять предсказанный самому себе больничный — у него вывихнуто плечо.

Я часто встречаю в поездках старых опытных мотоциклистов и уже научился неплохо разбираться в том, что у них на уме. Кажется, самое главное для этих людей — как можно быстрее проезжать через извилистые периферийные трассы. Ну, еще, конечно, так проходить виражи, чтобы только ветер в ушах свистел — это круто. Все мы любим стронть из себя мотогонщиков, но не хотим тратить на специальные треки. В быстрой езде, конечно, нет ничего плохого. Кроме одного: здесь нужно больше заботиться о своем водительском мастерстве, а не о том, насколько ты похож на настоящего гонщика. Ездить по городским окраинам приходится довольно часто. Просто, чтобы уехать из города, сначала нужно проехать через его пригород. Именно в пригороде мотоциклистов поджидают разные опасности, о которых они часто забывают.

Автостреды — достаточно опасная для мотоциклиста среда. Движение на них более оживленное и скорости выше, но статистика утверждает, что они безопаснее неразделенных шоссе. Большинство мотоциклистов самой страшной вещью на свете считает городские перекрестки. На них ведь пересекаются потоки машин, движение идет в несколько рядов, повсюду встречаются необычные повороты, сбивающие с толку знаки, пешеходы, такси, грузовики, автобусы и агрессивные, вечно куда-то спешащие автомобилисты.



Ты видишь, что за рулем этого универсала кто-то есть?

Иногда обычная парковка превращается в настоящее поле боя. И когда ты, наконец, выбираешься из всего этого кошмара на тихую, спокойную улочку, потерять бдительность очень легко.

Знакомое окружение успокаивает

Большинство мотоциклетных ДТП, как ты знаешь, происходит в спокойных деловых или торговых районах города, в солнечные дни, на прямых, ровных, сухих дорогах и на скорости меньше 60 км/ч. Примерно 3/4 таких ДТП — столкновения с автомобилями и пикапами. Возможно, эта информация тебя удивит: большинство аварий происходит в первые 12 минут пути или в поездках на расстояние до 10 км.

Есть о чем задуматься. В родном районе, рядом с домом, все кажется очень знакомым. Я по этой улице уже тысячу раз проезжал, и ни разу еще из переулка машина не выскакивала. А в этом районе я езжу уже пять лет, все время мимо припаркованных на обочине машин, и до сегодняшнего дня прямо передо мной еще никто на дорогу не выруливал. Никогда бы не подумал, что тот водитель свернет на мою полосу, чтобы объехать велосипедиста. Знакомое окружение всегда притупляет бдительность. Разумеется, на боковых улочках спокойнее. Но если в каком-то месте и в какой-то момент кто-то вдруг оказывается у тебя на пути, ты должен быть готов уклониться от столкновения точно так же, как на самых оживленных артериях города.

Сосредоточься на дороге

Представим себе, чем была занята голова Дэна перед аварией. Он мечтал о будущем и не думал о настоящем. Дэн считал, что его поездка начнется толь-

ко тогда, когда он окажется на своей любимой дороге, а до тех пор можно думать о чем угодно. Он уже был в пути, только не осознавал этого и не наблюдал за происходящим прямо перед машиной. Дэн считал проезд по городу лишь мелким неудобством перед настоящим приключением, которое ожидал от этого дня. На самом деле, надо «включать» голову и сосредоточиваться на поездке еще до того, как ты отпустишь сцепление. Не важно, собираешься ли ты пройти первый из сотни прикольных виражей на прибрежном шоссе, выезжаешь ли на следующий этап путешествия через всю страну или едешь в ближайшую закусочную позавтракать.

И раз уж мы заговорили о правильном мышлении, отметим здесь, как важно отправляться в дорогу сытым и свободным от токсинов. С голоду или от всякой химии голова хорошо работать не будет. Выезжая утром, позавтракай или хотя бы остановись потом для основательного перекуса. Если ты вынужден принимать лекарства, от которых клонит в сон или кружится голова, оставь мотоцикл в гараже. И самое главное: никогда не пей перед тем, как сесть за руль.

Да, у алкоголя плохая репутация — он часто становится виновником аварий с тяжелыми последствиями. Так вот, репутация эта абсолютно заслуженная. Алкоголь подавляет большинство физических и умственных функций, необходимых для управления моторным транспортным средством. Автомобилисты, кажется, все прекрасно поняли и стараются не ездить подшофе. О мотоциклистах этого пока не скажешь, хотя мотоциклом управлять сложнее, чем автомобилем. По данным Национального центра статистики, примерно у 20% погибших на дороге автомобилистов уровень концентрации алкоголя в крови был 0.10 и выше. И тот же уровень наблюдался у 40% погибших мотоциклистов. Есть люди, готовые оспорить эти цифры, но общая картина все же ясна: еще очень многие мотоциклисты сочетают езду на мотоцикле с выпивкой.

Время

Ты можешь удивиться, но количество аварий и тяжесть их последствий сильно зависят от времени суток. Особенно опасны те часы в будние дни, когда измученные работники возвращаются домой с работы, и в выходные, когда подвыпивший народ расходится из баров по домам. Примерно четверть всех мотоциклетных ДТП и их жертв приходится на период между 15 и 18 часами. Аварий также становится намного больше примерно в районе полуночи, в пятницу и субботу. Для сравнения: время между тремя и шестью часами утра — самое безопасное, даже в выходные. Так что Дэн рисковал в пятницу утром меньше, чем рискнул бы в субботу днем. Учитывай это, когда будешь подыскивать предлог свалить на денек с работы, чтобы отправиться покататься за город. Но в любой день и час риск аварии существует. Загородные улицы по-своему опасны, и это нужно понимать.

Стоящие машины

Все эти машины, выстроившиеся по бокам дороги, воспринимаются как фиксированные объекты. Но всегда помни: это автомобили, и они иногда пере-



Всегда будь готов к тому, что на дорогу прямо перед тобой может вдруг выскочить другая машина

двигаются. Поэтому всегда внимательно наблюдай, не собирается ли припаркованная машина вдруг ожить. Если автомобиль стоит параллельно обочине, смотри на водителя за рулем или следи за его взглядом в зеркале заднего вида. Обрати внимание, не выходят ли газы из выхлопной трубы, не зажегся ли стоп-сигнал или сигнал заднего хода. Будь начеку, если переднее колесо поворачивается в твою сторону, и всегда помни о том, что верх колеса движется в два раза быстрее, чем бампер.

Не выпускай из виду и машины, стоящие на узких выездных дорожках рядом с главной улицей. Водитель, выезжающий задом на главную дорогу, может и не заметить едущего по этой дороге мотоциклиста. Это особенно касается машин, припаркованных на пологих спусках или частично спрятанных за стенами, живыми изгородями или заборами. Если машина по некоторым признакам готовится сдвинуться с места, приготовься в любой момент ее объехать, а еще лучше — резко остановиться.

Дети, собаки и скейтбордисты

На улицах, прилегающих к жилым домам, часто на дорогу выбегают люди и животные. Дети часто играют рядом с дорогой, привыкают к дорожному движению и, не задумываясь о последствиях, могут бросить мячик прямо тебе под колеса.

Велосипедисты, роллеры и скейтбордисты на дорогах уже никого не удивляют. По каким-то неведомым причинам эти люди свято верят, что правила дорожного движения на них не распространяются. Часто можно увидеть, как вполне взрослый человек на велосипеде или скейте несется через перекресток на красный свет или пересекает улицу наперерез потоку машин. И имей

в виду, что такого велосипедиста или скейтбордиста, возможно, придется объезжать не только тебе, но и какой-нибудь встречной машине — она может выскочить на твою полосу. Маленьких детей еще можно оправдать — они не ведают что творят, но взрослых тут понять гораздо труднее. Тем не менее, 60% погибших на дорогах велосипедистов — это люди старше 15 лет.

Самое большое число аварийных ситуаций среди пешеходов создают люди, внезапно выскакивающие на проезжую часть. Из 5412 пешеходов, погибших в США в 1994 году, 84% — это жертвы происшествий, случившихся не на перекрестках. Также стоит отметить, что 27% случаев, в которых гибли пешеходы, произошли между 4 и 8 часами вечера — во время вечернего часа пик, когда усталые служащие разъезжаются по домам, 37% таких случаев — между 8 вечера и 12 ночи в выходные (по данным Бюро транспортной статистики США (BTS) и Американского транспортного департамента в сотрудничестве с NHTSA).

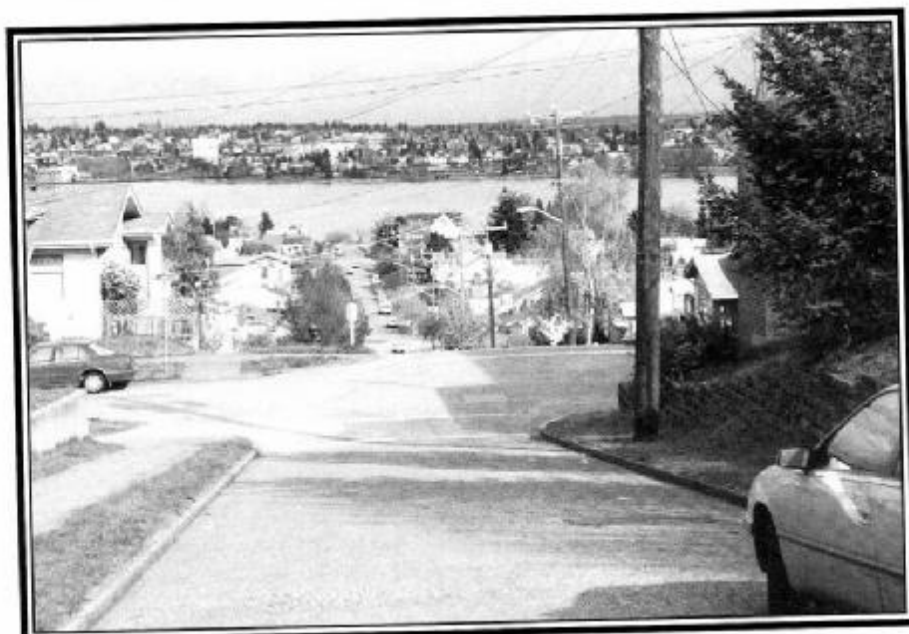
При столкновении мотоциклиста с пешеходом или скейтбордистом у мотоциклиста, конечно, шансов выжить больше. Но если ты выйдешь из этого столкновения живым-невредимым и на целехоньком байке, все равно одним только легким испугом не отделаешься. И на суде симпатия суда в любом случае будет на стороне пешехода, даже если ты сжал на зеленый. Твоя страховая компания тоже не будет в восторге. Даже если право проезда за тобой, всегда следи за объектами, приводящимися в движение мускульной силой человека (имеются в виду пешеходы и транспортные средства).

Противоаварийные меры

Первый способ избежать всех этих опасностей — научиться предвидеть ситуацию. Основной маневр (кроме ситуаций с сорвавшимися с цепи собаками) — это экстренное торможение (быстрая остановка). А главное в экстренном торможении — приучиться пользоваться только передним тормозом и резко тормозить без соскальзывания колес. Если ты не тренировал быстрые остановки специально, то о передвижении в городском трафике тебе пока еще рано думать.

И на большом шоссе, и на маленькой боковой улочке нужно уметь останавливаться в пределах своей дистанции видимости. Большая проблема жилых кварталов в том, что там дистанция видимости может ограничиваться машиной, рядом с которой ты едешь, или густой изгородью на углу. Так что, по спальным районам лучше ездить на той скорости, которая позволит быстро затормозить при необходимости. Однозначно не стоит нестись по маленькой улочке на всех парусах, как это делал Дэн.

При приближении к «слепому» перекрестку, с которого не видно происходящее на боковой дороге, специально остановись и осмотришься, как если бы там был знак «Стоп». Слишком полагаться на свое право проезда — значит нарываться на никому не нужное столкновение. А если знак «Стоп» действительно присутствует, привыкай обращать на него внимание и полностью останавливаться — ставя левую ногу на асфальт. Многие мотоциклисты, которые только замедляли ход на подъезде к «слепому» перекрестку или знаку «Стоп», в итоге останавливались горизонтально, и их сносило поперечным потоком.



При приближении к «слепому» перекрестку, где не видно происходящего на боковой дороге, всегда специально останавливайся и смотри по сторонам, как если бы там был знак «Стоп»

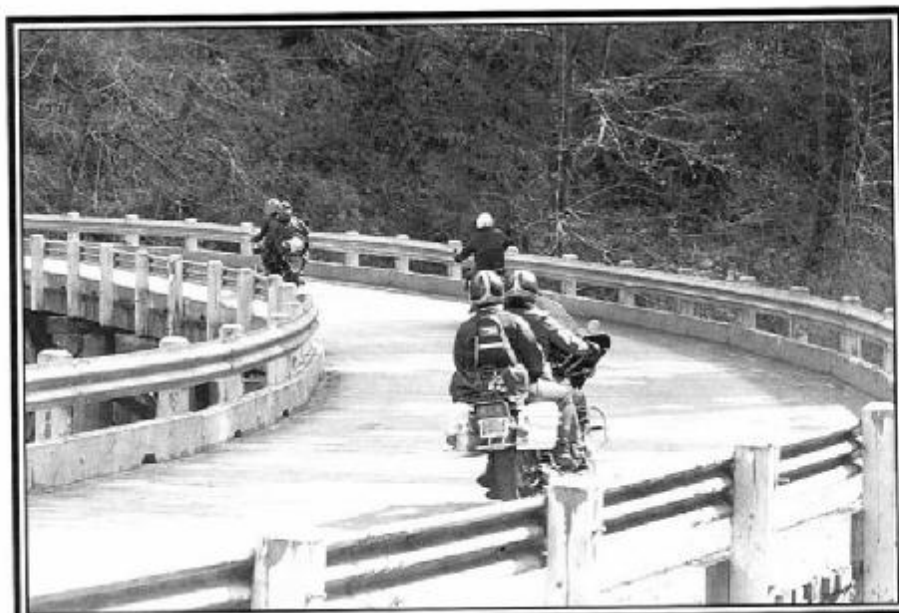
Дефекты дорожного полотна

На боковых улицах дорога чаще бывает хуже, чем на главных магистралях, потому что дорожные службы уделяют гораздо меньше внимания проблемам периферийных дорог. Высматривая на дороге обычные опасности (другие машины, детей или животных), не забывай смотреть и непосредственно на ее поверхность.

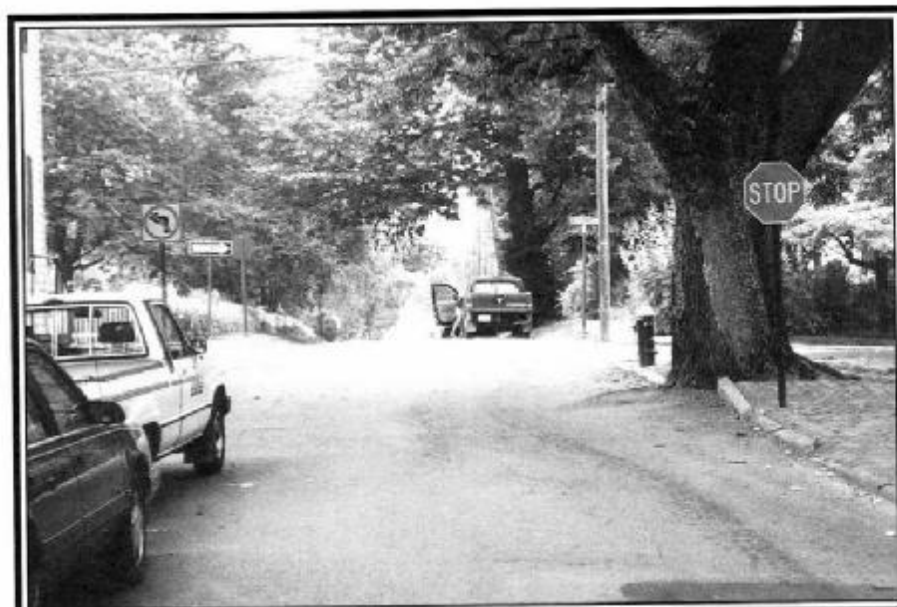
В старых городах до сих пор еще есть вымощенные кирпичом улицы и мосты с деревянными настилами. Кирпич и дерево дают неплохое сцепление, когда они сухие, но, намокнув, становятся ужасно скользкими. Дело в том, что кирпичная пыль или волокна древесины смешиваются с водой и образуют скользкую смазку того же цвета, что и поверхность вокруг. В общем, ты все равно ее не увидишь, просто помни: дерево и кирпич могут быть скользкими даже от росы.

Всяческие неровности, впадины и выбоины — тоже весьма обычное явление на маленьких улицах. Если вдоль улицы растут большие деревья и их корни выступают на поверхности, асфальт в этих местах может рябить. Часто на таких улицах асфальт резко сменяется гравием, дорога вдруг сужается, а тротуары исчезают.

В районе новостроек прокладывают трубы, коммуникации и электропроводки, а потом на дорогах иногда остается раскученный асфальт. Всегда помни о крышках люков и решетках водостоков — их часто оставляют незакрепленными, даже если они возвышаются над поверхностью. Не забывай и о том, что люки и водостоки обычно располагаются на перекрестках, где тебе в первую очередь приходится следить за движущимися объектами.



Этот деревянный настил на мосту очень коварен в дождливую погоду



Когда будешь тормозить, обрати внимание на то место, где корни дерева выступают на поверхность

Осенне-весенние неприятности

Если в твоей местности температура опускается зимой ниже нуля, весной по краям колесной колеи остается песок. Им посыпают дороги, чтобы не было льда, а потом снег сходит, и песчаные насыпи становятся особенно заметными. Будь осторожен на перекрестках, где песок обычно скапливается у обочины и у центральной линии — не наезжай на него.

Осенью отнесись с должным уважением к опавшим листьям. Идея пулей пронестись по куче собранных дворником листьев может показаться ужасно привлекательной, но подумай еще раз, стоит ли это делать. Даже если сверху листья кажутся сухими, на дне кучи все равно есть сырой и скользкий слой, на котором и поскользнутся шины. Или в самом низу окажутся «шарикоподшипники» в виде желудей и каштанов. А может, в листьях вообще прячется кирпич или водосток с провалившейся решеткой, который только и ждет, как бы погнуть тебе колесо. Если очень хочется, то конечно — проедь по этой куче, но не ной потом, если все получится менее красиво, чем ты ожидал.

Носи защитную мотоэкипировку

Еще одно настоятельное предупреждение: надевай защитную одежду, даже если не видишь в этом необходимости. Как и Дэн, ты отлично понимаешь, что большая скорость на извилистых дорогах может сыграть злую шутку — ведь очень легко нарваться на «поцелуи» с землей-матушкой, и вот тогда тебе пригодится хорошая защита. Ты можешь подумать: до круглосуточного магазина всего какой-то километр и за это время ничего не случится, зачем на-

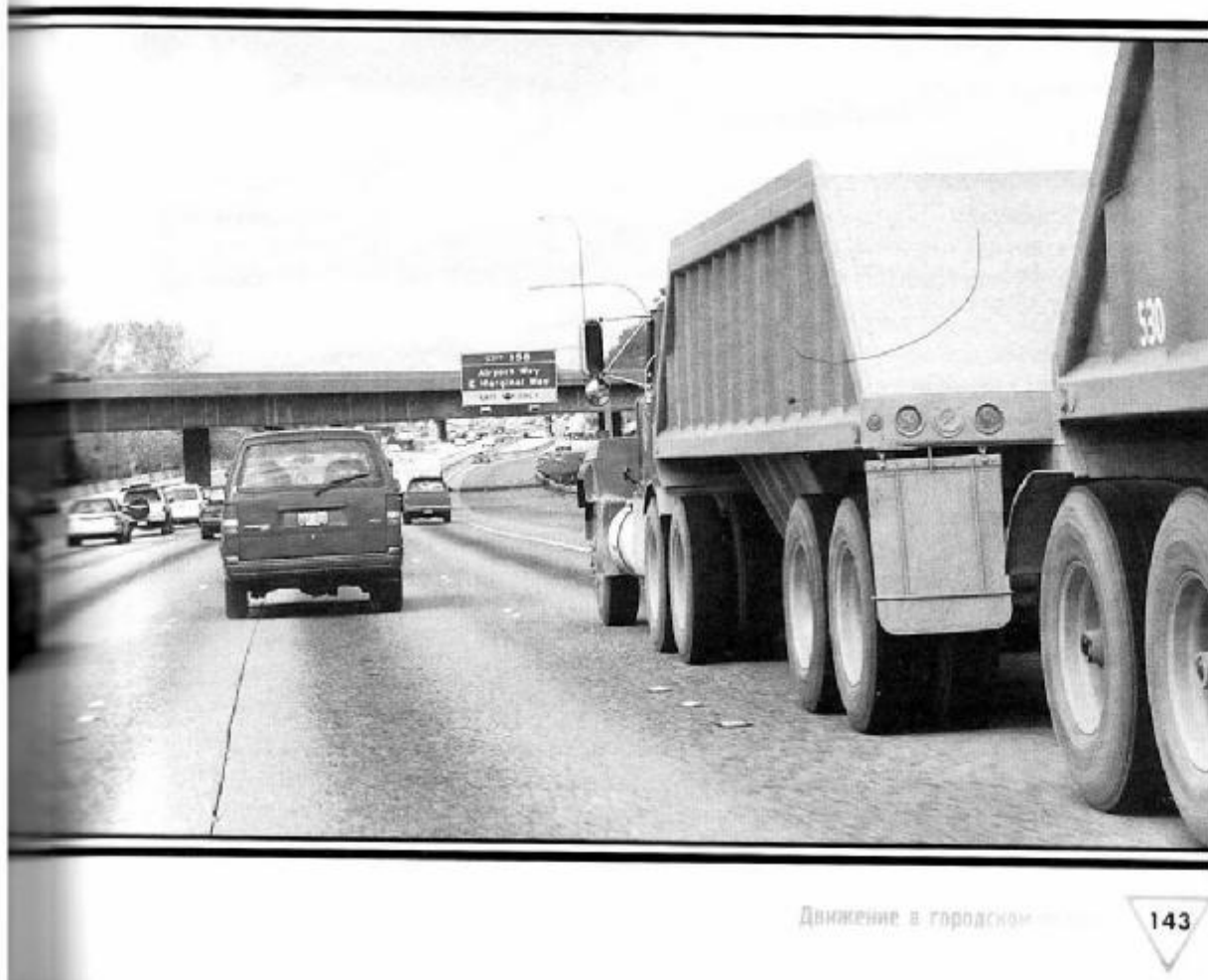


Задумайся, прежде чем ехать через эту кучу листьев

тягивать на себя броню? Имей в виду: на этих тихих, невинных улочках опасностей не меньше, чем на твоей самой любимой и сложной трассе, а последствия столкновения с поворачивающей налево машиной могут быть столь же серьезными, как и срыв с виража.

Тактика езды по большим магистралям

Лично мне с местом жительства повезло: я спокойно отъезжаю от дома и оказываюсь на тихой сельской дороге, за много километров от шумного городского движения. Но я понимаю, что не все такие везунчики. Большинству мотоциклистов постоянно приходится ездить по оживленным городским улицам и автострадам. Даже если тебе просто нужно выбраться из города, гораздо быстрее выехать на ближайшее шоссе и гнать по нему до конца, чтобы потом выбраться на объездную. В путешествии через страну именно на таких магистралях ты и будешь проводить больше всего времени. Так что поговорим немного о технике выживания на этих высокоскоростных многополосных дорогах, которые мы называем шоссе, парковыми автострадами, автобанам и т. д. Будем называть их тут просто магистралями.



Движение в городском режиме

По статистике, магистрали гораздо безопаснее городских улиц или двухполосных периферийных шоссе. Старый добрый отчет Хёрта 1981 года утверждает, что всего 10% ДТП с участием мотоциклистов происходит на автобанах. Более свежие данные по авариям с жертвами, разделенные по типам автодорог, позволяют сделать вывод, что магистрали становятся даже еще безопаснее.

КОЛИЧЕСТВО ПОЛОС	НЕ РАЗДЕЛЕНЫ	РАЗДЕЛЕНЫ
Одна	42	163
Две	21,276	6,218
Три	315	1,745
Четыре	2,261	1,753
Более четырех	253	655

ДТП с жертвами, по всем видам транспорта, 1994 г., данные Департамента транспорта США.

Обрати внимание, как сильно различаются данные по двухполосным неразделенным дорогам (периферийные шоссе с горизонтальной разметкой по центру) и разделенным трех- и четырехполосным трассам (магистрали, где встречные потоки разделяет газон или бетонный барьер). Подели цифры на калькуляторе: получается, что на одну смерть на автостраде приходится примерно двенадцать смертельных случаев на периферийном шоссе.

Но хотя крупные магистрали и кажутся намного безопаснее страшных двухполосных шоссе, люди на них все же гибнут и получают серьезные повреждения. Чтобы ты не попал в эту печальную статистику, разберемся с общими принципами езды по магистралям и некоторыми ее конкретными практическими аспектами.

Времена меняются

Вспоминаю старые добрые времена, когда скорость мышления американских водителей и движение на дорогах были гораздо умереннее. В это же время в Европе трафик был быстрее, а водители более умелыми. В 1982 году в Сиэтл прилетел один мой приятель из Англии, чтобы объехать на мотоцикле Западное побережье, и американский стиль езды напомнил ему фильм в замедленной съемке. Но за последние двадцать лет все сильно изменилось. Сегодня по дорогам Америки гоняют не меньше, чем в Европе, а в крупных городах водители такие же агрессивные, как и их заграничные сородичи. В Америке проблема агрессии на дорогах сейчас даже актуальнее, чем в Европе.

Двадцать лет назад преимущество на дороге было за мотоциклистами. Мы могли обогнать (в том числе на вираже) и «перетормозить» любой обычный пассажирский седан, даже не на самых последних моделях. Но из-за конкуренции с немецким и японским автопромом фору мотоциклу со всеми его преимуществами может дать сегодня практически любой автомобиль среднего размера. Конечно, спортбайки способны обогнать любую машину, но на дорогах скорости уже и так настолько высоки, что намного опережают мыс-

лительные процессы многих мотоциклистов. Ветер тоже никто не отменял, он дует, как раньше, часто мешая думать, видеть и прислушиваться к происходящему вокруг.

Работа головой

Если раньше избегать дорожных неприятностей помогала мощность мотоцикла, то сегодня для безопасной езды нужно быть не только быстрее, но и сообразительнее других. Разумеется, важно хорошо владеть техникой прохождения виражей на скользкой или неровной поверхности, навыками экстренного торможения и уклонения от препятствий. Быть достаточно умным тоже необходимо, потому что очень важно планировать свои действия на много шагов вперед и предугадывать события еще до того, как они произошли. Резкие, незапланированные действия часто приводят к аварии. Если тебе иногда приходится корректировать траекторию уже на самом вираже, постоянно набирать или сбрасывать скорость, «пилить» в последний момент через четыре полосы, чтобы добраться до выездной дороги — задумайся о своем умении планировать.

Помни: мои рекомендации тебе не помогут, если во время езды ты думаешь о проблемах и предписаниях, или вообще предварительно «обезопасился» алкоголем. Важно сосредоточиться на конкретной поездке, даже если каждый день последние два года маршрут один и тот же. Когда захопываешь подставку и отпускаешь сцепление, автоматически включай голову.

Путешествие через страну, конечно, нужно планировать тщательнее, чем поездку в булочную. Когда ты будешь «укладываться» в развязку, которая сразу выбросит тебя на высокоскоростную 7-полосную магистраль, посмотреть на карту не получится. Ветераны путешествий на длинные дистанции советуют: изучи карту до *выезда на дорогу, отметив ближайшую развязку и номер шоссе, запиши на листок, а потом прилепи его к ветровому стеклу или засунь в карман для карт на бензобаке. Перед сложной развилкой поглядывай на эти записи, чтобы освежить их в памяти.*

В путешествии нужно быть готовым к тому, что странные перекрестки могут совершенно не состыковываться с картой, а знаки-дурилки направляют на пятый путь, тогда как все местные показывают в сторону первого и убеждают повернуть за угол. Если тебя вдруг угораздит съехать не на ту дорогу или проскочить мимо выезда с основной, главное — не паниковать и не жать лихорадочно на тормоза. Дождись следующего выезда, достань карту, составь обратный маршрут до нужного пункта и напиши очередной список-напоминание. Еще есть разные электронные средства, например, GPS-навигаторы — они всегда подскажут точное местонахождение. А может, ты такой продвинутый, что GPS у тебя уже стоит?

Позиция на дороге: выбор полосы

Рекомендации, связанные с ездой по магистралям, часто начинаются словами «всегда» и «никогда». *Никогда не едь по центральной полосе. Всегда едь только по левому ряду. Всегда едь по левой полосе.* Проблема лишь в том, что ситуация на большой дороге постоянно меняется, и ты постоянно пересматриваешь

свои действия. Выбор полосы или ряда всегда зависит от условий в конкретный момент, включая состояние дороги. Единственное правило с «никогда», которое действительно имеет смысл, — это: никогда не едь в «мертвой зоне» других машин. Если ты не видишь лица водителя в зеркале, то он, скорее всего, не видит тебя.

Дорожные «кучкования»

Удивительно, сколько бывает открытого пространства, даже на самом оживленном автобанае. Как-нибудь припаркуй своего «коня», выйди на эстакаду (с тротуаром для пешеходов, конечно) и сверху понаблюдай за трафиком хотя бы несколько минут.

Сразу можно увидеть, что машины обычно собираются в группы. Сначала замечаешь одно такое «стадо» из 10-15 машин, а потом еще одно. Машины в них толкаются в борьбе за место получше и пренебрегают свободным участком впереди.

Умный мотоциклист в толпу не лезет. Он или намеренно отстает, чтобы оказаться в просвете позади, или агрессивно проламывается через очередное «стадо» ползущих машин, чтобы добраться до просвета впереди.

Езда по разметке

Итак, на часах 4 дня и ты едешь по магистрали из одной части города в другую. В строительной зоне четыре полосы сливаются в две, поэтому движение становится не таким интенсивным, и поток почти совсем останавливается. Почему бы не воспользоваться «дорогой для мотоциклистов» — промежутком между еле движущимися машинами? Да, мотоциклы узкие и почти всегда могут пройти между двумя рядами машин. Но стоит ли ехать по белой разметке?

Здесь возникает сразу несколько вопросов. Во-первых, разрешает ли закон этого района ездить по разметке? В некоторых густонаселенных районах Калифорнии, например, такое явление очень распространено, и большинство автомобилистов с ним мирится. Отношение такое: «Ну вот, очередной долбаный байкер по полосе едет. Но пусть только тронет зеркало моего новенького «бумера», зараза, — живым не уйдет!» Для сравнения, в Сиэтле езда по разметке незаконна, и нарушителей там не терпят: «А не много ли этот козел о себе



Машины на дороге обычно кучкуются, так что между ними всегда остается много свободного пространства.

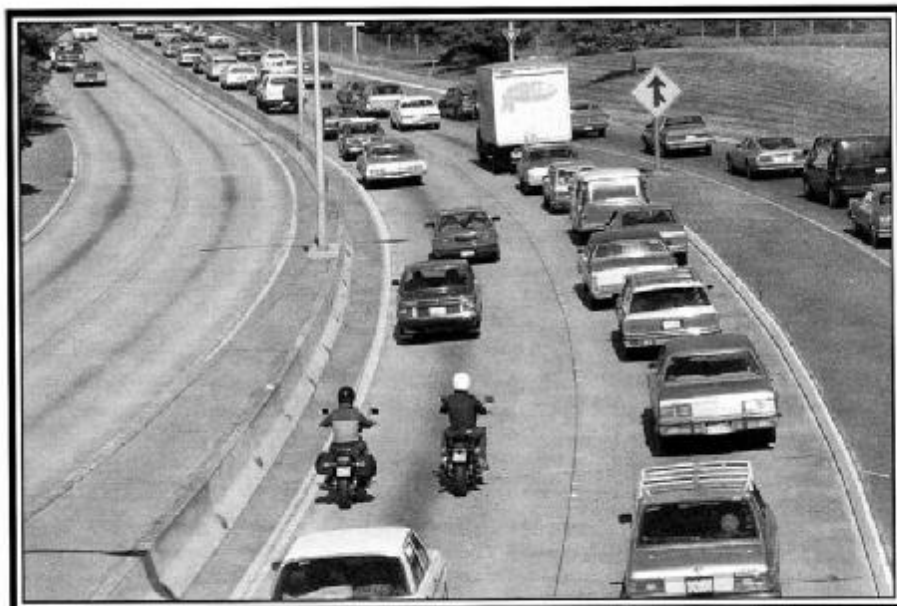
думает? Шас как заеду в бок — мало не покажется». Почти во всех штатах, за исключением Калифорнии, залезать на чужую полосу незаконно, или водителям это сильно не нравится. Хотя во многих странах мира такое явление — норма.

В Калифорнии и в некоторых европейских странах (например, в Англии или Италии) езда по разметке никого не удивляет, так что ты тоже можешь ее практиковать. Хотя это и опасно, с той же вероятностью на тебя наедут сзади в обычном ряду. Немного позднее я дам несколько советов по этой теме.

Внезапные неприятности

Основное правило езды по магистрали — смотреть достаточно далеко вперед, чтобы разглядеть проблему заранее и успеть ее решить. Ты, наверное, уже не раз попадал в такую ситуацию: замечаешь стоп-сигналы десятка машин впереди, немного сбрасываешь «газ» и притормаживаешь. А водитель прямо перед тобой, кажется, видит только зад следующей машины. Тебе хочется крикнуть: «Эй, ты, тупоголовый! Очнись и сбрось «газ»! Не видишь, что ли, впереди все тормозят?» В таком случае, конечно, возникает естественное желание свернуть к обочине и прижаться к бордюру; иногда даже хочется перелезть через перила ради большей безопасности. А этот тупица так ничего и не делает, пока стоп-сигнал не засветится прямо перед ним. Можно представить, что бывает, когда в этой цепной реакции участвует не один десяток машин.

Итак, чем же ты выгодно отличаешься от того тупого водителя? Во-первых, ты смотрел на 12 секунд вперед, поверх других машин и за грузовики, просматривая дорогу ну о-о-очень далеко. Во-вторых, увидел стоп-сигнал, и в голове у тебя сработала сигнальная сирена, предупреждающая об опасности.



Стоит ли ехать между двумя рядами машин, когда движение замедляется?

Стало ясно, что события вдалеке потом обязательно затронут тебя лично. Спрогнозировав ситуацию заранее, ты предпринял меры и убрался с дороги до того, как разгорелся весь сыр-бор.

Анализ ситуации на дороге

Самый верный способ избежать столкновения на большой дороге — просматривать ее достаточно далеко вперед. Мы уже говорили, что нужно смотреть вперед на 12 секунд, то есть на ту дистанцию, которую проедешь за это время. Чем больше показывает спидометр, тем дальше к горизонту вытягиваются 12 секунд — это расстояние уже труднее отследить и проанализировать. Учись суммировать и резюмировать происходящее. Не стоит подробно изучать каждую машину — высматривай только определенные колебания в потоке машин (так мы угадываем камни под водой, если вокруг них образуются маленькие водовороты или рябь). Тебя должна интересовать картина в целом, без мелких подробностей, так что больше используй боковое зрение. Отдает дзен-буддизмом, да?

Попробуй прямо сейчас. Смотри в точку на противоположной стене комнаты. Потом, не меняя фокуса, постарайся увидеть линию, где стена соединяется с потолком. А теперь так же посмотри на нижний левый угол, на окна, на экран телевизора, на родственников в комнате и т. д. Ты можешь следить за происходящим, не фокусируясь на отдельных предметах.

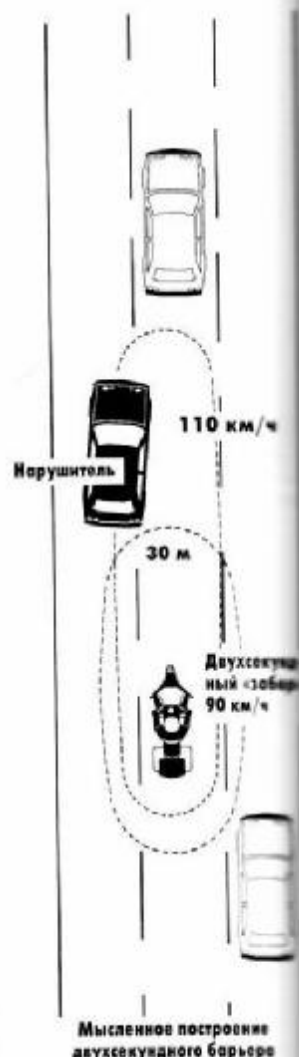
Вот самые распространенные признаки будущего ДТП:

- Одна из машин едет гораздо быстрее или медленнее, чем другие.
- Одна из машин резко меняет скорость или ряд.
- Машина на дороге вдруг замедляется для разворота.
- Движение на одной из полос неожиданно и без видимых причин приостанавливается.
- Вторая машина на наклонном въезде на автомагистраль едет быстрее, чем первая.
- Водитель машины впереди разговаривает по мобильнику, читает газету, красит губы или зажигает сигарету.
- Перед тобой — машина-развалюха или грузовик с плохо закрепленным грузом.

Заметив эти признаки, постарайся убраться подальше от возможных проблем. Перейди в другой ряд, ускорься, замедлись или съезди с дороги. Только не оставайся на месте в надежде, что проблема сама рассосется — надежда может не оправдаться.

Двухсекундный барьер

Еще я люблю представлять вокруг себя такой двухсекундный «забор», отгораживающий от других машин, грузовиков, автобусов и мотоциклистов. Разумеется, дорогу на 12 секунд вперед я тоже просматриваю, но больше всего меня интересуют нарушители, вторгающиеся в

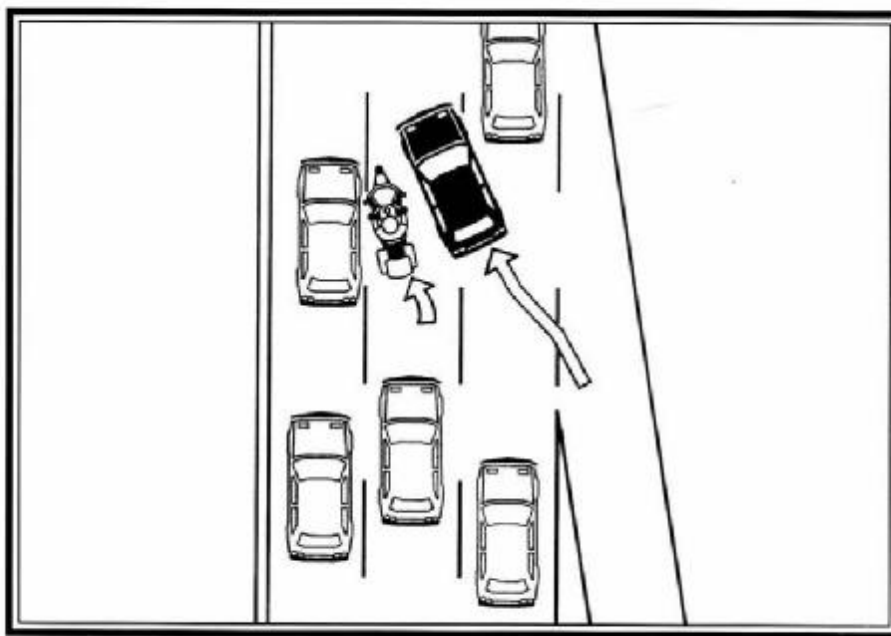


мое двухсекундное пространство (подъезжающие ближе, чем на две секунды). На них-то и надо смотреть пристальнее всего. Невысокая скорость делает этот участок короче, но шире. С увеличением скорости он вытягивается дальше вперед.

Та же история

Хотя сегодня машины стали гораздо лучше, люди вытворяют на них те же глупости, что и их предки, — только на больших скоростях. На некоторые дорожные участки приходится львиная доля всех неприятностей. Повороты, въезды-выезды на главную дорогу, сходящиеся полосы — вот места, где люди часто принимают решение в самый последний момент и внезапно меняют скорость или направление. В следующий раз обрати внимание на разделители и стенки выездных дорожек — заметишь многочисленные следы шин.

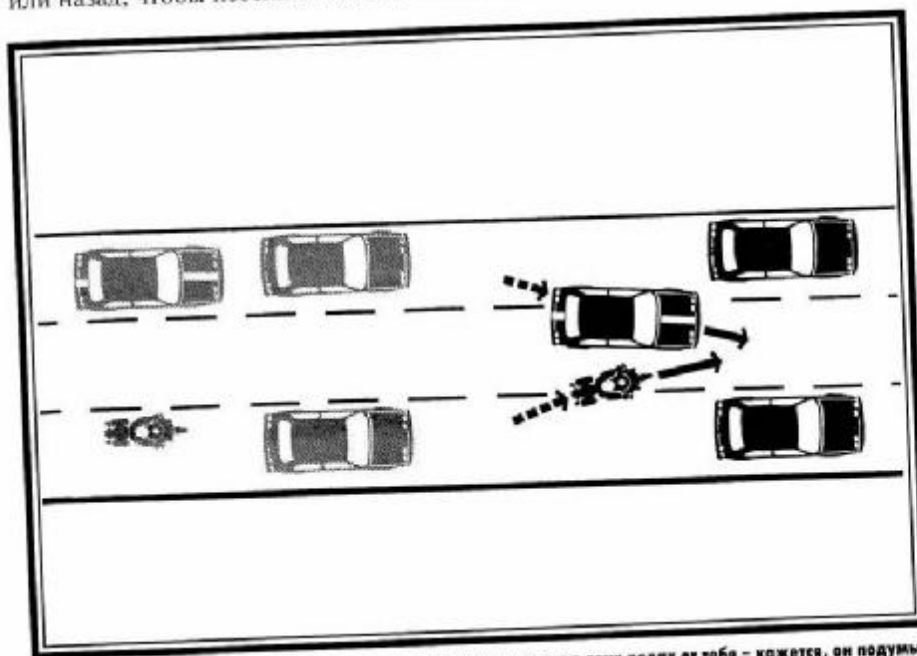
И раз уж мы заговорили о въездах-съездах с эстакад: всегда так устраивайся в потоке, чтобы не оказаться между другой машиной и сходящейся полосой. Водитель, быстро приближающийся слева, может очень торопиться проскочить вперед. Или он из тех наглых лихачей, которые всегда напролом лезут на выездную — им вечно нужно куда-то приехать пораньше, пускай даже через твой труп. Если ты едешь по правой полосе и не собираешься съезжать с дороги, постучи себя кулаком по лбу: «Дурак! Дурак!» А заведя машину, спешащую к съезду или с него, лучше уйди с ее пути.



Остерегайся машин, которые куда-то торопятся на выездной дороге

Перестроение

Прежде чем перейти на другую полосу, выискивай не только дорожный просвет, но и претендентов на него. Решил поменять ряд? Тогда включи поворотники, а потом посмотри на едущие параллельно с тобой машины. Если какие-то водители начнут нервно дергать головой, значит, они тоже нацелились на это место. Постарайся определить, у кого больше шансов добраться до него первым. Когда это трудно понять, лучше передвинуться немного вперед или назад, чтобы избежать потенциального столкновения.



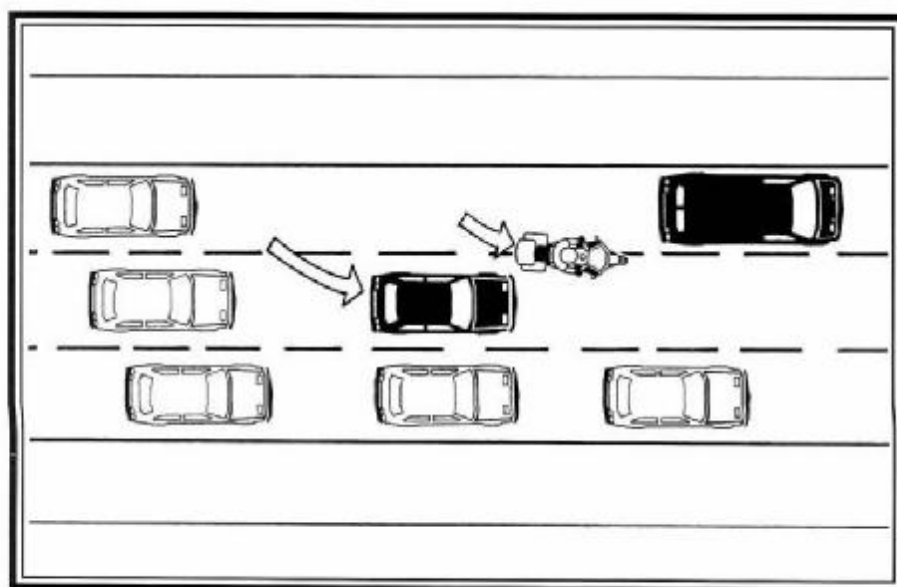
Прежде чем перейти на другую полосу, проследи за тем парнем в двух рядах от тебя — кажется, он подумывает о том же

«Акулы» дорог

Если ты еще не знаешь, кто такие «акулы дорог», мы тебе о них расскажем. Это такие личности на быстрых машинах с тонированными стеклами, гоняющие по улицам на 50 км/ч быстрее остальных и одним махом перелетающие с первой полосы на четвертую — как в компьютерных играх. В общем, когда увидишь — сразу узнаешь, их невозможно ни с кем перепутать. Стритрейсеры! Такие персонажи дают повод следить за происходящим в смежных рядах не только впереди, но и сзади.

Я знаю некоторых мотоциклистов, очень самоуверенных и с замашками мотогонок, которые не собираются уступать таким «акулам». «Они думают, что могут меня «сделать»? Ага, шас! Не на того напали! Встречал я таких на поворотах — там и показал, кто они, а кто я». Одно но: в реальной жизни после схватки между агрессивным автомобилистом и агрессивным мотоциклистом ближе к дороге почти всегда оказывается мотоциклист.





Прежде чем перейти в другой ряд, посмотри на ту «акулу» у себя за спиной

Не позволяй «акулам» спровоцировать тебя на глупости. Меня они столько раз пытались вынудить побороться, что всех случаев за долгие годы и не упомнишь. Обязательно зафиксируй у себя на подкорке следующую мысль: если кто-то тебя «заводит» — сделай паузу и остынь. Не «заводись». Не пытайся покуситься. Не глупи. И самой главное — остановись. Постой на обочине, пока ярость не утихнет и голова не прояснится.

Цифры, цифры...

Если интересуешься статистикой, сообщаем: примерно 55% мотоциклетных ДТП с жертвами в США — это столкновения с другими машинами. Вот более подробные данные:

Столкновения между:	Другое	Мотоциклист
Автомобиль/мотоцикл	17	596
Маленький грузовик/мотоцикл	0	386
большой грузовик/мотоцикл	0	114
Мотоцикл/мотоцикл	НД	28
Автобус/мотоцикл	0	7
Другое/неизвестно/мотоцикл	0	29

по данным бюро транспортной статистики, США (BTS), жертвы ДТП, столкновения двух транспортных средств, 1994 г.

Если разбираешься в рулетке, расклад такой: шансы мотоциклиста оказаться в фургоне коронера — 115:1. Так что, если попадание в серьезное ДТП в твои планы не входит, не искушай судьбу и не устраивай битву за кусок дороги с другими участниками движения.

Наезды сзади

Если ты ужасно боишься, как бы кто-нибудь не врезался тебе в зад, мы тебя отлично понимаем — это неприятно. Хотя, по статистике BTS, наезды сзади — не такая уж большая проблема. Большинство смертельных исходов в мотоциклетных авариях — это лобовые столкновения. Общий счет такой: 1540 погибших в наездах спереди против 76 в наездах сзади. Но все же не забывай приглядываться к машинам на смежных полосах. В 1994 году 168 мотоциклистов погибли в наездах справа, и 113 — в наездах слева. Помимо того, 214 человек погибли не в столкновениях, и 193 — по другим или неизвестным причинам. В общей сложности в 1994 году в США погибли 2304 мотоциклиста.

Следи за техникой

Одно последнее замечание: современное движение на крупных магистралях требует от мотоцикла хорошего технического состояния. Нельзя ведь ломаться прямо посреди плотного потока. На таких скоростях и при такой агрессивности нет места ненакачанным шинам, слабым амортизаторам, «ватным» тормозам или незакрепленным подшипникам в рулевой колонке. На большой дороге все по-взрослому, и твой мотоцикл тоже должен соответствовать.

Агрессивные автомобилисты

Как мы уже говорили, на дороге мотоциклиста поджидает немало трудностей. Может, переднее колесо зацепится за какую-нибудь кочку, и мотоцикл опрокинется, или на середине «слепого» виража выяснится, что ты ждал от него меньшей крутизны, или на выездной дороге ты вдруг наткнешься на лужу дизельного масла, а на железнодорожном переезде — на трамплин. Дорога и так полна неожиданностей, но массу дополнительных неприятностей создают те, кто по ней ездит. Поговорим об агрессивных автомобилистах, которые часто провоцируют других на не менее яростное поведение.

С ростом интенсивности дорожного движения автомобилисты становятся все более нетерпеливыми и эгоистичными. Но помни: водители — тоже люди, а людям свойственно выплескивать за рулем собственные страдания и агрессию. В больших городах гораздо больше водителей, гоняющих с превышением скорости, без предупреждения перелетающих из одного ряда в другой и срывающихся со светофора на желтый. При этом появляется все больше водителей, чье поведение уже совершенно выходит за всякие рамки — до полного пренебрежения правилами дорожного движения, намеренной езды на красный свет и угроз столкновением нежелающим освободить дорогу.

По оценкам специалистов, примерно каждый десятый человек имеет некоторые проблемы с психикой, от обычной депрессии до настоящей шизофрении. Всегда помни об этом на дороге. Разумеется, более-менее «нормальных» людей тоже много, просто иногда они очень спешат или злятся по какой-то причине, или просто недолюбливают мотоциклистов. Попадают еще наркоманы, пьяные, обладатели движка на 1100 кубиков и люди с низким уровнем умственного развития (примерно в два раза ниже, чем надо). Неудивительно, что большая часть дорожных аварий и их жертв приходится на столкновения автомобилей с мотоциклами.

*«Хоть это и безумие, но в этом есть свой смысл»
(Шекспир, «Гамлет»)*

Это Ральф, он уже довольно долго тащится вслед за машиной, еле ползущей по узкому шоссе. Ее водитель, видимо, боится превысить установленную скорость, но его осторожность зашла слишком далеко: он едет даже медленнее, чем положено на перекрестках и в поворотах. Встречный поток очень плотный, так что пойти на обгон Ральф не может. Тогда он подтягивается совсем близко и включает переднюю фару, чтобы попросить водителя или ускориться, или сдвинуться немного в сторону. Наконец у него это получается. Ральф добавляет «газу» и обгоняет машину почти вплотную — чуть ли не переходя за двойную линию. Правая ручка руля даже немного задевает зеркало машины, но Ральфу, наконец, удается проскочить на несколько сантиметров вперед. Но тут водитель словно с цепи срывается. Он нагоняет Ральфа сзади, безостановочно сигналиит, грозит кулаком, кричит и болтает машину из стороны в сторону. Ральф ускоряется, но этот ненормальный вжимает педаль «газа» в пол и обгоняет его, вытеснив между делом к обочине школьный автобус, потом подрезает мотоцикл и жмет на тормоза.

Вот теперь взбесился Ральф. Этот водитель сначала сам всех задерживает, а потом не дает себя обогнать. Первая мысль Ральфа — проскочить сбоку и врезать ногой по двери машины. К счастью, инстинкт самосохранения напомнил ему, что в схватке с автомобилем счет будет не в пользу мотоциклиста.





Между «дерись» или «берегись» он выбирает «берегись», пятится назад и отъезжает подальше от этого психа.

Что это было: Ральфу попался как раз один из тех 10% с больными нервами, или же он сам сделал что-то не так, спровоцировав этот приступ ярости? Сами того не осознавая, мотоциклисты иногда могут вызвать агрессивную реакцию, которая потом будет отражаться на других. Ральф ведь не знал, что сосед этого «ненормального» водителя всю прошлую ночь настраивал карбюратор у чоппера без глушителей. И что за несколько километров до случая с Ральфом перед этим «сумасшедшим» ехали рядом два парня на мотоциклах и задерживали всех остальных, потому что им хотелось поговорить. Тут появляется Ральф, тащится сзади, слепит дальним светом и пытается обогнать в запрещенном месте.

Еще Ральф относится к людям, которые уверены: «чем громче байк, тем меньше риск» — это тоже не успокоило водителя автомобиля. Ральф действительно верит, что шум уберегает его от опасности. Вполне понятно, что водителя этот звук стал раздражать за несколько километров. Так что, когда Ральф проревел трубами (более подходящими висдорожнику) в нескольких сантиметрах от него, он совсем вышел из себя. У водителя из этой истории нет серьезных проблем с головой — просто несколько мотоциклистов по очереди действовали ему на нервы, и Ральф оказался последней каплей.

**«Кого Господь желает наказать, тому посылает безумие»
(Эврипид)**

Помни о том, что агрессия может быть вызвана множеством причин, и психическое здоровье у всех людей разное. Если человека уже что-то разозлило, его легко довести до белого каления даже одним бездумным поступком. Что еще хуже — у некоторых водителей бывают действительно серьезные проблемы с головой, например, шизофрения, и им даже не нужны реальные причины для агрессии. Вполне хватит инопланетянина, который телепатически прикажет: «Задави этого мотоциклиста».

Попробуем разобраться, как противостоять агрессивным водителям. Вернемся к Ральфу: во-первых, нужно ли было отходить назад, когда водитель повел себя неадекватно, или стоило дать сдачи? Один мой знакомый мотоциклист захотел поставить на место обнаглевшего автомобилиста — и просто вытащил револьвер из кармана на обтекатель. Другие крутые мотомачо поделились со мной таким приемом избавления от агрессивных преследователей: нужно швырнуть через плечо горсть тяжелых стальных шарикоподшипников или гаек. Еще один мой знакомый однажды разбил какому-то наглецу нос, прямо через боковое стекло — и очень этим гордился.

Когда меня подрезают, я тоже бешусь. Когда-то даже считал своим долгом объяснять водителям, как нельзя себя вести с мотоциклистами. Как-то раз я поставил байк на стойку прямо посреди дороги, пешочком вернулся к одному такому нарушителю и саркастически заявил: «Ты, наверное, еще не заметил эту блестящую штучку сбоку, рядом с дверью. Она называется «зеркало». Некоторые в него даже смотрят, прежде чем сменить ряд».

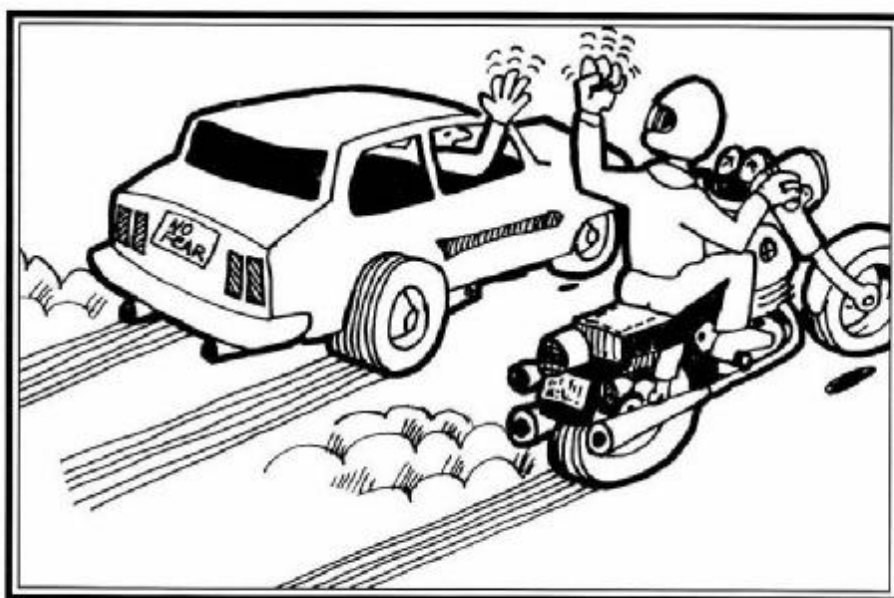
Но пытаться поучить или проучить других на дороге — это, прямо скажем, глупо и бессмысленно. Нервного водителя можно спровоцировать на опас-

ные поступки даже одним грубым жестом. Иногда из-за этого возникают серьезные проблемы, и в некоторых случаях травмы получают случайные свидетели.

Однажды я чуть не стал причиной аварии. Ехал по шоссе, а сзади тащилась какая-то машина. Движение было не очень интенсивным, но водитель — женщина в возрасте — обгонять меня не хотела. Я уж совсем было собрался съехать к обочине, когда она вдруг резко свернула в мою сторону и нажала на «газ». Я дернулся в другом направлении, чтобы мы не столкнулись боками, и притормозил, чтобы она смогла снова встать в ряд. Ее наглость меня просто взбесила.

Я решил показать этой даме, как надо делать обгон: разогнался, проехал рядом с пунктирной разметкой и в нескольких метрах от нее вернулся в правый ряд — то есть сделал то, что она сама должна была сделать. Но моя демонстрация женщины сильно напугала: она инстинктивно дернула руль и затормозила, почти теряя контроль над машиной. И тут я понял, что это всего лишь старушка, вся в собственных заботах, с плохим зрением и плохо умеющая водить машину, которая, скорее всего, и не подозревала, что так меня разозлила. Мне вдруг стало стыдно.

В США распространено личное оружие — и это еще одна причина не отвечать на агрессию и не пытаться кого-то проучить на дороге. Когда захочется потрясти кулаком в окно машины агрессора или отступить назад для разгона, представь себе заряженную «пушку» у него в руках. Задетая гордость — ничто по сравнению с дырками от пуль в собственном теле.



Помни, что некоторые водители могут впасть в ярость и наделать глупостей из-за одного грубого жеста

Переживи

Автомобили и грузовики по размеру больше мотоциклов — и это самый главный стимул проглотить обиду и просто убраться с их пути. Сравни массу байка с массой машины или грузовика — сразу станет ясно, кого в этом поединке ждет нокдаун. Спастись на мотоцикле от разбушевавшегося автомобилиста довольно сложно, так что освободить дорогу — практически единственный выход.

«Ну да, конечно, — скажешь ты. — Сиди себе спокойно и жди, когда же этот придурок тебя убьет». Согласен, плюнуть на все и отъехать в сторону не просто, но именно это и нужно сделать. Психологи советуют успокаиваться так: представь себе противника в каком-нибудь очень глупом виде, например, в виде розового кролика, или Дональда Дака в полный человеческий рост, или крокодила с сигарой. Воспринимать серьезно это смешное существо гораздо сложнее, так что делай ситуацию комичной — и благополучно с ней справляйся. Если не получается пережить такие случаи просто так и они долго не дают тебе покоя, попробуй поискать психологические проблемы в себе.

Если ты будешь спокоен, то смекалка и маневренность мотоцикла помогут выбраться из сложной ситуации. В крайнем случае, когда взбесившийся водитель наконец решит просто-напросто тебя переехать, сразу исчезни из его поля зрения. Можно, например, спрятаться за грузовик или патрульную машину. Я даже один раз специально съехал с шоссе на выездную и простоял там несколько секунд, чтобы переждать одного агрессивного водителя. А от другого, упорно сидевшего на хвосте, я отделался так: разогнался почти до предела, потерял его из виду, потом резко затормозил и съехал на боковую дорогу. В общем, действуй на опережение, потому что просто так агрессор может не отстать.

«Они за мной специально гоняются» — это паранойя

Невозможно узнать об отношении или о намерениях других участников дорожного движения, зато можно отслеживать подозрительные действия. Например,стораживает висащая на хвосте машина с тонированными стеклами и сидящими внутри серьезного вида мужиками без тени дружелюбия на лицах. Может, им просто интересно посмотреть на мой мотоцикл или, по иронии судьбы, мы ускоряемся и замедляемся одновременно — и все-таки лучше я поведу себя, как параноик. Совершенно не обращая на них внимания, поменяю скорость или ряд, чтобы между нами оказались другие машины или пространство, и поеду себе дальше.

Другие будут уважать тебя, если ты будешь уважать их. Вежливость — не слабость. Выезжая на оживленное шоссе, поскорее набирай скорость, чтобы не задерживать движение сзади. Если меняешь ряд или поворачиваешь — подай знак, хотя бы за 3 секунды. Когда едешь по городу, избавляйся от некоторых вредных привычек: внезапной или частой смены ряда, висения на чужом хвосте или «стрельбы» глушителем. Днем не включай дальний свет фар, а ночью отрегулируй его так, чтобы он никого не слепил. Если кто-то хочет сменить ряд, следи назад и уступи человеку немного места.

Следуя за другой машиной или обгоняя ее, сохраняй, по меньшей мере, двухсекундную дистанцию. Во время обгона не подъезжай к машине слишком близко. Если переходишь на другую полосу, переходи полностью. Не задерживай машины, которые только что обогнал, даже если они тоже начинают ускоряться.

Имидж – все?

Информация к размышлению: мотоцикл, на котором ты едешь, и одежда, которую ты носишь, производят на окружающих определенное впечатление. Киношники и рекламщики продолжают рисовать мотоциклистов преступниками или социально опасными типами – как те плохие парни из «Воинов дорог». И многие мотоциклисты такому имиджу с радостью соответствуют. Но если на дороге он вызывает отвращение и ненависть, другие водители начинают думать: раз ты недостойн их уважения, то места на этой дороге ты тоже недостойн. Другими словами, если ты выглядишь, как злобный байкер из кино, тебя могут воспринимать как врага, а не как собрата по колесам – и это неудивительно.

Хорошую реакцию вызывает образ опытного мотоциклиста, который держит ситуацию под контролем и вежлив с другими. Частично это будет зависеть от твоих поступков, и частично – от одежды. Вспомни о том, что она бывает не только черная, а машина пусть будет тихая, чистая и не заваленная багажом.

Некоторые мотоциклисты полагают, что шум байка снижает риск столкновения. Другие люди могут думать, что мотоциклист так заявляет о своих правах, или что шум мотоцикла – личное дело его хозяина, или что шуметь можно, если это помогает при езде. Как правило, люди игнорируют популярные полужутливые-полусерьезные наклейки «Loud Pipes Save Lives» (что-то вроде «Громче трубы – меньше трупов») и злятся из-за громких звуков. Чаще всего для мотоциклов закрывают некоторые дороги, потому что они слишком шумят.

Может ли шум оказаться для тебя на дороге опасным? Мне кажется, да. Разумеется, на тебя обратят внимание все люди в пределах слышимости, но гораздо важнее то, как они будут реагировать. Чаще всего это вызывает только открытую агрессию по отношению к мотоциклисту. Причем чаще всего эта агрессия выплескивается не на мотоциклиста с громкими трубами, а на первого попавшегося. Я сильно подозреваю, что шумные мотоциклы провоцируют больше аварий, чем предотвращают.

Если ты едешь на «громкой» машине, обрати внимание на занятия окружающих и направление труб, прежде чем «выстрелить». Например, не стоит этого делать в окно ресторана. Не следует разгоняться в пять утра рядом с жилыми домами. И желательно не греметь глушителем на светофоре, стоя перед церковью в воскресенье.

Вежливость, аккуратность, мастерское вождение и тихий мотоцикл – полностью от агрессии это, конечно, не уберезет, зато поможет реже с ней сталкиваться и избегать серьезной конфронтации.

А если тебе все же попался агрессивный водитель, делай так: уезжай подальше и забывай о нем.

Уклонение

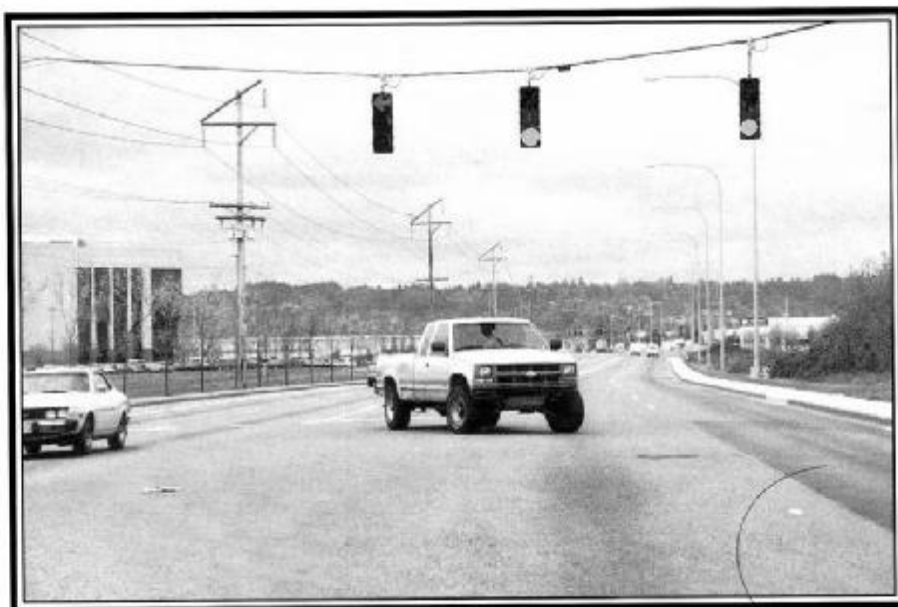
Я уже не раз говорил: хорошо, если ты можешь предугадать развитие ситуации на дороге, всегда смотришь на 12 секунд вперед и обращаешь внимание на правильные вещи. Тогда, скорее всего, ты сможешь заранее подкорректировать свой курс и обойти проблему стороной. Лучше не ждать последних секунд, прежде чем что-то предпринять, потому что иногда действовать уже бывает поздно.

Но иногда проблема о себе заранее не предупреждает. Я был инструктором на водительских курсах и приводил в качестве примеров какие-то совершенно нелепые случаи, происходящие действительно ни с того ни с сего. Например, едешь ты по шоссе, а из грузовика прямо перед тобой вываливается унитаз.

Что делать: тормозить или объезжать? Или едешь по городу, и тут на дорогу выходит сбегавший из зоопарка слон. Как быть? И самое удивительное — после урока мне иногда говорили: *«Вы, наверное, не поверите, но однажды в Миннеаполисе прямо передо мной на дорогу и вправду вышел сбегавший из зоопарка слон»*. Что бы я ни придумывал, это уже когда-то с кем-то происходило. Рано или поздно у всех на пути может возникнуть препятствие, появление которого предвидеть никак невозможно, и тогда придется либо как-то уклоняться от него, либо «вступать в схватку со слоном».

Боевая позиция

Если столкновение вот-вот произойдет, ты можешь выбрать одно действие из трех: ускорение, уклонение или торможение. Беда только в том, что маневры с уклонением всегда зависят от сцепления, а сцепление — штука не безгра-



Рано или поздно ты столкнешься с проблемой, которую не мог предвидеть

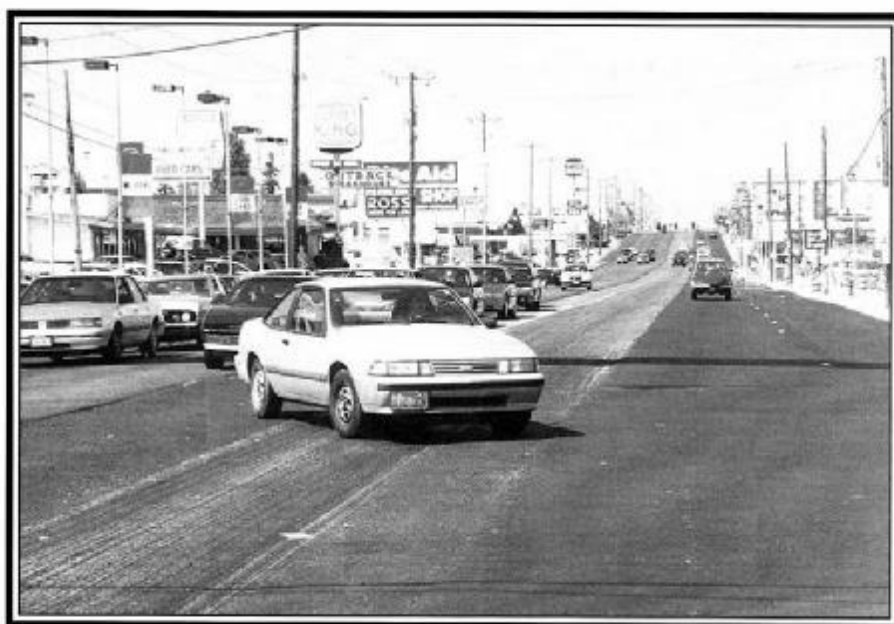
ничная. Если человек пытается уклониться и одновременно применить с экстренное торможение, мотоцикл обычно начинает «колбасить», он падает или заваливается на бок. Чтобы маневр получился, нужно мгновенно принять верное решение, а потом сделать все технически грамотно. Чтобы решение принимать было легче, рассмотрим плюсы и минусы этих трех действий.

Ускорение

Представим себе такую ситуацию: к перекрестку с противоположной стороны приближается машина и поворачивает влево прямо перед тобой, даже не сигналив и не замедляясь. Есть небольшой шанс, что ты успеешь проскочить перед ней, если ускорись. Другой вариант: ты не успеешь проскочить и приземлишься на капот этой машины.

Главный плюс ускорения: у мотоциклов, как правило, есть большой запас мощности. Ускориться легко, надо просто открутить ручку и шпарить дальше. Главный минус ускорения: чем выше скорость, тем больше энергия прямого движения. Кинетическая энергия нарастает гораздо быстрее, чем скорость. Если ты ускорись, а столкновение все же произойдет, удар будет гораздо сильнее. Например, сила удара на скорости 65 км/ч почти в два раза больше силы удара на скорости 50 км/ч.

Если скорость высокая, направление менять труднее. На 50 км/ч увернуться от машины еще можно, а вот на 100 км/ч уже нельзя. Если ты все же проскочишь мимо той машины и увидишь прямо за ней мусоровоз, у тебя не так уж и много шансов быстро затормозить и не вмазаться в него. Ускоряясь, ты лишаешь себя всех остальных возможностей.



Есть небольшой шанс, что ты успеешь проскочить перед ней, если ускорись. Другой вариант: ты не успеешь проскочить и приземлишься ей на капот

Уклонение

Бывают случаи, когда лучше всего от препятствия уклониться. Например, можно объехать агрессивного водителя. Прямая энергия от этого не увеличится, так что вполне реально сначала уклониться, а потом вернуться на прямую и резко затормозить — тормозная дистанция остается такой же. Успешность этих действий зависит от твоей способности предугадать, в какую сторону двинется мешающий тебе объект, и от того, сможешь ли ты в процессе не уронить мотоцикл. Выбирая уклонение, неплохо бы знать о планах водителя: поедет он как прежде или ударится в панику и начнет с визгом тормозить прямо у тебя на пути? Конечно же, это трудно предвидеть.

Уклонение плохо срабатывает в случае с животными, выскакивающими на дорогу. Собака может «самонаводиться» на переднее колесо, в какую бы сторону ты ни сворачивал. А дикое животное (например, олень или енот) тоже будет пытаться уклониться, резко и непредсказуемо меняя направление. Если у тебя все же получается быстро объехать скачущего по асфальту зверька, то это, скорее, везение, а не твое водительское мастерство.

Не забудь: уклонение может забрать все имеющееся сцепление, даже если скорость небольшая. То есть при экстренном маневре на ускорение или торможение сцепления уже не хватит. Притормозить лучше в самом начале, чтобы немного уменьшить прямую энергию, и только потом, отпустив тормоза, объезжать препятствие. Или можно сначала объехать его, а уже потом притормозить. Или сначала объехать, а потом ускориться. Но уклонение вместе с торможением или ускорением, скорее всего, приведет к срыву колес.

Есть одна проблема: в экстренной ситуации мы начинаем тормозить двигателем, а это забирает сцепление у заднего колеса, т. к. двигатель начинает замедлять именно его. Чтобы маневр был успешным, нужно делать его на тяге, до самого выхода на прямую. В реальности же при неожиданном столкновении с препятствием мы сначала паникуем и пытаемся заглушить мотор, а потом вспоминаем, что этого делать нельзя. Вот почему очень немногие могут объехать внезапно возникшее препятствие, не завалив мотоцикл.

В водительский курс для опытных мотоциклистов обычно входит сразу несколько упражнений по уклонению. Возможно, у тебя появился вопрос: существует ли в принципе такая вещь, как экстренное уклонение? И реально ли провести такой трюк за две секунды до столкновения, если заранее ты к этому не подготовился?

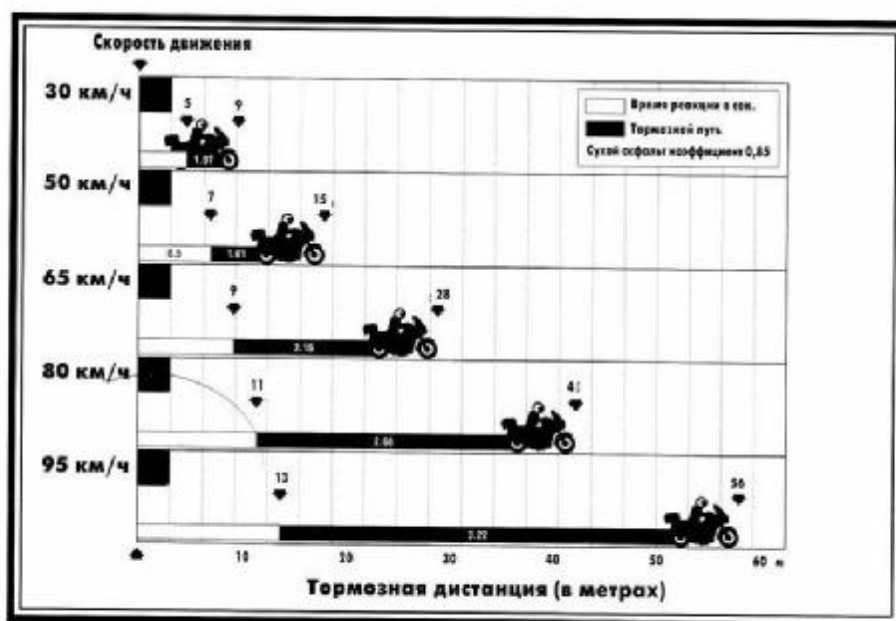
Жизнь доказала, что в экстренной ситуации мы действуем на автопилоте — то есть по привычке. Если это действительно так, то лучше тренировать уклонение на очень извилистых трассах, где нужно часто и сильно наклоняться в повороты. Так ты привыкнешь сильно давить на руль в ту или другую сторону. Если ты боишься наклонять мотоцикл в повороте, то уклонение у тебя вряд ли получится. Чтобы делать этот маневр быстро и правильно, надо привыкнуть к крутым виражам с большим наклоном.

Торможение

Экстренное торможение — это хороший способ избежать столкновения и, пожалуй, лучшая тактика на перекрестках и при встречах с дикими животными. У современных мотоциклов передний тормоз обычно сильнее двигателя, а у шин отличное сцепление. Если все делать правильно, то для остановки мотоцикла с определенной скорости понадобится меньшая дистанция, чем та, на которой ты его до этой скорости разогнал.

Тормоза обладают большим запасом мощности, поэтому можно смело голосовать за экстренное торможение (иногда его называют паническим торможением). А антиблокировочная тормозная система (ABS) еще и не дает колесам сорваться с полотна, если ты переборщил с торможением. Система работает так: датчик колеса определяет, когда его кручение замедляется, и ABS тогда прерывисто отпускает тормоза. Она тут же уменьшает давление в тормозной системе, позволяя колесу снова раскрутиться и вернуть сцепление с дорогой, потом снова немного тормозит. ABS не даст сорваться при торможении на скользкой поверхности, но для очень быстрой остановки тебе придется тормозить по максимуму. Другими словами, воспринимай ABS как средство подстраховки, но не как автоматическую тормозную систему. Даже если мотоцикл ею оборудован, все равно нужно уметь тормозить с максимальным усилием, на грани юза. Это особенно важно при торможении на вираже, т. к. ABS определяет только кручение колеса, но не его соскальзывание в сторону.

Интегрированная тормозная система, как у Honda Gold Wing, снабжают заднее колесо специальным клапаном-ограничителем давления, который авто-



Опытный мотоциклист, как правило, может остановить мотоцикл со скорости 65 км/ч меньше чем за 30 м (0,5 секунды нужно, чтобы среагировать, — они тут учитываются)

матически приводит в действие один из суппортов переднего тормоза. Дозирующий клапан оставляет примерно 30% давления на педаль заднему колесу, а 70% передает переднему тормозу. Рычаг переднего тормоза на руле обеспечивает 100% давления другому переднему суппорту. Задача этой системы — помочь не слишком опытному водителю; в большинстве случаев он будет жать на задний тормоз, и тогда она приведет в действие один из двух суппортов переднего тормоза и загладит эту неумелость. Но чтобы остановить мотоцикл как можно быстрее, нужно задействовать все три тормоза, так что пилот машины с интегрированными тормозами тоже должен приучиться использовать не только задний тормоз, но и передний.

Но ни ABS, ни интегрированные тормозные системы не уберегут тебя от некоторых ошибок: попыток уклониться от препятствия одновременно с торможением или резко затормозить в наклоне на вираже. У легкого спортбайка с двумя тормозными дисками, многопоршневыми суппортами и «липкой» резиной настолько мощная тормозная сила, что поставить его на переднее колесо можно небольшим сжатием рычага переднего тормоза. Так что, какой бы ни была твоя техника, экстренное торможение требует определенной тренировки.

А что если я не успеваю остановиться вовремя?

Несмотря на все усилия, у тебя может и не получиться остановиться до столкновения. Для таких случаев некоторые предлагают технику «аварийного перепрыгивания»: в последний момент нужно встать на подножки и попытаться перепрыгнуть машину, с которой сталкиваешься. В полицейских академиях дорожных патрульных до сих пор учат заваливать мотоцикл на бок, хотя в дорожной полиции сейчас полно мотоциклов BMW с ABS. Третьи же советуют просто соскочить с мотоцикла, чтобы не оказаться зажатым между ним и другой машиной.

Конечно, говорить о столкновениях как-то жутковато, но если оно вот-вот произойдет, не лучше ли, прежде всего, попытаться уменьшить силу удара? Ни один из приведенных выше способов не ставит своей целью уменьшить прямую энергию. В то же время, все они предполагают, что у тебя еще будет время собраться и что-то предпринять, а не просто лететь навстречу другой машине с выпученными глазами.

Да, «аварийное перепрыгивание» поможет перелететь через машину, в бок которой ты врезаешься, но все равно с другой стороны тебя ждет сильный удар об асфальт. Разумеется, мотоцикл можно завалить, но подножки и болты сразу его не остановят.

Лично я считаю так: если у тебя есть время что-то предпринять, значит, есть время и затормозить, а торможение уменьшает силу удара. У резины гораздо больше сцепления, чем у пластика или стали. Если столкновения не избежать, не лучше ли встретить его на скорости 7 км/ч, а не 40? Лучше всего, конечно, тормозить по максимуму.





ГЛАВА 5

ЛОВУШКИ НА ДОРОГАХ



Дефекты дорожного полотна

Вот Боб: он едет по своей любимой очень извилистой загородной трассе. Боб делает все правильно: немного притормаживает перед каждым поворотом, заранее продумывает следующий вираж, чтобы построить верную траекторию, наклоняет байк нажимом на нижнюю ручку и проходит вираж на «газе», чтобы сохранить скорость и дорожный просвет. Выражения его лица под шлемом не видно, но последние 80 км он точно улыбается. «Вот это, — думает Боб, — и есть настоящее мотоциклетное счастье!»

Но на вершине следующего виража переднее колесо вдруг немного соскальзывает в сторону. Сердце у Боба подскакивает к горлу, и рефлексy берет свое: он закрывает «дыру». Заднее колесо тут же теряет сцепление с дорогой. Боб и опомниться не успевает, как машина падает на бок и ее несет в кювет в фонтане искр и разлетающегося во все стороны пластика. Момента падения Боб даже не почувствовал: он помнит только, как его тащит, тащит и тащит по дороге, пока жесткий асфальт рвет одежду.

Боб с трудом поднимается на ноги, чувствуя пульсирующую боль в левом локте — он протягивает руку — там что-то скользкое. Превозмогая боль, Боб поворачивает раненую руку, чтобы посмотреть, откуда кровь. Но оказывается, что это вовсе не кровь. Он проводит по пятну пальцем и принюхивается: это дизельное масло! Так Боб попался в одну из дорожных ловушек. Он был так поглощен прекрасными виражами и скоростью, что не заметил лужу дизеля.

То, что делает прохождение виража на мотоцикле таким захватывающим, одновременно является и его слабым местом: чтобы сохранять равновесие, двухколесному аппарату требуется сцепление. Если автомобиль или мотоцикл с коляской вдруг потеряет сцепление одного или двух колес, для водителя это большой проблемой не станет. Но если у двухколесного мотоцикла сцепление потеряет хотя бы одно колесо, мотоцикл почти наверняка упадет.

Инстинктивно мы это понимаем. Но можно не уметь определять проблемные места на дороге и не знать, что в таких случаях следует делать. Даже если мы видим какие-то изменения, все равно не всегда догадываемся, как это отразится на сцеплении колес. А когда колесо вдруг теряет сцепление, наша реакция чаще всего действует нам во вред. Рассмотрим некоторые самые распространенные неприятности, которые иногда встречаются на дороге, а также приемы, помогающие не терять почву под ногами (т. е. дорогу под колесами) даже на очень скользких участках.

Переднее колесо постоянно виляет из стороны в сторону. Как мы уже говорили, именно это помогает мотоциклу удерживать равновесие. Геометрия передней подвески автоматически держит мотоцикл в состоянии равновесия и тем самым сохраняет баланс всей машины. На вираже мы выводим мотоцикл из равновесия, чтобы наклонить его, а угол наклона контролируем давлением на ручки руля. Равновесие регулируется автоматически, то есть можно даже не задумываться о том, какую роль тут играет сцепление. И все же очень важно понимать: равновесие зависит от сцепления переднего колеса, независимо от того, балансирует ли автоматически передняя подвеска или пилот ведет руль. Причем, если заднее колесо еще может скользить, не заваливая мотоцикл, то срыв переднего колеса практически всегда ведет к падению.

Сцепление

Когда шина находит сцепление с поверхностью дороги, резина слегка меняет свою форму, подстраиваясь под мелкие впадины и выпуклости. Так что, здесь разбираться нужно и с шиной, и с дорогой. Проведи рукой по ковру и почувствуй сопротивление, когда рука натывается на бугорки и узелки. На пластиковом столе этого сопротивления (или сцепления) будет гораздо меньше, потому что на пластике почти нет бугорков, за которые цепляется рука. Брызни на стол немного воды, и сцепление станет еще меньше. На бетонной, не слишком гладкой дороге сцепление гораздо лучше, чем на блестящей стальной пластине.

У жесткой резины сцепление меньше, чем у мягкой, потому что мягкая и податливая резина легко ложится на различные дорожные неровности. Вот почему у слишком сильно накаченных шин хуже сцепление. Если они слишком

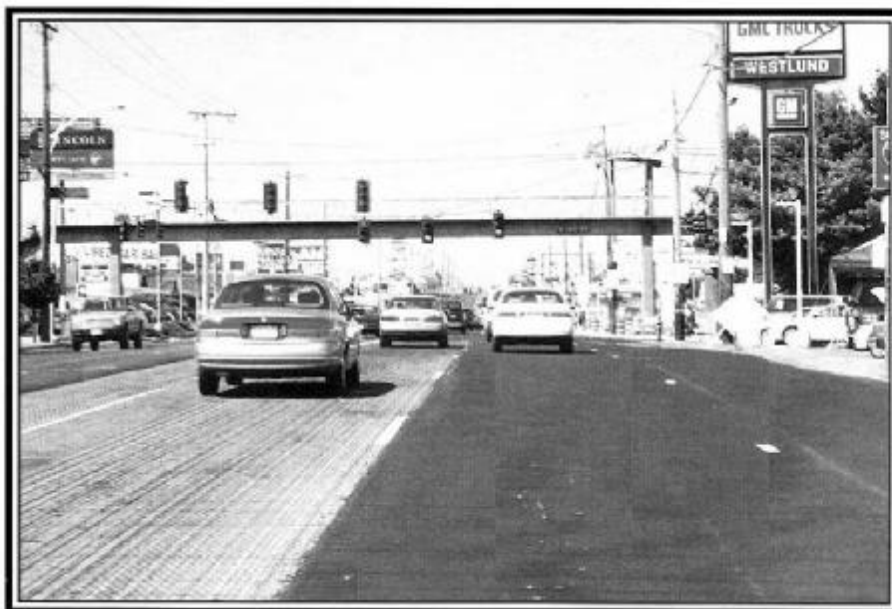
тугие, им труднее подстраиваться под неровности полотна. Пониженное давление в шине увеличивает сцепление, что хорошо для езды по грунтовым дорогам, но на шоссейной скорости шина из-за этого перегревается. Давление в этом случае — компромисс между сцеплением и надежностью.

Если оно выбрано правильно, как ты думаешь, какова площадь пятен контакта обеих шин? Примерно по размеру этой страницы? А вот и нет, пятна контакта имеют площадь примерно с ладонь. Сцепление шин — это соединение мотоцикла с дорогой, так что никогда не экономь на шинах и всегда проверяй, соответствует ли давление в них тому грузу, который ты собираешься везти.

Текстура и цвет дорожного полотна

Боб потерпел крушение, потому что задумался, отвлекся и за дорогой наблюдать перестал. Нужно всегда помнить: дорога — в первую очередь, а умные мысли, живописные виды и даже поворотные траектории — это уже потом. На что же Боб должен был обратить внимание?

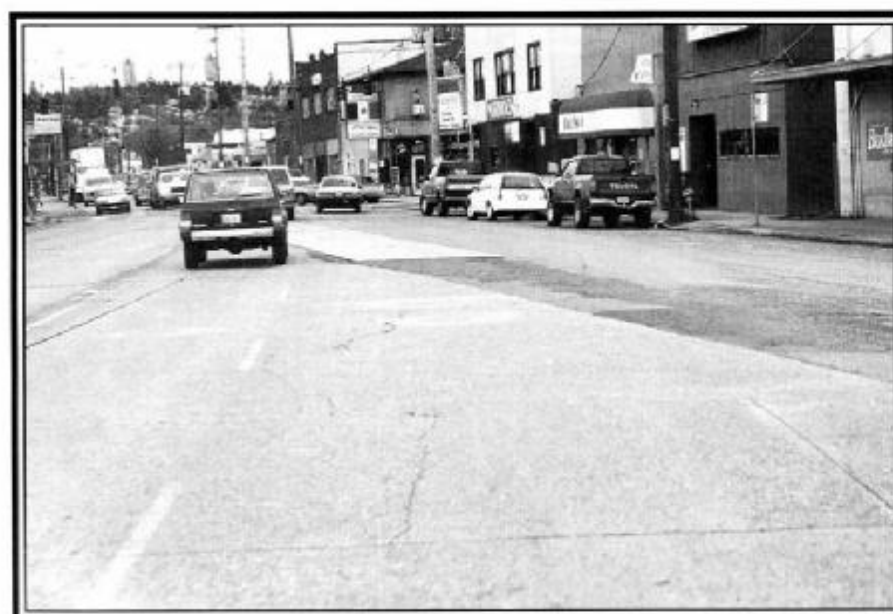
Когда отслеживаешь дефекты дорожного полотна, для начала нужно посмотреть под колеса и определить сцепление поверхности, по которой ты сейчас едешь. Если впереди дорожное покрытие меняет текстуру или цвет — это знак того, что с большой вероятностью изменится и сцепление дороги. Например, когда впереди скользкая грязь, дорога должна стать скользкой. Цвет и текстура грязи — визуальные признаки. Изменения в текстуре и цвете говорят о том, что дорога меняется, так что может быть другим и сцепление шин. Если дорога впереди больше похожа на сухой асфальт, сцепление улучшится. Если на светлом бетоне видны темные блестящие прожилки, можно предвидеть ухудшение сцепления, если колесо будет на них попадать.



Если изменится цвета и текстуры этих полос — изменится и сцепление



Белые пластиковые разметки и другие дорожные обозначения становятся скользкими в дождь. Не езжай на них



Вот та стальная плита не просто скользкая сама по себе, по краям у нее имеется какое-то шероховатое вещество – возможно, это гравий



Чтобы смыть с асфальта все загрязнители, нужно примерно полчаса непрерывного ливня

Таким образом, чтобы обнаружить участки с другим сцеплением, нужно следить за изменениями цвета и текстуры дорожного покрытия. Если бы Боб внимательнее присматривался, то заметил бы блеск в том месте, где было пролито масло. Еще этот участок темнее или отливает радугой — значит, можно было понять: сцепление там очень плохое.

Скользкие поверхности

Всем прекрасно известно, что в заморозки дорога становится скользкой и выглядит иначе. Она белесет, иногда на ней даже видны сверкающие кристаллы льда. Белые пластиковые обозначения почти такие же скользкие, как замерзшая дорога, и их тоже хорошо видно. Но далеко не все понимают, насколько они на самом деле скользкие. Блестящие плиты стальных конструкций явно очень гладкие и дают мало сцепления (это хорошо видно). Сама дорога тоже полируется машинами до гладкого состояния. Посреди левых поворотов трудно заметить маслянистые пятна, которые оставляют после себя другие машины. Пятна пролитого топлива сливаются с асфальтом, а разного рода загрязняющие вещества в сухую погоду собираются на поверхности дороги.

Скользкие поверхности становятся еще более скользкими, если их намочить (вспоминается наш опыт с пластиковым столом). Дождевая вода смешивается с загрязнителями, образуя скользкую смазку. На асфальте много всего накапливается, и это может смыть только серьезный 30-минутный ливень, особенно если сухая погода стояла достаточно долго. Вот почему не стоит выезжать на дорогу в первые полчаса после начала сильного дождя.

Любое быстроизнашивающееся дорожное покрытие в дождь становится скользким. Сухой кирпич дает достаточно хорошее сцепление, но смесь кир-



Очевидно, что здесь недавно ремонтировали дорогу, но т. к. никаких предупреждающих знаков или конусов нет, единственным признаком этого будет изменение текстуры поверхности



Кажется, что дорога всего лишь немного мокрая, но на самом деле это 15-сантиметровый слой вязкой грязи, намытой с полей

пичной пыли с водой образует скользкий налет. Деревянные настилы на мостах и железнодорожных переездах тоже могут в дождь становиться скользкими, потому что, когда вода смешивается с древесными волокнами, образуется слизистая паста. При этом ни цветом, ни внешним видом такие опасные участки себя не выдают — они выглядят точно так же, как остальная поверхность. Просто запомни: когда кирпичи и дерево мокрые, они скользкие, как сырая грязь.

Нестабильная поверхность

На дороге нужно всегда следить и за тем, чтобы под колеса не попался какой-нибудь плоский хлам: сплюснутые алюминиевые банки, коробки из-под пищи или обломки пластиковых емкостей из-под масла. Если одно колесо на что-то из этого заедет, оно может потерять сцепление с дорогой. Например, если во время торможения переднее колесо наезжает на обломок пластика, он может зацепиться за шину и стать «лыжей» для колеса. Так можно потерять управление или даже равновесие — если быстро не отпустить передний тормоз.

Гравий действует, как мелкие шарики из подшипника: катаясь под колесом, он отрывает резину от поверхности дороги. Дорожные службы часто засыпают гравием разного рода неровности. Со временем поток машин должен его измельчить, так что он ляжет на дорогу ровным слоем. Но предупреждающие знаки в таких местах есть не всегда. Чаще всего гравий на дороге хорошо видно: он грубый на вид и отличается по цвету (например, может быть светлее). Часто гравий начинается там, где резко обрываются полосы разметки.

Песок, грунт и грязь коварнее гравия, потому что они могут не отличаться от остальной поверхности по цвету и текстуре. Здесь нужно смотреть на происходящее рядом с дорогой. Если неподалеку идет строительство огромного торгового центра или даже простого одноэтажного дома, на дороге будет много песка и грязи, которую машины заносят со стройки — тебе нужно быть к этому готовым. В сельской местности предупреждающим сигналом могут послужить работы на прилегающих к дороге полях. Сельхозтехника тоже тащит на дорогу много земли и грязи. Будь осторожен на дороге, ведущей от поля, которое в данный момент орошают.

В тех районах, где зимняя температура опускается ниже нуля, дороги против льда посыпают песком, и весной песок остается. Обычно он собирается на перекрестках, часто в виде насыпи на внешней стороне пути, по которому едут машины. В сельской местности грязь и песок с обочины попадают на дорогу в любое время года, и при этом они могут быть совершенно не видны на полотне. Здесь тоже нужно смотреть на то, что происходит рядом. Если неподалеку лежит куча песка, он легко может попасть и на дорогу.

Поблизости от узких дорог в каньонах юго-востока США канав обычно не бывает. В зонах сухого климата такие дороги печально знамениты тем, что на них постоянно лежит песок, или надуваемый сильными ветрами, или намываемый грозowymi ливнями. Если дорога опускается хотя бы немного ниже окружающего ландшафта, слой грязи от такого ливня иногда бывает очень

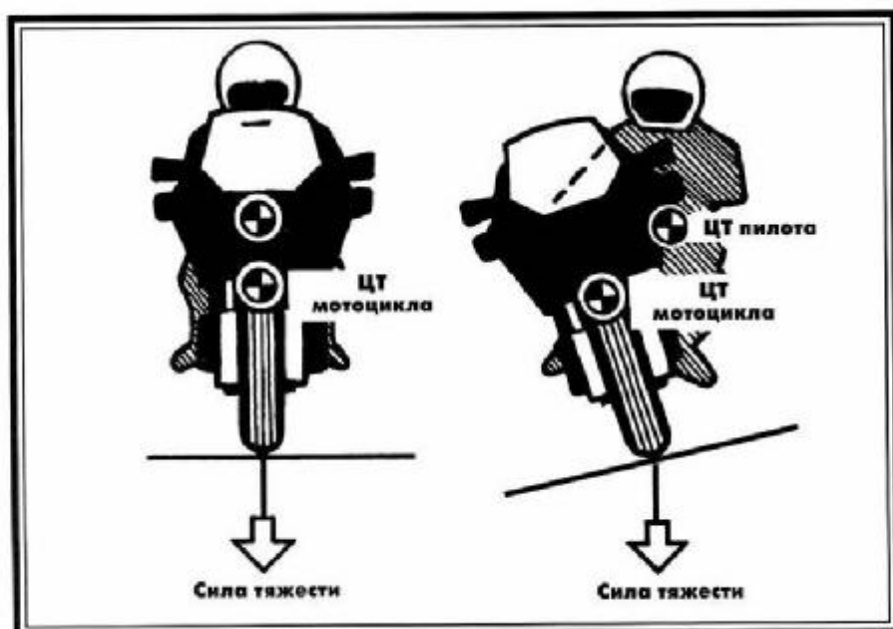
толстым, особенно если рядом с дорогой нет канавы. Иногда грязь заметна, но лучше всегда следить за местами, в которых она обычно скапливается, и заботиться о сцеплении, если с ним могут быть проблемы.

Сохранение сцепления

Если всю дорогу наблюдаются проблемы со сцеплением, нужно уменьшить угол наклона в поворотах, не делать резких ускорений, движений рулем или торможений. На скользкой или нестабильной поверхности особенно важно не глушить резко мотор. Вот как получилось у Боба: он запаниковал и сбросил «газ», из-за этого вес переместился от заднего колеса и началось торможение двигателем, которому всегда требуется больше сцепления. На дизельном масле поскользнулось переднее колесо, но с дороги сорвалось заднее. Может быть, ничего более умного сделать было нельзя. Хотя... Если бы он просто оставался на тяге, сохранилось бы достаточно сцепления и, возможно, получилось бы проскочить масло и не упасть.

Давай представим, что Боб обратил внимание на дорогу и заметил это пятно. Как следовало поступить, чтобы сохранить уменьшающееся сцепление? Главное здесь — не потерять то, что пока есть. На дороге, по которой ехал Боб, масло разлили только с одной стороны. Можно было просто притормозить и объехать пятно. Но даже если бы масло растеклось по всей ширине дороги, было вполне реально пройти этот скользкий участок в вертикальном положении.

А если бы дорога шла под углом? Наклонялась в одну сторону? Опытные люди советуют в этом случае так уравновесить мотоцикл, чтобы колеса распола-



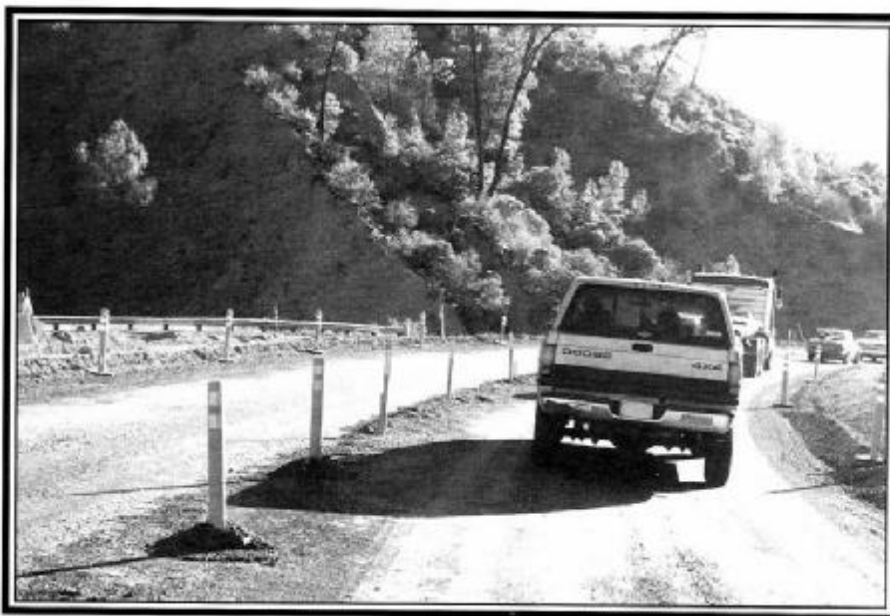
Всегда старайся удерживать мотоцикл перпендикулярно скользкой поверхности

гались перпендикулярно поверхности дороги. Если они все же соскользнут, байк просто сдвинется в сторону, и риск упасть будет меньше. Та же тактика применима и на участках неровной дороги или на дороге с мокрой травой, льдом или гравием.

Когда на поворотах снижается скорость, уменьшается и потребность мотоцикла в сцеплении. Чем ниже скорость, тем меньше боковая нагрузка на шины, которая толкает их на вираже. Представим, что Боб приближается к участку дороги, на котором глубокая яма засыпана гравием. Ему нужно поставить мотоцикл прямо и резко сбросить скорость, а на подъезде к гравию отпустить тормоза и проехать через него на небольшой тяге, только-только достаточной для сохранения стабильности.

На гравии и на скользкой поверхности тактика одинаковая, разница только в использовании двигателя. Дёртрайдеры обычно преодолевают гравий на «газу». С их шикарными шишковатыми покрышками можно очень красиво пустить хвост грязи из-под заднего колеса, и совет они дают хороший: «Сомневаешься — газуй!» Но если у тебя нет таких покрышек, то лучше поставь ноги на подножки и сбрось скорость.

Ах да, ты же всегда едешь только по нормальной дороге, так ведь? Вот разве что в объезд иногда приходится пускаться. Как раз на объездных путях, особенно на строящихся дорогах, можно столкнуться с каким-нибудь препятствием, из-за которого ты или вернешься назад, или упорно полезешь в грязь. В объезде помни о том, что узкий мотоцикл вовсе не обязан ехать по колею, проложенной грузовиками строителей. Тебя ведь интересует хорошее сцепление. Найди полосу дороги, еще не превратившуюся в сплошное месиво.



Стакими препятствиями легко столкнуться на объездных путях и строящихся дорогах; тут можно развернуться назад или упорно полезть в грязь

и используй технику езды по скользкой поверхности. При необходимости наклоняй мотоцикл так, чтобы колеса были перпендикулярны поверхности.

Если мотоцикл все же застревает в вязкой грязи и с трудом сохраняет равновесие, он, конечно, может упасть. Не надо геройствовать. Пускай падает, только сам будь осторожнее, не сломай ногу. Новый пластик обойдется дешевле хирургической операции.

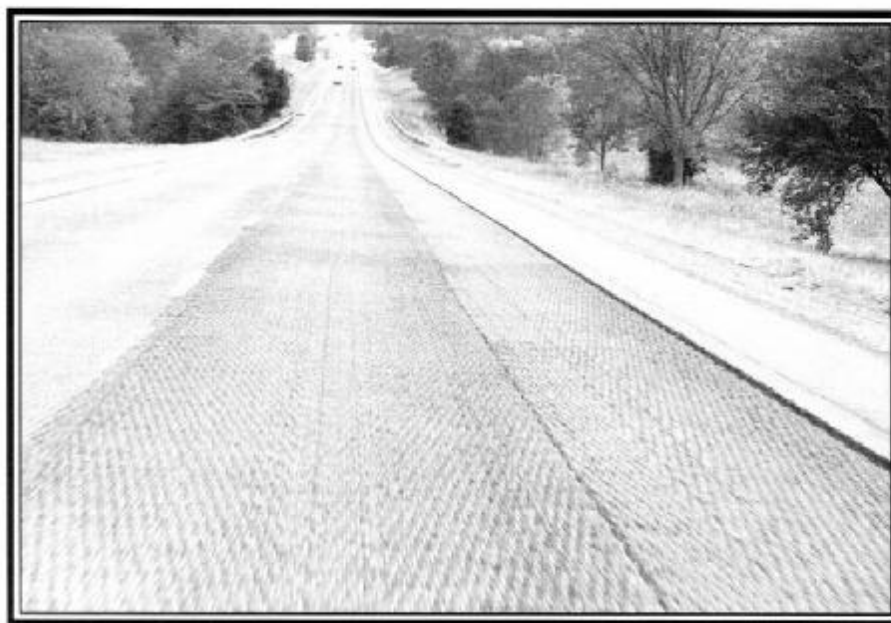
Водительская практика

Тебя бросает в дрожь при мысли о езде по мокрой траве или скользкой грязи? Что же, вас таких много. Но имей в виду, что рано или поздно все равно придется проехать по скользкой или нестабильной поверхности. Так что, лучше учиться не только ее объезжать, но и правильно себя на ней вести. Для начала можно одолжить у кого-нибудь настоящий дёртбайк и испытать его шины.

Тренироваться можно на загородных гравийных трассах или еще каких-нибудь дорогах погрязнее. Дождись таяния снега, надень самую лучшую защиту и отправляйся искать скользкую поверхность. Покатайся по бровке, только медленно и осторожно. Тогда поймешь, что такое грязевая трасса. Следи за изменением цвета и текстуры полотна впереди.

Не забывай о том, что нужно сделать:

- сбросить скорость;
- перенести вес на подножки;
- выбрать лучший путь и плавную траекторию движения;
- управлять твердо;
- держать мотоцикл перпендикулярно поверхности дороги.



Хотя дорога и плохая, настоящая опасность поджидает справа, на высоком краю полотна

Всего лишь несколько часов на грунтовой периферийной дороге — и редкие маленькие участки с гравием или скользкие деревянные мосты будут пугать тебя гораздо меньше.

Бордюры

Теплый летний вечерок; Ральф едет по четырехполосному разделенному автобану и думает о том, что будет сегодня делать дома. Он проезжает поворот и видит отгороженный конусами участок дороги, передняя фара высвечивает знак «Осторожно». Ральф замечает, что участок дороги впереди отличается по текстуре, и когда переднее колесо начинает сильно трястись, он понимает: здесь сняли старый асфальт и собираются положить новый. Ральф — опытный боец, а не новичок, который переживает из-за дергающихся колес. Он знает, что его мотоцикл с этим неровным участком справится.

Впереди и слева отгорожена большая куча строительного мусора, и конусы направляют движение на правую полосу, где часть дороги выложена гладким бетоном. Туда-то и направляется Ральф. Но как только переднее колесо касается бетона, руль вдруг вырывается у него из рук. Байк вот-вот завалится на правый бок.

Ральф изо всех сил тянет за руль, чтобы выправить его, но не удерживает равновесие. Мотоцикл тяжело падает на правую сторону, зажимая ногу Ральфа между рамой и дорогой. На сегодня поездка закончена, а до следующей пройдут месяцы: пока не срастутся разорванные ткани и сломанные кости.

Что это было?

Ральф пострадал, потому что наехал на край бетонной плиты, обнажившейся после уборки старого асфальта. Плита образовала что-то вроде бордюра прямо посередине дороги. Автомобиль мог бы погнуть на ней обода колес. Мотоциклисту такая ситуация грозит срывом с полотна и серьезными последствиями: для мотоцикла и самого пилота.

Ральф не единственный пострадал от такой плиты, ее жертвами стали многие ветераны мотоциклетного движения, которые, казалось бы, знают все. Даже маленькая на первый взгляд неровность (кочка или трещина в асфальте) может стать причиной падения и помешать несчастному пилоту сохранить равновесие. Предлагаю называть поднятые края дорожного полотна «тупичками»: переднее колесо попадает в «тупик», натываясь на поднятый край — бордюр.

Проблема здесь в том, что двухколесные мотоциклы особенно страдают от таких дорожных ловушек. Многие мотоциклисты даже не могут представить, сколько опасностей таит в себе такой «тупичок» или даже маленькая впадинка на асфальте. А дорожные службы слишком мало знают о мотоциклах и их проблемах. Они не понимают, почему в местах строительства бывает столько мотоциклетных аварий и что нужно сделать для их предотвращения.

Контрруление

Мы уже говорили о том, что главную роль в удержании равновесия играет работа переднего колеса. За нее отвечает или геометрия передней подвески, или обращение пилота с рулем. Например, если мотоцикл начинает заваливаться влево, мы направляем переднее колесо в левую сторону, чтобы он обрел рав-



Эти высокие края полотна очень опасны для мотоциклистов



Осторожно! Вон там, впереди, высокий край полотна. Знак: «Осторожно, высокий край полотна»

новесие. Такое действие называется контррулением, потому что мы направляем руль в сторону, противоположную той, в которую хотим наклонить мотоцикл. Также мы регулируем направление его движения. Чтобы повернуть направо, нужно надавить на правую рукоятку. Чтобы выпрямиться после правого поворота, нужно нажать на левую ручку.

Для машин высокие края полотна — лишь досадная неприятность, которая может немного погнуть колесо. Для мотоциклов такое препятствие очень опасно — и это объясняется контррулением. Автомобиль или мотоцикл с коляской могут без проблем сдвинуться в сторону без потери равновесия, но если переднее колесо мотоцикла потеряет сцепление больше чем на 2 секунды, равновесие удержать будет очень трудно. Наткнувшись на бордюрный камень, удастся сохранять равновесие, только пока переднее колесо соприкасается с ним. Когда колесо съедет с бордюра, применить контрруление для сохранения равновесия уже не получится.

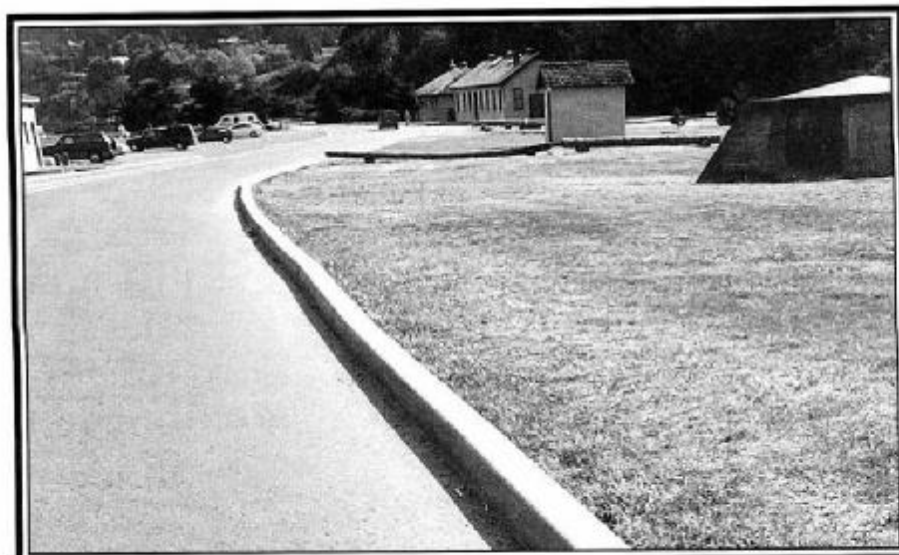
Оказавшись на участке дороги со снятым асфальтом, сразу хочется съехать с него на что-то более ровное. И тут попадается эта ровненькая обочина, от которой тебя отделяет только бордюрный камень, а за ним ждет другая половина дороги с чудесным свежим асфальтом. Но когда ты попытаешься переехать бордюр или край нового полотна, переднее колесо легко может за него зацепиться, и мотоцикл потеряет равновесие. Важно понимать: даже очень небольшое возвышение края полотна приводит к падению, если преодолевать его наискосок под слишком маленьким углом.

Несколько лет назад Фонд мотоциклетной безопасности провел испытания, в которых профессиональные мотоциклисты должны были объехать препятствие. Асфальт там сменялся гравием, а за гравием снова шел асфальт. К большому удивлению тестирующих, было несколько падений.

Тщательно проанализировав каждое из них, эксперты сделали вывод: вероятность падения увеличивается, если пилот преодолевает поднятый край полотна под углом менее 45° . Такие ловушки могут маскироваться, и тебе придется распознавать их самому, потому что заранее о них никто не предупреждает. Иногда новый асфальт проседает под проезжающими машинами и обнажает острый угол прилегающего бетонного покрытия — обычная ситуация на расширенных или перемещенных старых дорогах. Старые нижние слои полотна иногда сдвигаются или оседают, образуя на поверхности впадину. Когда на дороге меняют асфальт, по периметру этого участка всегда идет острый высокий край, пока новый асфальт не выровняет дорогу. И даже если такие возвышения идут примерно на одном уровне с остальной поверхностью, переднее колесо все равно может поскользнуться на гравии или наткнуться на высокий бордюр. Любой участок, на котором приходится преодолевать высокий край полотна — серьезное препятствие для мотоцикла.

Изменения текстуры и цвета

Приближаясь к строительной зоне или замечая изменение полотна впереди, вспоминай Ральфа и начинай высматривать высокие кромки. Здесь тоже, как и в случае с другими дефектами полотна, нужно в первую очередь



Высокий край полотна и бордюр преодолеваются одинаково. Направь переднее колесо прямо на препятствие и добавь немного «газу», чтобы колесо на него поднялось и переехало

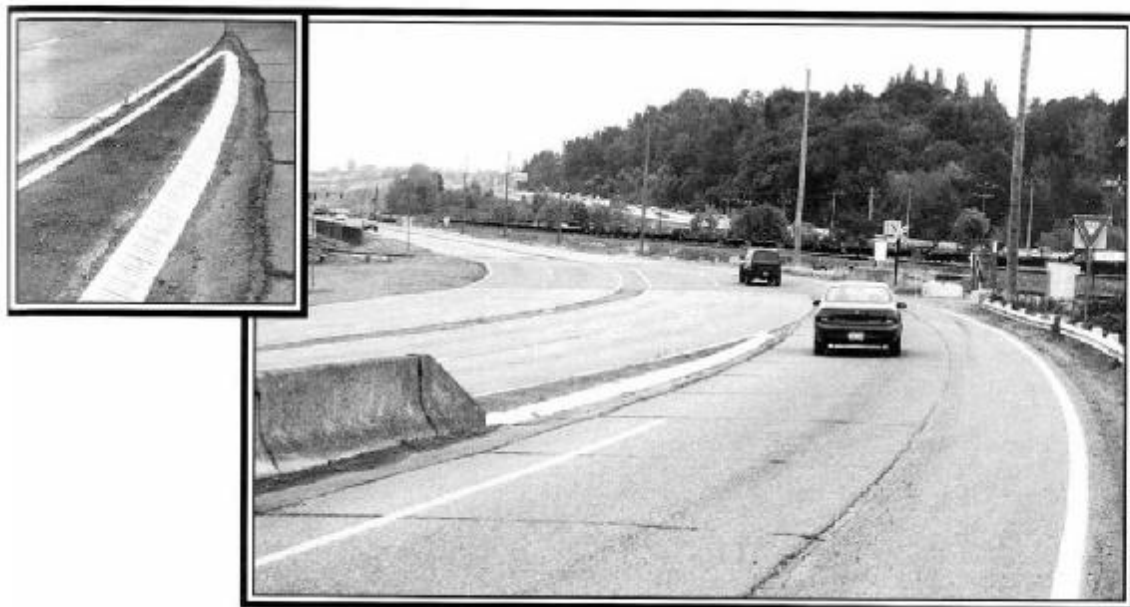
обращать внимание на изменение цвета и текстуры дороги. У тебя уже есть кое-какое представление о поверхности, по которой ты едешь. Если дорога впереди чем-то отличается, готовься к переходу. Даже ночью нужно уметь отличить асфальт от гладкого светлого бетона или от блестящей стали металлоконструкций и трамвайных рельсов.

Если нет необходимости менять ряд, просто держись подальше от таких ловушек, особенно от краев участков со снятым асфальтом. Если высокий край задевает твою полосу, в большинстве случаев его все же можно объехать, хотя бы и в нескольких сантиметрах. Главное — не наезжать на край передним колесом.

А как переехать высокий и жесткий край, с которым, например, столкнулся Ральф? Как это сделать, не завалив мотоцикл? Техника здесь такая: высокий край нужно преодолевать уверенно и под максимальным углом, немного помогая двигателем, чтобы поднять переднее колесо. Представь, что тебе нужно забраться на тротуар через бордюр. Во-первых, притормози, чтобы не погнуть при этом колесо. Потом направь мотоцикл прямо на бордюр, под углом 45° или больше, и добавь «газу», чтобы поднять на него переднее колесо. Если нужную тебе полосу отделяет высокий край, сначала отодвинься от него чуть дальше, потом подойди под более широким углом и, держа крепче руль, добавь тяги, чтобы поднять на этот край переднее колесо.

Белый бордюр

Белая линия между двумя смежными дорожными полосами — очень коварная разновидность дорожной ловушки. Длинной белой линией, например, отделяют выездную дорогу на шоссе, делая скоростную полосу. Иногда ее рисуют на разделителе полос, который имеет форму бордюра посередине дороги. Такие бордюры представляют собой довольно серьезную опасность, в том числе и по-



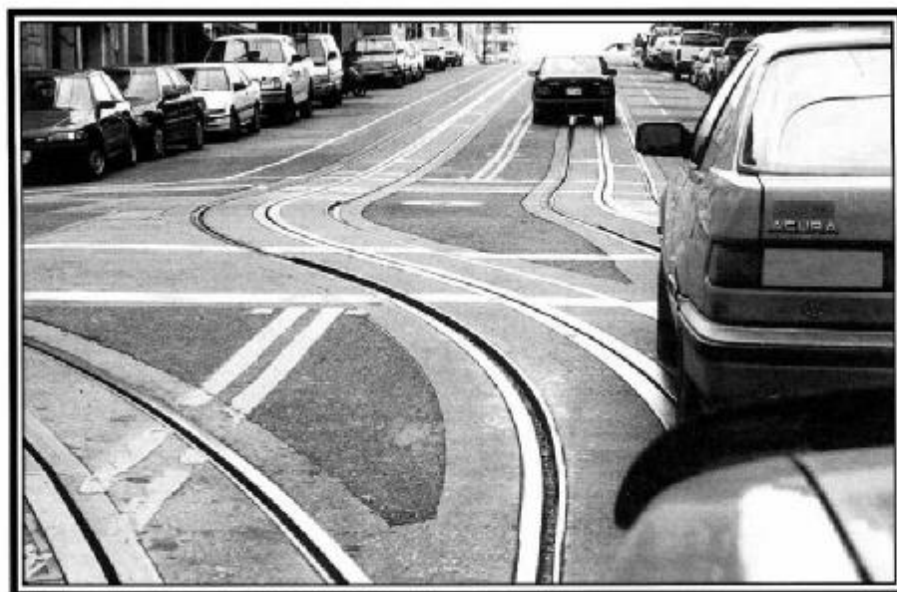
Как бы тебе ни хотелось перейти на другую полосу через эту белую линию, лучше не надо. Белая линия нарисована на бордюре, который может легко выбить из-под тебя мотоцикл

тому, что их плохо видно в темное время суток. Так как не всегда можно отличить белую линию на дороге от точно такой же белой линии на разделителе, я советую вообще не пересекать их в местах сходящихся дорог. Переходить на другую полосу безопасно, когда сплошная белая линия сменяется на прерывистую.

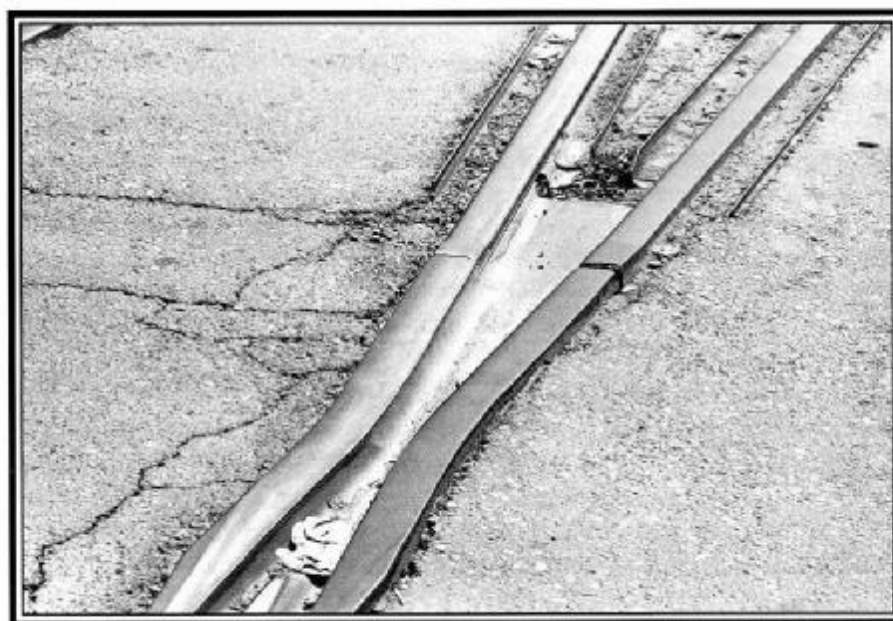
Скользкие скаты

Железнодорожные пути могут стать настоящей ловушкой для мотоциклиста, даже если они находятся на одном уровне с дорогой. Когда переднее колесо начнет соскальзывать в сторону или попадет в колею, становится очень трудно удержать мотоцикл в равновесии. Железнодорожные переезды особенно опасны там, где рельсы пересекают дорогу под острым углом, делают на ней поворот или идут параллельно твоей траектории движения. Трамвайные пути — вообще чемпионы, потому что их часто прокладывают прямо посередине полосы или они перемещаются с одной полосы на другую. И совершенно особая угроза — пути фуникулеров (например, в Сан-Франциско) с двумя рельсами, как у трамваев, и стальным желобом для кабеля.

Самое главное в преодолении таких препятствий — не заезжать в колею, а при переезде действовать, как с высокими бордюрами. Сначала отъезжаешь для широкого захода, потом переезжаешь под углом. Держи мотоцикл в вертикальном положении, даже если ты только что выехал из поворота. Не забывай о том, что деревянные, пластиковые и стальные настилы на переездах могут быть скользкими даже в сухую погоду и очень коварными после дождя. В промышленных районах некоторые подъездные железнодорожные ветки используются редко, так что не удивляйся зияющим дырам и глубоким ямам рядом с рельсами, до которых, кажется, никому нет дела.



Уличные фуникулеры в Сан-Франциско: сплошные колеи и скользкая сталь – кошмар мотоциклиста



Железнодорожные ветки в промышленных зонах полны неприятных дорожных «сюрпризов»

Рельсы на пути

Иногда трамвайные пути пересекаются друг с другом прямо посреди улицы. Эти пересечения в форме букв «X» или «V» становятся серьезным препятствием на пути мотоциклиста, т. к. в них легко попасть колесом и крепко застрять — последствия очевидны. Такую ловушку лучше всего объехать, а если это нереально — пересечь под максимальным углом, который можно получить только на доступном пространстве для маневра.

Строительные плиты

Большими стальными плитами обычно прикрывают ямы на дороге; со временем они до блеска полируются колесами машин, и их края становятся опасными скользкими поверхностями. К тому же, плиты достаточно толстые, и о край вполне можно споткнуться. Есть и еще одна причина держаться от них подальше: плиты иногда не закрывают всю поверхность ямы или со временем сдвигаются под давлением дорожного движения. Автомобильное колесо без проблем проедет 10-сантиметровую щель, но для мотоцикла попадание в нее может закончиться очень плохо.

Хотя на дороге в первую очередь нужно следить за другими машинами, опытный мотоциклист уделяет много внимания и поверхности дороги, выбирая самый лучший и безопасный путь. Заметив препятствие, которое придется преодолевать, просто направь мотоцикл так, чтобы правильно с ним справиться — а дальше уже следи за другими машинами.

В отчете Хёрта 1981 года говорится, что с препятствиями на дороге было связано всего 4% мотоциклетных аварий, поэтому на водительских курсах им



От края стальных пластин лучше держаться подальше



Перевод: держись подальше от края полотна. Знак: «Осторожно: высокий край полотна»

обычно вообще не уделяют внимания. Не будем забывать, что отчет Хёрта фиксировал только происшествия в Лос-Анджелесе и его окрестностях. В других местах совсем другие дороги, со своими достоинствами и недостатками. Так что ты, возможно, будешь учиться преодолевать высокие бордюры самостоятельно, чтобы достойно встретить их на большой дороге. И всегда помни о таких ловушках, когда едешь по незнакомой местности.

Предупреждающие знаки

Дорожные ловушки обычно никак не предупреждают о себе заранее — вот почему так много мотоциклистов в них попадают (конечно, это только одна из причин). Дорожным строителям теперь выдают предупреждающие знаки для разных ситуаций, связанных с новым строительством. Например, если часть дорожного полотна возвышается над остальной дорогой, предлагается ставить знак «Подъем». И все-таки мотоциклетных аварий в зонах строительства происходит на удивление много, и не каждый строительный подрядчик знает причины этого. Самое распространенное (и ошибочное) мнение: мотоциклисты просто были неопытными или превысили скорость. Сейчас встречаются разные предупреждающие знаки: «Край полосы», «Мотоциклисты, соблюдайте осторожность», «Переход на другую полосу мотоциклистам запрещен». Возможно, если бы Ральф увидел знак «Осторожно: высокий край», он бы подумал: «Что это значит — «высокий край»? Они имеют в виду бордюр по обочине или на середине дороги? Святая Клава! Если такие штуки есть прямо посреди дороги, надо быть поосторожнее или вообще поехать по другому пути!»

Водительская практика

Эти упражнения помогут научиться преодолевать высокие препятствия. Если твое водительское мастерство еще не на высоте, надень защиту. Сделай «восьмерку» с различными препятствиями на пути: например, деревянной доской размером 5x10 см и 2 м в длину, невысоким бордюром, жестким садовым шлангом или толстой 3-метровой веревкой. Сосредоточься на том, чтобы мотоцикл подходил к ним с оптимальным углом наклона (45° и больше). Добавляй немного «газа», чтобы поднять переднее колесо и перенести его через препятствие.

Выезд с полотна

Это был бесконечный день, проведенный в седле. Я ехал домой из Денвера в Сиэтл — по магистрали, так что скорость была немалая. На смену очень жаркому и ветреному дню пришел прохладный вечер, и я решил ехать дальше. Дорога была ровной — асфальт совершенно новый, даже посветлеть еще не успел. Насколько я мог видеть в свете фар и у себя под колесами, свежего черного асфальта было еще метров 30. На обочине «лицом» вниз валялись какие-то знаки, оставшиеся, наверное, после ремонтных работ. Потом я заметил что-то странное: огни едущих впереди машин вили из стороны в сторону. Я поморгал. Что это, я уже до глюков доездили?

И тут свет фар высветил обрыв асфальтового полотна, за которым началась глубокая, изрезанная колеями грязь. Нормальная дорога кончилась. Пока я силился осознать происходящее, тяжело нагруженный байк съехал с полотна на скорости около 100 км/ч и врезался в мягкую землю, переднее колесо начало водить из стороны в сторону. Из всех сил стараясь сохранить управление, я добавил «газу», чтобы вырваться вперед. Пара сотен метров этого кошмара — и мотоцикл снова на ровной дороге, я еду в ночи, как будто всего этого не было.

Очевидно, покрытие собирались менять на всех четырех полосах шоссе, а предупреждающие знаки сдуло сильным ветром. Огни впереди дергались, потому что машины пробирались через мягкий грунт. Снова и снова вспоминая этот кошмар, я поражаюсь глупости дорожников: это же надо было ремонтировать все четыре полосы одновременно и не обеспечить в рабочей зоне нормальное предупреждение. Но потом, успокоившись, я порадовался новому опыту езды по бездорожью — тоже вещь полезная, в жизни все может пригодиться.

Иногда мы относим себя исключительно или к стрит-, или к дёртрейсерам, словно главное — это машины, а не умение нормально на них ездить. Я видел мотоциклы, на которых совершались





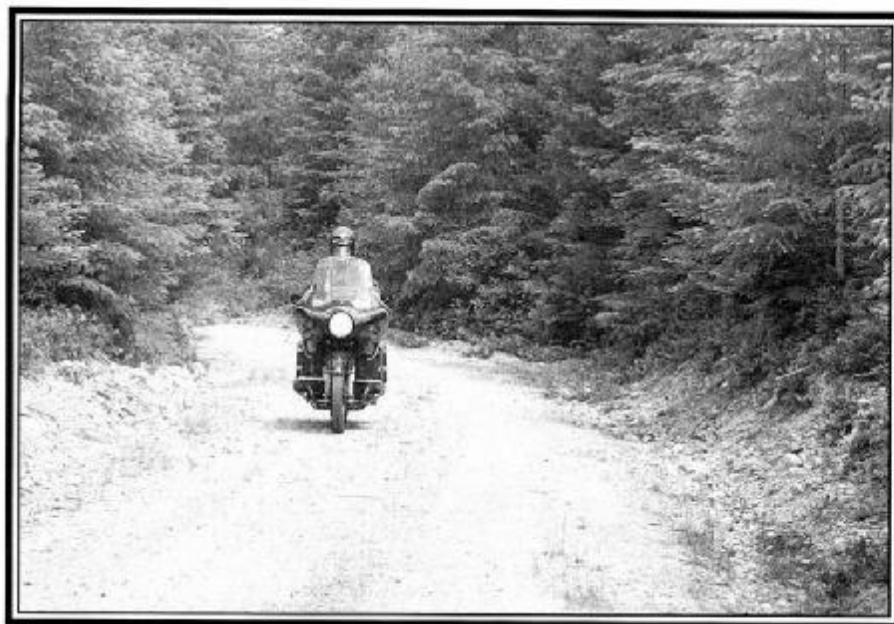
Знак: «Конец дороги»

тяжелые походы в глушь и бездорожье Аляски. Видел и спорттуреры, увешанные огромными пластиковыми баками и блестящими мототуристическими контейнерами — без единой вмятинки, царапинки или пылинки на корпусе. Очевидно, некоторые предпочитают создавать и поддерживать имидж заядлого мотопутешественника, катаясь только по ровным дорогам. В старые добрые времена, пока производители и магазины не начали сортировать мотоциклы по типам, мы могли спокойно ездить на чем угодно и куда угодно.

Сейчас стритбайки создаются исключительно с расчетом на твердую поверхность. Но любая дорога рано или поздно заканчивается. Бывают случаи, когда с асфальта приходится съезжать, пускаться в объезд или просто ехать по траве до места общего сбора. Если ты настоящий мототурист, то рано или поздно попадешь на бездорожье — так что учись с ним справляться.

Грунт

Для краткости мы будем называть грунтом все некрытые поверхности (песок, гравий, глину, траву, грязь и т. д.). Грунт дает определенное сцепление, хотя оно и сильно отличается от сцепления на чистом, сухом полотне. Любое дорожное покрытие статично. Грунт, наоборот, динамичен — он не удерживается на одном месте. На дороге с покрытием мы уверены в сцеплении, так что можем уверенно вести мотоцикл, регулировать равновесие и задавать направление. Конечно, на грунте тоже будет сцепление, но оно вызывает у нас гораздо меньше доверия. Когда на обычной дороге колеса начинают пританцовывать, мы прекрасно понимаем: есть вероятность познакомиться с дорогой поближе, лицом к лицу, так сказать. Основное отличие эндуро от стрита за-



Для езды по грунту нужна особая техника

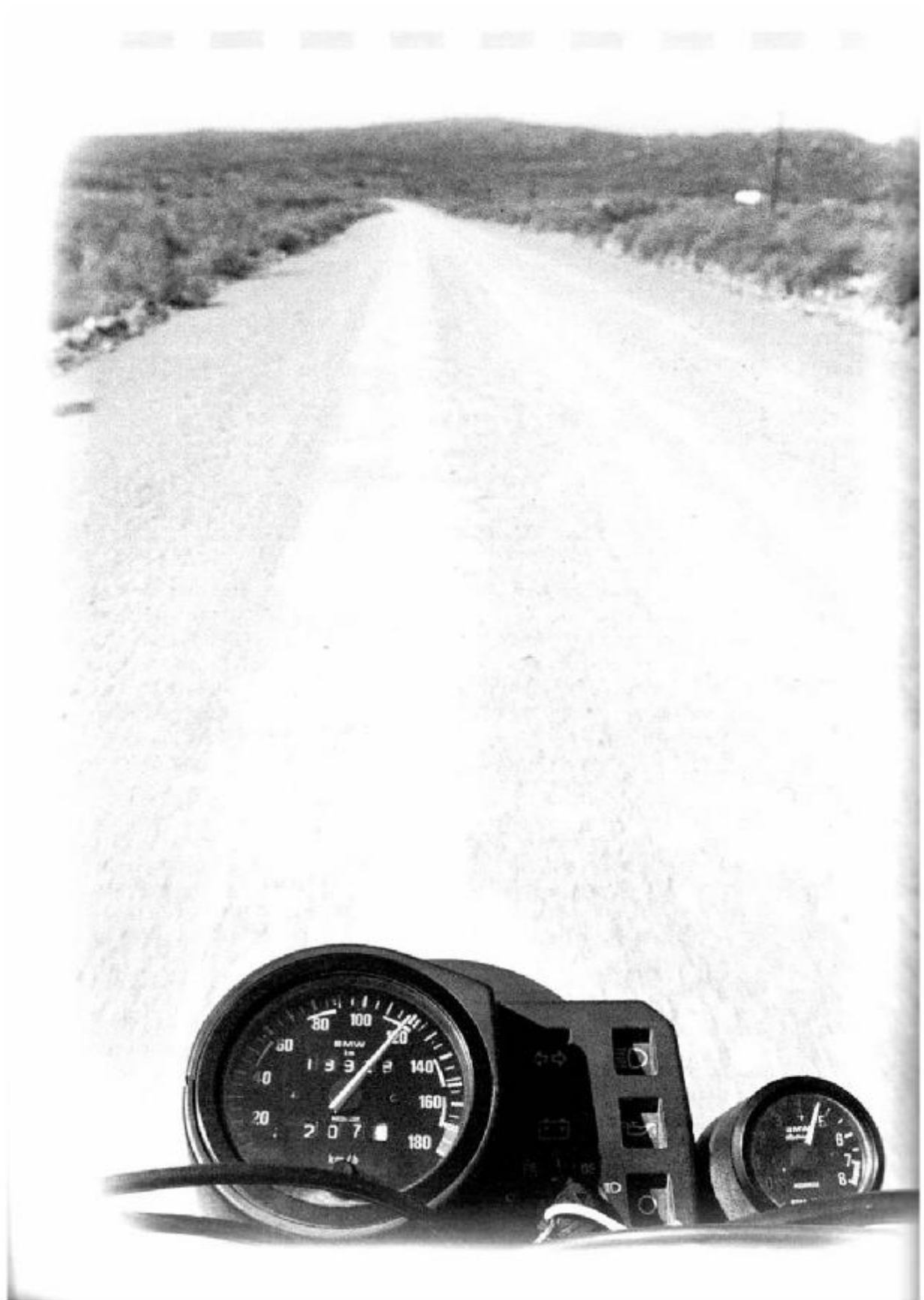
ключается в его шинах. Большие шишки здорово помогают на грунте: они и по камням проедут, и на песке/гравии не соскользнут. У обычного мотоцикла кубики протектора расположены ближе, и бороздки между ними не такие глубокие. Поэтому ездить на уличном мотоцикле по бездорожью гораздо труднее, чем на эндуро. На мелких камешках или песке труднее сохранять равновесие, они не дают того сцепления, к которому привыкаешь на обычных дорогах. Получается, что колеса вполне могут оказаться за пределами дорожного полотна, и к этому нужно подготовиться не только психологически (не паниковать), но и технически — научиться кое-каким водительским приемам, несколько отличающимся от обычной водительской техники.

Сцепление

Если ты вдруг оказываешься на грунте с обычными шинами, можно понизить в них давление и тем самым увеличить сцепление. Чуть спущенные шины дают больший след и плотнее прилегают к поверхности. Эндюристы иногда ездят с давлением всего 0.8 Бар. Но чем ниже давление, тем сильнее прогибается шина, а это очень сказывается на температуре. Если ты уменьшаешь давление в колесе, чтобы объехать неведомо откуда взявшуюся на шоссе песчаную дюну, обязательно потом опять его накачай, до того как наберешь шоссейную скорость.

Балансировка и руление

Сцепление, конечно же, зависит от разновидности дорожного полотна, и все-таки техника езды по крытой дороге примерно одинаковая. Здесь мы удерживаем равновесие с помощью переднего колеса и руля, соотносим



положение пятна контакта и силу тяжести, массу мотоцикла и массу пилота. Если машину начинает уводить влево, мы применяем контрруление, пятно контакта перемещается левее, и равновесие восстанавливается. На грунте контрруление тоже срабатывает, но не так хорошо или быстро, как на твердом покрытии. На слишком мягкой или нестабильной поверхности переднее колесо будет еще какое-то время тянуть в сторону, прежде чем равновесие восстановится. Вот два основных приема для езды по бездорожью: во-первых — пилот должен перемещаться, во-вторых — направление нужно задавать больше двигателем, а не рулем.

Перенесение веса на подножки

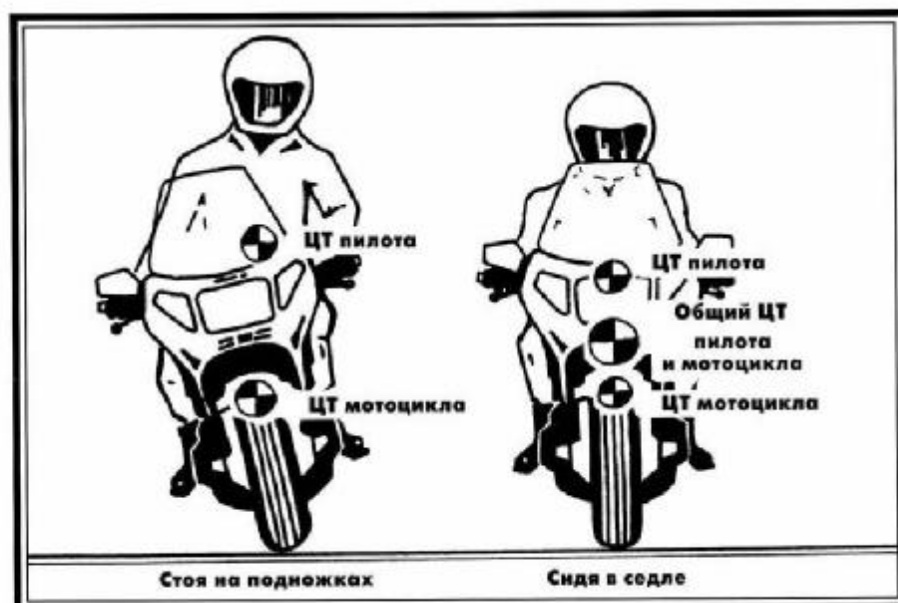
Неопытные мотоциклисты, переезжая участок с гравием, обычно неподвижно замирают на сиденье и помогают мотоциклу ногами. Если машина начинает терять сцепление, появляется первая (и несколько паническая) реакция — опереться ногами о землю, чтобы не упасть; только этим ничего не добьешься. Стоит понаблюдать, как с грязью работают профессионалы: они привстают на подножках и позволяют мотоциклу все сделать самому. Новички, наоборот, пытаются помочь себе ногами, и мотоцикл от этого виляет еще больше. Когда ноги стоят на земле, мотоциклист «лежит» на руле и на сиденье, а не переносит массу на бензобак или подножки. И если все давление приходится на руль (подножки полностью свободны), равновесие мотоцикла нарушается.

Только пилот легкого эндуро может позволить себе спустить ногу на землю, если мотоцикл начинает соскальзывать, а вот на тяжелом турере с уличными шинами такой номер не пройдет. Раз твоего железного «монстра» не удерживают резиновые шины, почему ты ждешь этого от своих маленьких слабеньких ботинок? Более того, ставя ноги на землю, легко заполучить перелом лодыжки или ожог голени. Зацепишься носком за камень — и подножка сломает тебе ногу, даже ойкнуть не успеешь.

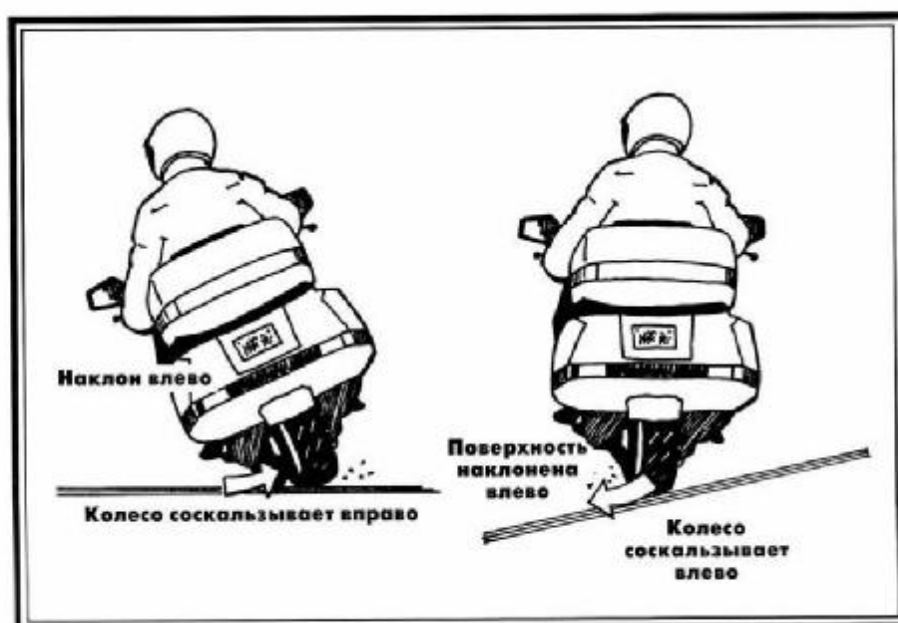
Высокий ЦТ или низкий?

Когда пилот плотно сидит в седле, упирается ногами в подножки и коленями в бензобак, они с мотоциклом движутся как единое целое — общая масса с общим центром тяжести, расположенном где-то у коленей пилота. А если пилот встанет на подножках, общий ЦТ тоже поднимется? И правда, ЦТ тогда будет выше. Но имей в виду: низкий ЦТ еще не гарантирует легкую балансировку. Высоченные туристические эндуро с огромными топливными баками где-то в поднебесье и приземистые круизеры могут быть одинаково послушными на гравии. Эндуро станут даже покладистее, если масса пилота будет давить на подножки.

По некоторым машинам видно, что для их создателей стиль оказался важнее эргономики. Например, перенесенные вперед подножки круизеров действительно выглядят стильно, но на них очень проблематично встать, чтобы разгрузить сиденье. У некоторых спортбайков руль находится дальше впереди — на их подножках тоже особенно не постоишь.



Может показаться, что ЦТ аппарата и водителя тоже поднимается, когда пилот встает на подножках, но на самом деле это никак не сказывается на ЦТ мотоцикла



Заднее колесо обычно скользит в направлении, противоположном наклону, помогая тем самым уравновесить мотоцикл

Важно подниматься на подножках, потому что так легче наклонять мотоцикл или переносить вес с одной стороны на другую. Нагрузка мотоцикла при этом остается прежней, но отделение массы пилота от массы мотоцикла значительно упрощает регулирование равновесия и углов наклона. Еще ты при этом помогаешь позвоночнику и почкам — им не придется чувствовать на себе все кочки, т. к. полусогнутые ноги будут играть роль амортизаторов. Необязательно стоять на подножках все десять километров грунта или гравия, но на медвежьих тропах или на ухабистом поле это упростит управление мотоциклом и спасет позвоночник от тряски.

Руление

При плохом сцеплении трудно быстро сменить направление с помощью контрруления. Переднее колесо начинает нервно дергаться, грозит совсем сорваться и иногда действительно срывается. Обычная реакция пилота — вцепиться мертвой хваткой в руль, остановить взгляд на дороге прямо перед передним колесом, постараться удержать байк в абсолютно вертикальном положении и дать ему самому выбрать направление езды, даже если оно ведет к обочине.

Контрруление на песке или гравии плохо помогает балансировать, потому что здесь шире пятно контакта шин (дальше вперед и назад), и из-за этого гораздо больше рулевое усилие. Резкий поворот руля в другую сторону не заставит мотоцикл восстановить равновесие или изменить направление. Поэтому на грунте контрруление не спасает — здесь нужно больше «работать телом», стараться удержать машину вертикально и направлять мотоцикл задним колесом — перемещение «хвоста» может изменить направление «носа».

Заднее колесо можно заставить скользить, добавив «газу», прикрыв «дыру» или задействовав задний тормоз. Если колесо начинает соскальзывать на наклонной поверхности, задняя часть мотоцикла рискует сорваться или съехать вниз. Например, если мотоцикл делает левый поворот, юз заднего колеса направит его еще сильнее влево.

Крейсерская скорость

Если тебя часто заносит на гравии, ты можешь подумать, что он вообще не дает сцепления. Но это не так: гравий, песок и другие нестабильные покрытия определенное сцепление дают, только оно сильно зависит от скорости. Чтобы отбросить в сторону даже маленькие камешки, нужно преодолеть некоторое сопротивление, и чем выше скорость, тем оно больше. Гравийная дорога даст лучшее сцепление на скорости 60, а не 6 км/ч.

Опытные мотоциклисты ездят по некрытым дорогам быстрее не столько потому, что они такие супер-пупер мотоасы, сколько из-за желания упростить управление, выбрав правильную для этой поверхности скорость. Если ехать слишком медленно по глубокому песку или гравию, переднее колесо «утонет», и мотоцикл потеряет равновесие. На более высокой скорости колесо «плывет» по поверхности. К тому же, быстро вращающиеся колеса дают большую гироскопическую стабильность. Но, как говорит Крис Скотт в



Опытные мотоциклисты ездят быстро по некрытым дорогам, потому что умеют выбрать правильную скорость для более простого управления

«Мотопутешествиях по пустыне», смотри, чтобы тебя не занесло. Когда скорость превышает 80 км/ч, становится труднее быстро реагировать на изменения дороги или условий.

Если дорога скользкая (пролито масло, покрыта снегом, льдом, грязью, глиной и т. д.), увеличение скорости не поможет, а только увеличит ущерб при потере равновесия. Главное здесь — удерживать колеса перпендикулярно дороге, чтобы они скользили, но не соскальзывали до конца. Не давай мотоциклу остановиться на песке или грунте — даже если он вдруг стал слишком своевольным. Пусть сам найдет дорогу.

Инерция

На скользкой или нестабильной поверхности ни в коем случае нельзя забывать об инерции — учись использовать ее себе на пользу. С увеличением скорости возрастает энергия прямого движения, и это может работать как на тебя, так и против. Представим себе такую ситуацию: разбитая объездная дорога ведет к небольшому овражку с достаточно крутыми склонами, через который нужно перебраться. На подходе к нему лучше сбросить скорость — тогда при спуске вниз сцепление не будет расходоваться на торможение. Высокая скорость даст много прямой энергии, которая поможет толкать мотоцикл вверх по склону, и «газовать» дополнительно придется меньше (иначе бы колеса буксовали). Если регулировать скорость спуска все же приходится, выбери более низкую передачу и используй компрессию двигателя — передним тормозом ни в коем случае не пользуйся.

При переезде через небольшой участок глубокого песка или гравия короткий рывок на третьей передаче может оказаться гораздо полезнее, чем замедление и переключение на первую. Когда сцепление ограничено, переход на более высокую передачу очень помогает избежать пробуксовывания колес.

Торможение

На хорошей дороге лучше пользоваться передним тормозом чаще и реже задним. При плохом сцеплении стоит все-таки использовать только задний тормоз. Причем так, чтобы достаточно замедлиться, но в то же время не дать колесу забуксовать. Современные передние дисковые тормоза слишком мощные, так что с ними легко перестараться. Тем более не стоит пользоваться передним тормозом на бездорожье, если ты еще не очень хорошо тормозишь и не чувствуешь момент, когда переднее колесо начинает скользить.

При экстренном торможении на нестабильной поверхности тормоза с ABS отлично спасают от падений: они помогают остановиться на прямой и в вертикальном положении. Единственная проблема — компьютер ABS не всегда распознает сдвиги в сторону во время поворота колеса. Если ты попытаешься притормозить на скользком повороте, ABS может не активироваться, и колеса все равно занесет. Разумеется, ABS также не поможет при слишком резком контррулении или внезапном глушении двигателя.

Водительская практика

Мастерство приходит только с опытом. Когда что-то дается тяжело, обязательно нужно тренироваться. Если при мысли о езде по гравию тебя прошибает холодный пот, план ясен: вперед, в поля! Научиться ездить по бездорожью можно, только действительно на нем покатавшись. Каждый мотоциклист должен хотя бы раз в год выбираться на какую-нибудь глухую трассу — разбитый проселок или просеку для лесовозов в лесу. Помни: рано или поздно тебе попадется дорога без покрытия, и справляться с ней придется именно на том мотоцикле, на котором ты в тот момент едешь. Так что, время от времени выбирайся «в грязь» на машине, которую чаще всего используешь. Если она у тебя только одна и тяжелая, мы прекрасно понимаем: такие внедорожные экскурсии, наверное, тебе не подойдут — даже при наличии внедорожных шин. Иногда невозможно достать большой и тяжелый байк из ямы с песком без специального оборудования. Если у тебя нет желания бросать своего дорожущего друга на какой-то богом забытой трассе, а потренироваться хочется — возьми напрокат дёртбайк или эндуро. Познакомившись с бездорожьем поближе, можно будет попробовать покорить его и на тяжелом мотоцикле.

Причина популярности машин в диапазоне 350–650 кубов в том и заключается, что бороздить просторы разбитых глухих дорог на маленьких и легких байках гораздо прикольное. Все больше мотоциклистов предпочитает иметь «крупнокалиберный» дорожный аппарат и еще средний эндуро или внедорожник в придачу.

1000-кубовый эндуро для путешествий совсем не нужен, например, на дороге для лесовозов. 650 кубов или даже обычного стрита с внедорожными ши-



Лучше всего остановиться и позволить оленю сделать то, что он хочет

нами будет вполне достаточно — и сцепление, и дорожный просвет отлично подходят для действительно экстремальной поездки.

Вот некоторые технические приемы для тренировки навыков езды по бездорожью, особенно на мотоцикле с обычными шинами:

- Старайся двигаться по твердой поверхности.
- Перемещайся в седле и наклоняй мотоцикл так, чтобы колеса всегда были перпендикулярны поверхности дороги.
- В трудных ситуациях приподнимайся на подножках.
- Больше задавай темп двигателем. На поворотах с гравием работай двигателем так, чтобы заднее колесо смещалось к внешнему радиусу.
- В подъемах или на сложных участках больше используй инерцию, а не двигатель.
- Как можно медленнее начинай спуск. Для контроля скорости используй торможение двигателем.
- Про передний тормоз пока забудь.

Совершенствование навыков езды по некрытой поверхности не просто сделает менее пугающим объезд по колено в грязи или прогулку по сырой траве — оно даст гораздо больше. Многие признают, что намного интереснее исследовать не обычные дороги (даже если они некрытые), а те, по которым мало кто ездит. В конце концов, некрытых дорог просто больше, чем крытых. Умелый мотоциклист должен выбирать нужную ему дорогу и не задумываться о том, сможет ли он по ней проехать.



Лучше всего остановиться и позволить оленю сделать то, что он хочет

нами будет вполне достаточно — и сцепление, и дорожный просвет отлично подходят для действительно экстремальной поездки.

Вот некоторые технические приемы для тренировки навыков езды по бездорожью, особенно на мотоцикле с обычными шинами:

- Старайся двигаться по твердой поверхности.
- Перемещайся в седле и наклоняй мотоцикл так, чтобы колеса всегда были перпендикулярны поверхности дороги.
- В трудных ситуациях приподнимайся на подножках.
- Больше задавай темп двигателем. На поворотах с гравием работай двигателем так, чтобы заднее колесо смещалось к внешнему радиусу.
- В подъемах или на сложных участках больше используй инерцию, а не двигатель.
- Как можно медленнее начинай спуск. Для контроля скорости используй торможение двигателем.
- Про передний тормоз пока забудь.

Совершенствование навыков езды по некрытой поверхности не просто сделает менее пугающим объезд по колено в грязи или прогулку по сырой траве — оно даст гораздо больше. Многие признают, что намного интереснее исследовать не обычные дороги (даже если они некрытые), а те, по которым мало кто ездит. В конце концов, некрытых дорог просто больше, чем крытых. Умелый мотоциклист должен выбирать нужную ему дорогу и не задумываться о том, сможет ли он по ней проехать.



Да, это ужасно, но на сельской дороге столкновение с оленем становится реальной угрозой

Коварство столкновения мотоцикла с оленем заключается в непредсказуемости этого замечательного животного. Можно наездить сотни тысяч километров, миллион раз умело избежать столкновений с машинами, делающими левый поворот или выскакивающими из переулка, успешно справиться со всеми дефектами дорожного полотна, гравийными поворотами и виражами с уменьшающимся радиусом. Но потом, в какой-нибудь очень простой поездке по сельской дороге тебе под колеса вдруг выскочит олень и — бам! Чаще всего столкновения мотоциклистов с животными не регистрируются, поэтому надежных данных по ним у нас нет. Но проблема эта очень распространенная, так что, отправляясь в какой-нибудь олений край, попрактикуй определенные контрмеры.

Олени инстинкты

Разберемся с инстинктами и поведением оленя, чтобы понять, на что обращать внимание и что с ним делать на дороге. Олени очень осторожны и предпочитают прятаться за деревьями. Они питаются травой или мягкой листвой. Летом ты можешь повстречать оленя в лесных районах или у рек, где много деревьев и молодого кустарника — это для него и корм, и убежище. А сочная придорожная трава (которую дорожные службы постоянно выкашивают) — вообще любимое оленьё блюдо. На тенистых участках дороги рядом с обочиной вполне может кормиться олень — к этому нужно быть готовым. Он будет стоять с опущенной головой, его даже можно спутать с бревном, или покрытым мхом камнем, или мятой картонной коробкой. И только когда он поднимет голову, ты увидишь большие уши и, возможно, рога.



Знаки, предупреждающие об оленьей миграции, особенно актуальны весной и осенью

Ночная опасность

Тогда как антилопы и лоси пасутся на виду и при дневном свете, олени ведут себя осторожнее. Днем они предпочитают прятаться в тени, а кормятся ночью. Значит, риск столкновения с оленем после захода солнца возрастает. Отправляясь в ночную поездку по лесной дороге, обязательно помни об этом.

Коричневая оленья шкура в темное время суток почти не отражает света, зато глаза ярко блестят в свете фар. Как определить, отражается свет от рефлектора на столбе или от глаз оленя? Легко: олень моргает. Если рефлектор тебе подмигивает, скорее всего, это олень: он развернулся в твоём направлении и наблюдает.

«Осторожно: олени»

Как ты думаешь, почему на сельских или лесных дорогах иногда попадают эти желтые предупреждающие знаки? Думаешь, дорожный департамент или лесная служба специально нанимают егерей, которые отслеживают оленьи миграции? А вот и нет! Дорожники просто считают придорожные оленьи трупы и ставят знак на том отрезке дороги, где они попадают чаще всего. То же самое с антилопами, которые часто встречаются в сельских районах штатов Вайоминг и Колорадо, и лосями на севере Айдахо и Монтаны.

Дикие травоядные животные, к которым относятся и олени, обычно мигрируют стадами, весной перемещаясь в более высокие районы и осенью возвращаясь обратно в низины. Они следуют вековым миграционным тропам, которые появились за тысячи лет до шоссе-ных дорог. Иногда дороги и миграционные тропы пересекаются — именно в таких местах возрастает риск

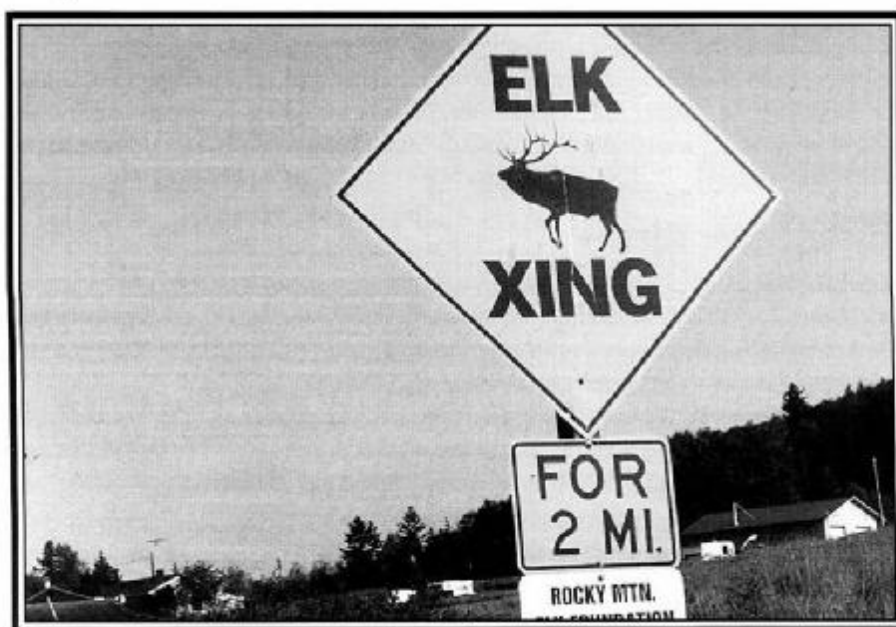
столкновения. Особенно внимательно относись к предупреждающим знакам весной и осенью.

Предупреждающие знаки очень полезны для мотоциклистов, которые внимательно следят за ситуацией на дороге. Увидев знак, нужно просто сбросить скорость. Тогда у тебя будет больше времени, чтобы заметить животное, среагировать на него и выполнить маневр. «Понятно, — скажешь ты, — но что делать с пикапом, который повис у меня на хвосте?» Ну, в оленьем краю его можно ради разнообразия пропустить вперед. Пора уже научиться избавляться от преследователей — и не только уходом в отрыв.

Итак, ты заметил предупреждающий знак, тут же отъехал к обочине, пропустил машину и уменьшил скорость на 15 км/ч, чтобы дать себе больше времени для реакции. Можно ли вообще увидеть оленя на расстоянии, достаточном для того, чтобы среагировать? И что делать, если олень выскакивает внезапно и прямо перед нами? Попытаться проскочить на той же скорости или попробовать маневр с уклонением?

Уклонение

Вот ты едешь по оленьему краю и думаешь: сезон самый подходящий, на дворе час ночи — в общем, все располагает к самому близкому знакомству с оленем. И тут как раз замечаешь пару больших ушей, поднимающихся из придорожной канавы. Что делать: сначала притормозить, а потом ускориться, как в случае с собакой? Приготовиться к объезду, как с выезжающим из переулка автомобилем? Или готовиться резко тормозить, как перед делающей левый поворот машиной?

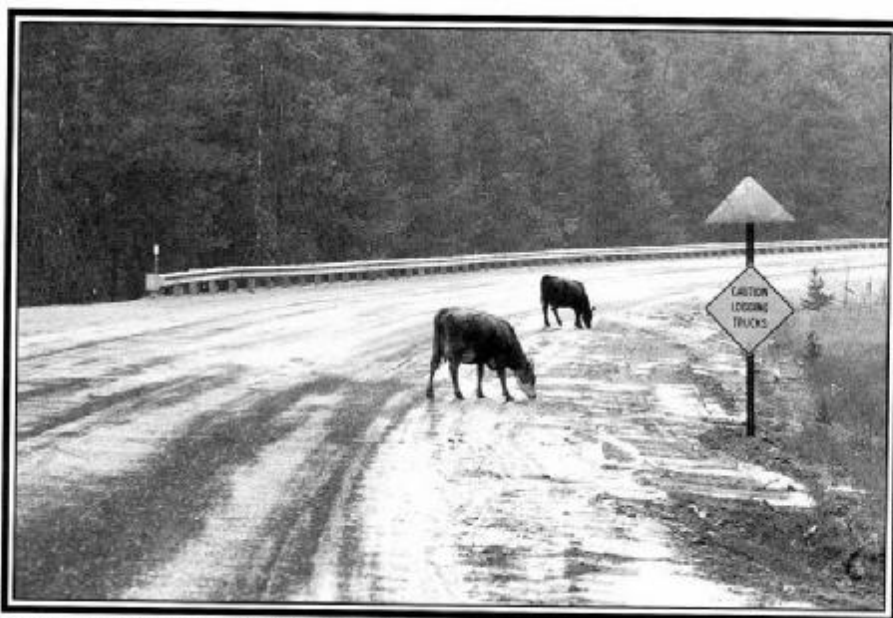


Ты же не хочешь натолкнуться на какого-нибудь лося

В отличие от агрессивно настроенных собак, олени больше реагируют на близкое движение, чем на объект вдалеке или звук. Это нормально, если олень совершенно не проявляет к тебе никакого интереса, пока ты не подьдешь ближе — не важно, громкий или тихий у тебя мотоцикл. Разве что взглянет равнодушно и вернется опять к своему занятию. Но когда расстояние между вами сократится метров до 20, он может вскочить и начать действовать: прыгнуть сначала вперед, потом замататься беспорядочными зигзагами, как и убегающий от погони волк. Само собой, первый прыжок будет направлен в ту сторону, в которую он смотрит. Вот почему лучшая тактика здесь — быстрое торможение.

Как только олень начнет метаться, времени на торможение останется очень мало, так что, умный мотоциклист должен подготовиться затормозить уже на въезде в потенциально опасную зону. Некоторые тормозят при виде любого дикого зверька на обочине — это становится автоматической мерой предосторожности. Вот почему при въезде в олений край или на любую другую территорию с дикими животными нужно обязательно положить руку на передний тормоз и избавиться от висящих на хвосте машин.

Когда у «бревна» в канаве вдруг отрастают уши и рога, или тебе подмигивает белый рефлектор на краю дороги, или прямо перед тобой из придорожных кустов на дорогу вышагивает красивый олень — тормози. Хорошо, если олень не прыгнет под колеса в самую последнюю секунду. Но когда он действительно выскочит из ниоткуда и будет скакать туда-сюда, придет время порадоваться собственной предусмотрительности: ты ведь подготовился к экстренному торможению. Если ты привык к резкому силовому торможению, то будешь делать его автоматически, даже не задумываясь.



Скотина вырвалась на волю. Стоит сообщить об этом хозяину

А как насчет того, чтобы объехать оленя? Хочется верить, что ты сможешь проскочить мимо оленя на той же скорости, неожиданно увидев его перед собой. Хороший маневр, но как ты угадаешь, в какую сторону отскочит олень? Убегая, он мечется беспорядочными зигзагами.

А если ускориться? Чем больше прямая энергия, тем сильнее будет удар. Помнишь сказку о мотоциклисте, который мчался ночью по лесной дороге, столкнулся с оленем и полетел себе дальше, даже не упав. Если бы она стала былью, в ней все равно говорилось бы не столько об уме или мастерстве мотоциклиста, сколько о его везении. На каждую сказку о безобидном для мотоциклиста столкновении с оленем приходится несколько историй о серьезных последствиях таких аварий (как для человека, так и для мотоцикла, который просто превращается в груду металла). А если мигающие рефлексоры, мимо которых ты собираешься проскочить, окажутся глазами лоса или медведя — все шансы на стороне животного.

В 1997 году на Олимпийском полуострове в штате Вашингтон один мотоциклист умудрился врезаться в бурого медведя. Немного пораненный медведь возмутился про себя идиотизму байкера и побрел обратно в лес, а мотоциклиста увезла «скорая». Весь остаток отпуска он провел в больнице, где его буквально собирали по кускам.

Другие дикие зверюшки

Разумеется, из всех четырехногих существ на дорогу выходят не только дикие лесные животные. Крупный домашний скот тоже очень опасен на дороге. Коровы обычно слишком глупы, им нет дела до движущихся по дороге машин — так что они просто стоят, увлеченные своими занятиями. Лошади более пугливые и возбудимые, они с большей вероятностью неожиданно бросятся под колеса или начнут лягаться при приближении к ним постороннего. Если на шоссе тебе преграждает путь стадо крупного рогатого скота или гурт овец, не стоит пробиваться через них напрямик. Когда молодой бычок точит рог о заборный столб — это одно дело, а когда он карябает им бок твоего мотоцикла — совсем другое. Перегонщики свою работу выполняют — и скоро стадо уйдет с дороги.

На американском Западе принято сообщать хозяину о разгуливающем на свободе скоте — это по-добрососедски. Если на твоих глазах стадо вырывается из загона, нужно пойти в ближайший дом и рассказать об этом. Но не жди, что хозяева тут же бросятся их собирать. Отвязавшаяся скотина — это здесь, примерно как очередной прокол тракторного колеса. С тобой поболтают о погоде (или даже об относительных достоинствах и недостатках круизера и спорттурера), угостят чашечкой кофе и только потом перейдут к делу.

Открытое пастбище

Знак «Открытое пастбище» — это не просто предупреждение о том, что скот от дороги ничем не отгорожен. Он еще и дает животным право прохода. Считается так: шоссе проходит по территории ранчо. Скот здесь живет. А ты — только гость. Так что, сам позаботься о том, чтобы нормально проехать эту





Лось достаточно смелый – чтобы побороться с тобой за место на дороге, и достаточно большой – чтобы в этом противоборстве победить.

территорию и не причинить вреда ни одному из животных. Собыешь бычка – придется покупать гору говядины, приплюсовав это к стоимости ремонта корпуса мотоцикла.

В Скалистых горах можно увидеть медведя, лося, енота, дикобраза, скунса и множество других зверьков, смотреть на которых очень интересно – но только на расстоянии. В Техасе попадаются броненосцы. А в Луизиане и Флориде дорогу иногда переползает аллигатор. Если ты наедешь на енота или дикобраза передним колесом, мотоцикл вполне может опрокинуться – ты уж постарайся никого не сбить.

Лоси часто встречаются на севере Айдахо, в Монтане и Британской Колумбии. Хотя лось выглядит величавым и спокойным, он достаточно большой и смелый, чтобы напасть на человека или машину (само собой, если его к этому вынудить). Жители Аляски, Британской Колумбии и других северных штатов никогда бы не стали подъезжать к стоящему на дороге лосю сзади, трубить в гудок и ждать, когда же он уйдет в сторонку. Если увидишь, как он рысцой перебегает дорогу или бежит вдоль нее, вспоминай следующее: взрослый лось очень высокий и ветровое стекло спортбайка не всегда достанет ему даже до живота. Еще лось такой сильный, что может легким тычком рогов столкнуть в болото груженный 1500-кубовый турер. Мораль: больших животных надо уважать и давать им много личного пространства.

Поможет ли свисток?

Сейчас продается очень много ультразвуковых свистков для отпугивания животных. Согласно теории, высокий ультразвуковой шум свистка должен предупредить животных о твоём приближении. Неплохая идея, да? Только возникает несколько вопросов. Во-первых, если звук свистка лежит вне пределов человеческой слышимости, как понять, работает ли он вообще? Если в свисток залезет жук и он перестанет работать, как я об этом узнаю? Ну а раз он свистит, делает ли он это достаточно громко, чтобы его слышали животные за несколько сотен метров? Представим все-таки, что свисток работает, и олень его услышал. Так что же он услышал? Предупреждение о возможном столкно-

нении, призыв к спариванию, вызов на бой или просто раздражающий звук? Допустим, олень все-таки получает предупреждение об опасности. Заставит это его убежать? И если олень действительно решит убежать, развернется ли он на 180° и побежит в лес или помчится вперед, прямо через дорогу?

Есть много блестящих отзывов о том, что после установки рядом с дорогой таких свистков количество сбитых животных сильно уменьшается — стоит только почитать рекламные проспекты. Тебе придется самому решить, веришь ты в это или нет. Свисток, по идее, прогоняет с дороги противника. Мне кажется, это не самое умное решение проблемы. Моя теория безопасности передвижения на мотоцикле заключается в другом: именно сам мотоциклист, и никто другой, должен быть всегда готов уйти с чужого пути. Не важно, кто поворачивает налево — машина или аллигатор. Если веришь в волшебные талисманы, без проблем можешь завести брызговик с надписью «Отвали», фару с пульсирующим светом, связку чеснока на шее, кроличью лапку или пару противооленних свистков. Ведь все равно уход с чужого пути остается единственно надежным способом избежать столкновения.

Чтобы не попасть в «живые» ловушки, следуй принципам, общим для всех дорожных неприятностей. Нужно: уметь «читать» ситуацию наперед, правильно соотносить скорость и стиль езды с условиями данной местности и хорошо управлять мотоциклом.

Свирепый Фидо

На днях мне довелось разговаривать с хозяином одной собаки. Я ехал домой по тихой лесной дороге и тут заметил большого желтого лабрадора, который



В некоторых местах собакам позволяют разгуливать на свободе



Одним собакам просто хочется поиграть, другие защищают свою территорию, которая по чистой случайности включает и эту дорогу

несся через деревья наперерез моему мотоциклу. Он проделывал такое уже не раз: выпрыгивал с придорожной насыпи и пытался приземлиться на крыло байка. До сих пор ему это не удавалось, но каждый раз было жутковато смотреть на стремительно приближающуюся огромную псину. Мне эта игра надоела. Теперь я заранее немного сжал рычаг переднего тормоза, чтобы разогреть диск, и потом резко остановился перед тем местом, где, по моим подсчетам, Фидо (так звали лабрадора) должен был приземлиться. Фидо, разумеется, не подвел: он по традиции выпрыгнул с обочины, пролетел где-то на высоте руля в направлении мотоцикла и плюхнулся на четыре лапы передо мной — там, где я, по его подсчетам, должен был оказаться. Фидо, вообще-то, не агрессивен — это он просто так играет. Я решил, что смогу добраться до двери дома его хозяина без потерь. Тук-тук.

— Здравсьте, тот большой желтый лабрадор — ваш? Он сегодня чуть не сбил меня с мотоцикла, и такое случается уже не в первый раз. Может, вы научите пса не гоняться за людьми или привяжите его, пока он не устроил настоящую аварию.

— Ну, он, в общем-то, добрый пёс. За машинами он не гоняется — только за почтовыми фургонами и мотоциклами. У нас просто рука не поднимается посадить его на цепь.

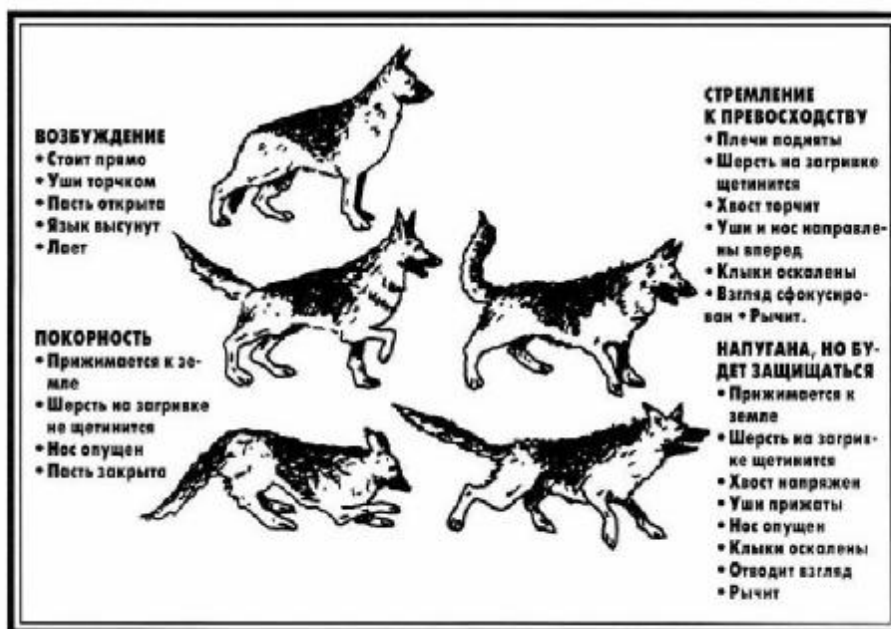
— Тогда, может быть, вы дадите мне имя вашего страхового агента? Я хотел бы удостовериться, что ваша страховка покроет мою госпитализацию, ремонт мотоцикла и время, что я проведу на больничном, если ваша собака в следующий раз меня все-таки сожмет.

Дело происходило в сельской местности, и собак там никогда не привязывали. При всем этом в тех краях уже были случаи, когда собаки собирались в

стаи и нападали на стада овец. Весь день Фидо и его приятели играли «в волков», возвращаясь к родному крыльцу только вечером, — их хозяева, кажется, этого не понимали. Если в твоём районе не бывает разгуливающих на свободе собак, это большое счастье. Но когда в путешествии тебя вдруг заносит туда, где привязывать собак не принято — готовься защитить самого себя, причем без ущерба для животного.

За долгие годы мне не раз приходилось иметь дело с собаками и их хозяевами. Я заметил, что собаки часто перенимают характер владельцев. Спокойный пес — значит, и хозяин — человек уравновешенный и ответственный. Недрессированная собака обычно умнее своего хозяина. У злого человека пес тоже будет агрессивным. Какие-то собаки гонятся исключительно за мотоциклами, другие — за пожарными машинами. Третьи отрываются на любителях побегать трусцой или облаивают почтальонов. Мишень может быть практически любой, собакам просто нравится за кем-нибудь бегать. И срабатывает это здорово. Когда пес гонится за мотоциклом, ехать тому остается недолго.

Если какая-то собака вот-вот схватит тебя за голень, может показаться, что твоя главная задача на данный момент — не оказаться ее обедом. Но основная цель — не уронить мотоцикл, чему может способствовать даже небольшая собачка. Собаки всегда нацеливаются на переднее колесо — ты, возможно, уже узнал это на опыте. Напоминает инстинктивную попытку «окружить» жертву, чтобы потом ее убить. Фидо не думал о последствиях попадания под колеса байка весом в полтонны, но его инстинкты обещали успех. И он действительно может завалить мотоцикл — это факт.



Собачий язык тела подскажет тебе, в каком она настроении

Опытные мотоциклисты знают, что ни в коем случае нельзя подпускать собаку к переднему колесу. В большинстве случаев для этого нужно быть всего лишь чуть-чуть умнее ее. Мы не можем читать мысли собак, зато наблюдаем за их поведением и делаем из этого полезные для себя выводы.

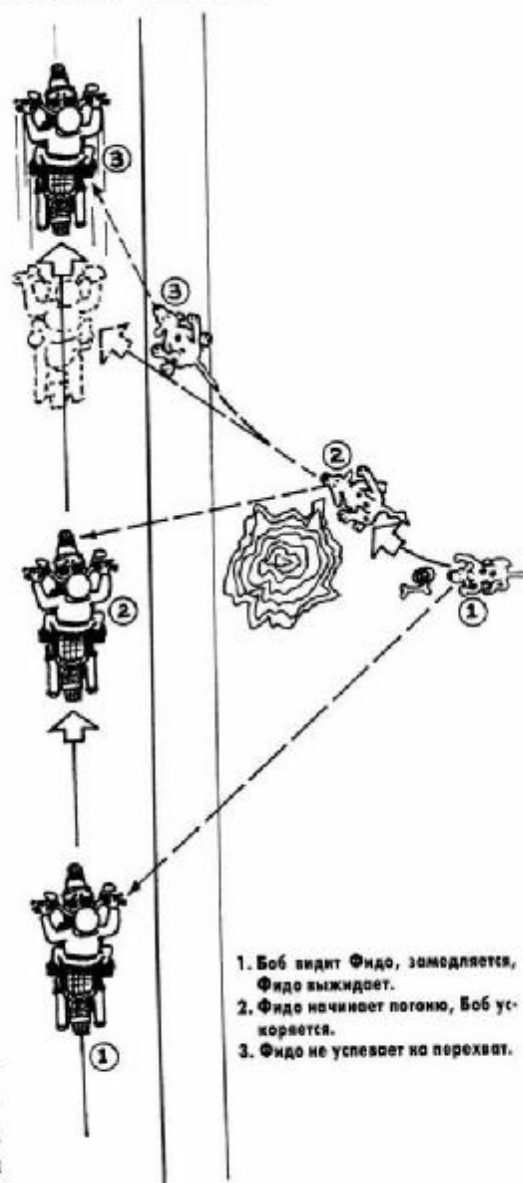
Выход один на один

Каждый мотоциклист — индивидуальность, то же самое относится к собакам. Одним просто хочется поиграть, а другие защищают свою территорию (по которой чисто случайно проложили дорогу). Есть еще третьи — невоспитанные или обиженные хозяином, достаточно агрессивные и опасные для окружающих. Если оказаться один на один со злой собакой, она становится очень серьезным противником. Оскаленные клыки и утробное рычание — это не шутка, такая собака может нанести довольно серьезные травмы. Разберем азы собачьего поведения и потом рассмотрим приемы, защищающие от укусов и помогающие остаться на мотоцикле.

У всех собак есть кое-что общее: они очень серьезно относятся к границам своей территории, хотя не способны точно обосновать права на нее. Это инстинкты. Если собачью свободу ничто не ограничивает, собака может начать защищать любую территорию.

Далее, собаки всегда выражают своими движениями разные эмоции: превосходство, агрессию, страх и покорность. К счастью, иногда мы можем прочесть эти жесты и предугадать дальнейшее собачье поведение. Если собака громко лает, уши у нее торчат, а хвост виляет — скорее всего, она просто хочет поиграть. Если собака низко опускает голову и хвост — это выражение покорности. Но если она прижимает уши к голове и поджимает хвост — значит, она напугана и может укусить просто из страха.

Если собака стремится к превосходству и настроена на защиту своей территории, ее голова поднята, уши стоят торчком, нос задран — так она пытается показаться очень большой и устрашающей. Агрессивная собака, увидев противника, упрется лапами в землю и поднимет верхнюю губу, обнажив клыки. Уши и нос у нее будут направлены вперед, тело напряжено, а шерсть на загривке ошетинится. Собака будет смотреть на тебя, не мигая — это предупреждение о серьезности намерений, которое обычно подкрепляется еще и утробным рычанием.



1. Боб видит Фидо, замедляется, Фидо выжидает.
2. Фидо начинает погоню, Боб ускоряется.
3. Фидо не успевает на перехват.

Если собака защищает свою территорию (которая тебе, в общем-то, не нужна) — просто уйди оттуда. При встрече с большой и агрессивной собакой лучше не смотреть ей в глаза, сохранять спокойствие и осторожно отходить в сторону, по возможности, наклонив голову. Разумеется, ты — крутой байкер, а Фидо — просто глупая животина, но все же не обостряй ситуацию, чтобы потом не зализывать раны.

Если проблемная собака попадается снова и снова и тебе каждый раз приходится прокрадываться мимо нее в покорной позе или вообще выбирать другую дорогу, попробуй поговорить с ее хозяином или обратиться напрямую в службу ветконтроля.

Если собака хочет поиграть, ей неинтересно гоняться за слишком легкой добычей. Игра заключается в том, чтобы определить скорость приближающейся машины и выскочить на дорогу ей наперерез. У собак очень хорошее зрение и слух, так что Фидо обычно поджидает свою жертву во дворе за кустом или за стоящей машиной. Он высчитывает, в каком месте ее перехватить, если спринтовать на максимальной скорости. В момент нападения тебе может повезти, и ты изловчишься отпихнуть Фидо ногой, но чаще всего у собак рефлексы развиты лучше. А когда собака охраняет свою территорию, вообще не стоит высовывать «свежатинку» — даже если твои кожаные ботинки и штаны, по идее, должны оказаться крепче ее клыков. Кроме того, такие попытки отбиться от собаки делают тебя агрессором в глазах ее хозяев. Лучше всего постараться перехитрить собаку.

Перехитрить Фидо можно, например, неожиданно изменив скорость. Для большинства собак 50 км/ч — это предел, поэтому их нетрудно опередить на мотоцикле. Если ты замедлишься перед въездом на ее территорию, собака решит подождать с нападением. Потом, когда она поднимется и побежит к месту перехвата, ускоришься до предела. Бедная собачка плюхнется в пыль. Это допустимая тактика для того, чтобы не дать собаке добраться до переднего колеса, но учти еще кое-что. Во-первых, ее нужно сначала заметить — то есть лучше знать заранее о разгуливающих в этом районе собаках и внимательно высматривать их в придорожной тени. Во-вторых, если ты едешь в группе вслед за лидером, этот присм с замедлением и ускорением сделает главной мишенью именно тебя. Если первый в группе такую собаку обгонит, она налетит на второго. В-третьих, если ты будешь повторять этот трюк изо дня в день, собака его очень скоро разгадает и начнет планировать более ранний перехват.

Репелленты

Если собаки гоняются за тобой слишком часто, прислушайся к совету почтальонов: имей при себе какой-нибудь собачий репеллент. Это или баллончики с отпугивающим средством, или электронные устройства, издающие очень высокий и нелюбимый собаками звук. Узнай у своего почтальона, где их можно купить. Обычно такие вещи продаются в местной коммунальной службе или в зоомагазине.

Некоторые мотоциклисты утверждают, что справились с агрессивными собаками при помощи обычного нашатырного спирта (как известно, это раствор

аммиака с водой). Они брали с собой пластиковый пузырек нашатыря и по пути брызгали им на дорогу за собой. Собаки метят свою территорию, и в этом веществе тоже есть аммиак. С точки зрения собаки, мотоциклист помечает дорогу как свою территорию. Собака с кротким нравом такому требованию, скорее всего, подчинится. Но вот пес с характером может просто пописать поверх твоего следа, приказывая тебе уйти с его земли — и вот тогда тебе придется думать (или не думать) насчет отступления.

Собаки не везде становятся проблемой. В разных районах и общинах к их свободному разгуливанню относятся по-разному, и это всегда отражено в местных законах. Там, где животных не привязывают, их считают абсолютно безвредными (ну или до первого раза, пока оно кого-нибудь не укусит). Значит, служба ветконтроля не станет изолировать собаку потому, что она тебя облаяла или выбежала перед тобой на дорогу. Здесь мы должны сами помочь друг другу — разобравшись с проблемными собаками в нашем районе.

Можно поговорить с хозяином проблемной собаки, но помни: она готова защищать хозяйский участок, потому что это ее зона влияния. Разговор получится, только если ты сможешь добраться до хозяйской двери живым. Неплохо бы перед этим ознакомиться с местными законами в отношении животных. Разговаривать лучше как можно спокойнее. Попробуй сказать что-то вроде этого:

«Здравствуйте, меня зовут Боб. Я живу в нескольких кварталах отсюда, так что проезжаю мимо вашего дома каждый день. Этот большой лабрадор ваш? Как его зовут? Я захел сообщить вам, если вы еще не знаете, что ваша собака гоняется за машинами. Пес такой симпатичный, и мне бы очень не хотелось поранить его, если он вдруг побежит за моим мотоциклом. Не могли бы вы сделать что-нибудь, чтобы собака не выбежала за пределы вашего двора? Было бы не очень хорошо привлекать к этому делу соответствующие службы. Спасибо, что выслушали».

Имей в виду: хозяин собаки может оказаться еще злее, чем она. Зато твои слова могут подействовать на нормального человека, который не знал о вредоносной деятельности своей собаки. В редких случаях хозяин реагирует так же агрессивно, как его собака. Если ты даже не был уверен, дойдешь ли живым до двери, можешь написать потом жалобу в местную службу контроля над животными или в полицейский участок. Но имей в виду: официальные службы запишут твои данные и сообщат их хозяину собаки, если тот спросит.

Агрессивные собаки иногда больны бешенством, так что могут укусить и заразить тебя. Поверь мне на слово: никогда нельзя позволять собаке кусаться. Лечение от бешенства — штука более чем серьезная. Если животное все же тебя укусит, не теряй ни минуты. Немедленно обратись за медицинской помощью и сообщи об этом инциденте властям. Они изолируют собаку, пока анализ на бешенство не будет подтвержден или опровергнут. Первый случай нападения на человека даст знать властям, что собака агрессивна, так что будет приниматься решение: посадить ее на цепь или усыпить.

Большинство хозяев любит своих животных и старается держать их подальше от дороги. Но в долгом путешествии всегда будь готов встретить невоспитанную собаку или оказаться в районе, где собак привязывать не принято. Если ты хотя бы немного умнее какого-нибудь среднестатистического Фидо, то сможешь избежать опасного противостояния без травм и материальных затрат.





ГЛАВА 6

ОСОБЫЕ СИТУАЦИИ

Когда идет дождь

В начале апреля в Каскадные горы без специальной одежды, защищающей от дождя, соваться не стоит — только я понял это слишком поздно. Мне довелось там участвовать в туре «Bonehead Enduro», организованном клубом любителей старых мотоциклов «Vintage Motorcycle Enthusiasts». Это было не слишком серьезное мероприятие для пожилых байкеров и их старых байков. Такие туры всегда проходят по самым грязным и жутким трассам — вот и на этот раз я ехал по каким-то заброшенным лесовозным дорогам по колено в грязи. По условиям тура, нужно было найти контрольные точки, которые так или иначе были связаны с костями, например, снежную кость, грязную кость и т. д. Так или иначе, время шло, и мелкий моросящий дождик, обычный для северо-запада, превращался в настоящий ливень, а лесовозные дороги — в толстую трясину.



Мне вспомнилась одна сцена из старого фильма «Золото Калифорнии» — там парни в дождь мыкались вокруг протекающей палатки салуна, пытаясь

попасть внутрь. Так и я мыкался, когда хотел разглядеть дорогу через заляпанный грязью и запотевший щиток шлема. А в той сцене, где Ли Марвин опрокидывает в реку дилижанс с разрисованными дамочками, тоже был я — на своем BMW Enduro с коляской. Пришлось тогда поплескаться в этом потоке в обычном тканевом костюме, который от дождя, разумеется, совершенно не спасал.

Бурчал себе под нос, что раньше надо было думать. А ведь я все прекрасно знал: уже много лет ежедневно добираюсь на мотоцикле до работы — а климат в Сиэтле тоже отнюдь не сухой, да и в других местах с сырым климатом бывать не раз приходилось — так что навыки езды в дождь определенно имелись. Эта поездка напомнила мне, что не стоит относиться к погоде слишком оптимистично. Высав утром, я и подумать не мог о таком сильном дожде. Так что надел свой обычный дорожный костюм (куртка + штаны) с внутренней подкладкой из гортекса.

Даже в Сиэтле дождь идет не так уж часто. В общем, надеваем удобную одежду, которая соответствует погоде в начале поездки. Если к концу дня дорога все-таки портится — что ж, значит, не повезло — обратный путь будет долгим, сырым и холодным.

В солнечной Аризоне дождь иногда бывает. Само собой, к нему нужно подготовиться перед путешествием по местности с сырым климатом — океанскому побережью Орегона, например, или по западной части Канады. В путешествии через всю страну или у себя дома, если там часто идет дождь, водонепроницаемую одежду лучше всегда иметь при себе.

Ездить на мотоцикле в мокрой одежде не просто дискомфортно. Это прямой путь к гипотермии. +5 — +10°C на трудной трассе в дождь — уже достаточно холодно, но если ты потом еще выдешь на шоссе и наберешь приличную скорость, то испарение от сырой одежды заставит тебя продрогнуть до костей за считанные километры. При переохлаждении страдают и мыслительные способности, и мускульные рефлексы. А ведь от нескольких секунд времени реакции зависит, попадешь ты в аварию или проскочишь на волосок от нее.

Так что, давай готовиться к дождю заранее. Сейчас мы, во-первых, разберем некоторые технические моменты: например, как удержаться на траектории и оставаться сухим. Потом я дам несколько общих рекомендаций по поводу того, что нужно учитывать при езде в дождь.

Как удержаться на траектории

Если твой мотоцикл уже однажды продемонстрировал «лунную походку» на скользком от дождя выезде с магистрали, ты можешь теперь бояться даже самого маленького дождика. Здесь важно понять, что даже на мокрой дороге есть как отдельные скользкие островки, так и участки с относительно хорошим сцеплением. Поверхность становится скользкой не от одной только дождевой воды.

Сцепление на чистом сыром полотне — это примерно 80% сцепления чистого сухого полотна. Разумеется, ключевое слово здесь — «чистый», а оно очень



В самом начале дождя можно своими глазами увидеть, как с дороги смывается скользкая грязь

редко относится к дорожному полотну. Машины проливают на дорогу огромное количество всяких скользких веществ — дизельное масло, антифриз, смазку для шасси, тормозную пыль и частицы резины. Один только антифриз настолько скользкий, что гоночным мотоциклам с жидкостным охлаждением для радиатора разрешается использовать только воду.

Плюс еще сами водители бросают, швыряют и выплевывают из машин на дорогу всякие ненужные вещи: окурки, упаковки из-под гамбургеров, картошку фри, мороженое, куски пиццы, газировку, использованные памперсы — это далеко не полный список. И весь этот хлам просто так не испаряется. Большая его часть измельчается и прилипает к полотну. Когда это все смешивается с влагой, образуется скользкая «бляка», которая сильно уменьшает сцепление. Вот почему дорога оказывается такой опасной даже после небольшого тумана или утренней росы: скользить ее заставляет та самая слизь, а не только одна вода.

Но факт остается фактом: дорогу может хорошо очистить только сильный ливень. Он должен идти без остановки и достаточно долго, чтобы накопившаяся грязь утекла в сточную канаву. Из этого можно сделать два вывода: во-первых, чем дольше не было дождя, тем более скользкой будет поверхность, когда он все же пойдет. В таких случаях смываемую грязь даже видно. Во-вторых, дорога особенно скользкая сразу после начала дождя, пока грязь на ней еще лежит. После легкой измороси или утреннего тумана дорога может оставаться такой еще несколько часов. Это следует учесть тем, кто живет в местности с сухим климатом.

Как только вся грязь смывается, асфальтовое и бетонное покрытия дают достаточно хорошее сцепление, даже если дождь еще не кончился. Исключением



будут редкие скользкие участки, оставшиеся на дороге. Особенно внимательно стоит отнестись к разметке — линиям и стрелкам-указателям, стальным пластинам, настилам мостов и железнодорожным рельсам — мокрые они становятся очень скользкими. Валяющиеся на дороге предметы еще опаснее (к ним можно отнести сплюснутые картонные коробки и даже мокрые листья). Крайне осторожно следует ездить за грузовиками и транзитными автобусами — у них вечно течет масло. Из-за этого на мокрой поверхности появляется скользкая пленка. Поэтому лучше ехать след в след за едущей впереди машиной, а не посередине дорожки между ее колесами.

Аквапланирование

Попадающая под колесо вода выдавливается из-под шины по бороздкам протектора. У хорошей шины эти бороздки глубокие, расположены под углом и направлены к внешней стороне протектора. Мотоциклетной шине легче вытолкнуть из-под себя воду, чем шине автомобиля, потому что у нее более длинное и узкое пятно контакта. Отрицательный момент: современные широкопрофильные мотоциклетные шины (которые так замечательно ведут себя на сухой дороге) скользят на воде.

Грубо говоря, обычная низкопрофильная радиальная автомобильная шина на скорости 95 км/ч начнет аквапланировать (скользить по поверхности воды) на воде глубиной примерно 5 см. Чем шире шина или глубже вода, тем больше на то вероятность, при той же скорости. Об этом стоит вспомнить, если вдруг появится мысль, что *140/80-17 — это как-то старо, поставлю-ка я назад лучше 170/50-17*.

К слову, о шинах: у изношенной, стертой шины бороздки протектора слишком мелкие, они хуже отводят воду от пятна контакта. А новая шина как раз и хороша глубокими бороздками и, следовательно, более высоким порогом аквапланирования. Сцепление шины, конечно, еще зависит от резины, но если она начинает скользить по воде, это уже не будет играть никакой роли.

Важно также поддерживать в шинах правильное давление. Вращаясь и отталкиваясь от земли, они деформируются гораздо сильнее, чем ты думаешь, так что на поверхности образуется рябь или волны. Если шина недостаточно накачана, такая рябь будет задерживать воду, а это увеличивает риск аквапланирования. Слишком сильно накачанная шина легко избавляется от воды, зато ее пружинистость тоже уменьшается — а это плохо сказывается на сцеплении. Только при оптимальном давлении шина может благополучно ехать по воде и сохранять сцепление.

Гидроудар

Не волнуйся, что двигатель «захлебнется» водой, попадающей в него с воздухом. В момент забора воздуха вода испаряется, а теплота сгорания превращает ее в пар. Пар может даже увеличить мощность двигателя. Одно «но»: вода без пузырьков пара не поддается компрессии, и если в двигатель с воздухом попадет слишком много воды, возникнет вероятность гидроудара — нарушения работы или разрушения поршневой группы. Так что лучше не ездить через лужу, которая глубже воздушозаборников карбюратора.

Кроме того, водой легко испортить электрическую систему и зажигание. Все эти резиновые чехольчики должны оставаться невредимыми, а проводки свечи зажигания лучше тщательно заизолировать.

Как выйти сухим из воды

Когда идет дождь, главное — постараться не замерзнуть, а для этого очень важно оставаться сухим. Обычно люди просто накидывают поверх одежды дождевик или что-то в этом роде. Способ неплохой, особенно если утренний туман плавно переходит в ливень, который не прекращается весь день. Сейчас продается столько одежды, защищающей от дождя, что каждый может подобрать себе что-нибудь по стилю, качеству и функциональным особенностям.

В тот тур, о котором говорилось вначале, я должен был надеть серьезную водонепроницаемую экипировку. Например, в какой езде в Сиэтле зимой на работу: полукомбинезон и куртку с капюшоном в стиле норвежских рыбаков

плюс чехлы, которые надеваются поверх перчаток и ботинок. В долгое путешествие бери с собой легкую и компактную защиту. Обычно комбинезон меньше куртки и брюк, взятых отдельно. Но натянуть его на себя, прячась от дождя под эстакадой, — та еще задачка. Просунуть ноги в мотоботы в широкие штанины безразмерного рыбацкого полукомбинезона и потом натянуть сверху куртку гораздо проще.

В целом, чтобы ездить на работу (и в другие короткие поездки), лучше выбирать цельный комбинезон, ведь тогда «запаковаться» ты в него будешь не прямо на дороге, а в помещении. В длинные путешествия лучше брать костюм, состоящий из двух частей. Еще бери дополнительную одежду, которую можно будет одеть под него и потом снять, когда погода переменится.

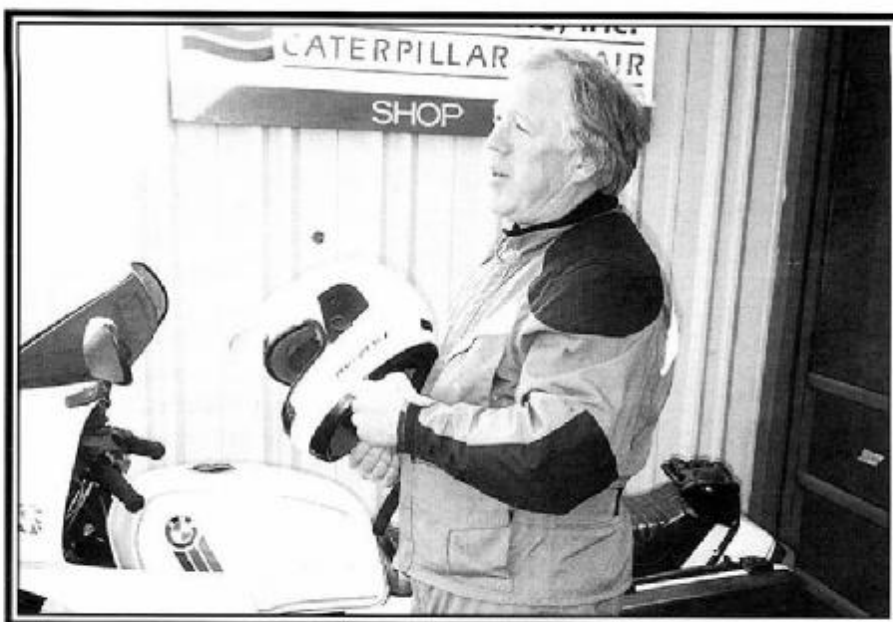
Когда я покупал свой первый синтетический дорожный костюм с «дышащей» мембраной на подкладке, меня очень сильно интересовала его способность защитить от дождя. Ответ я узнал очень скоро — во время путешествия по Англии, когда попал в нем под сильнейший ливень на шоссе. Заехать и спрятаться было некуда, а до места назначения оставалось еще почти 30 км.



Рыбацкий костюм из ПВХ очень тяжелый и занимает много места — но зато его легко надеть. Полукомбинезон не пропускает воду, а высокий воротник можно пресунуть под шлем. Подворотничок не даст замерзнуть шею



Натянуть комбинезон под проливным дождем на шоссе – задача не из легких



Некоторые синтетические дорожные костюмы очень удобны и при этом достаточно водонепроницаемы, чтобы выдержать серьезное путешествие без дополнительной защиты от дожда

Результат оказался неплохой: я был сухим, хотя карманы наполнились водой до краев — забыл застегнуть. Тогда я сделал вывод, что современная дорожная и туристская экипировка достаточно водонепроницаема, чтобы выдержать несколько сырых дней без дополнительной защиты от дождя. А тем предусмотрительным личностям, которые убирают карты в специальные прозрачные пластиковые сумки, нипочем даже протекающие карманы.

Но если в поездках ты носишь одежду из кожи или обычной ткани, дождевик понадобится обязательно — он не даст промокнуть куртке и брюкам, уменьшив охлаждение от испаряющейся воды. В той поездке по Каскадным горам намокшая снаружи ткань забирала тепло у моего тела, и поэтому я так замерз.

В холодную или сырую погоду я надеваю еще ветро- и водонепроницаемую треугольную бандану-«нашейник», закрывающую открытое место от ворота куртки до самого носа. А еще у моей куртки есть высокий воротник, который можно заправить под шлем — тогда ледяная вода не будет стекать по затылку. Это моя собственная разработка. Я просто купил куртку с капюшоном и отрезал от него верхнюю часть.

К кожаным перчаткам иногда прилагается водонепроницаемый верх. Бывают и перчатки с водонепроницаемой подкладкой, но по-настоящему защитить руки от воды может только дополнительная защита, надетая поверх обычных перчаток. Можно, например, купить резиновые рабочие перчатки самого большого размера и в дождь натягивать их поверх обычных.

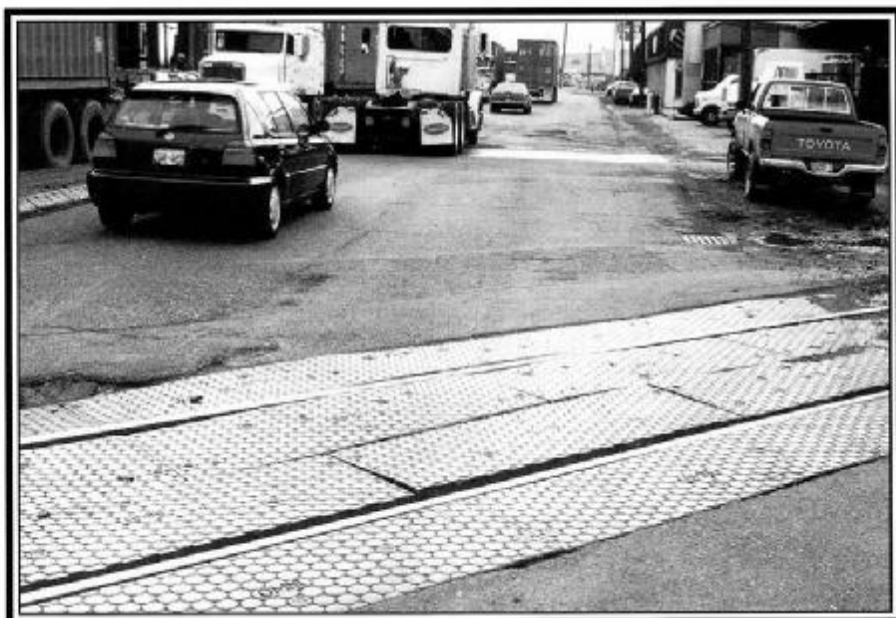
Резиновые бахилы, надетые поверх ботинок, не дают промокнуть ногам — главное, чтобы они налезли на мокрую обувь. Можно сделать такой трюк: надеть сначала полиэтиленовый пакет, и на него уже легче будет натянуть резину. Есть и альтернативный вариант — тканевые обмотки (лично я предпочитаю именно их). Просто обертываешь ими ногу и застегиваешь на крючки.

Тактика вождения

Когда на асфальт начинают падать первые капли дождя, первое желание — резко ускориться, чтобы поскорее проехать дурацкую тучу. Такая тактика спасает от грозных ливней в пустыне, но для города она не подходит. Ведь дорога в первые минуты после начала дождя очень скользкая, особенно если до этого его долго не было. Это в большей степени относится к большим городам и их окрестностям, где движение всегда оживленное. Так что, если машин на дороге много, лучше всего на время остановиться и переждать, пока дождь не смоет всю накопившуюся на дороге грязь. За тем, как машины скользят и бьются бамперами, лучше наблюдать со стороны. Получасового перерыва будет вполне достаточно, за это время ты успеешь размяться, согреться и надеть водонепроницаемую одежду, если дождь не собирается заканчиваться.

Наблюдение за поверхностью дороги

Я уже говорил, что у грузовиков и автобусов часто течет масло. Во время дождя оно обычно скапливается на середине полосы, а на поворотах с наклоном — внизу, у внутреннего радиуса. В дождь внимательно высматривай на-



Во время дождя настилы у железнодорожных рельсов могут быть даже более скользкими, чем сами рельсы

плывы и радужные пленки на лужах — они всегда бывают там, где скользко. Постарайся не наезжать на такие участки, особенно на перекрестках и в поворотах.

На вираже, на наклонном въезде или съезде с шоссе старайся придерживать верхнюю колес и сбрось скорость, чтобы уменьшить угол наклона. По возможности, переезжай железнодорожные или трамвайные пути под углом, максимально близким к 90°. Любые скользкие и сложные участки проходи на постоянной скорости, не меняя резко направление. Настилы у железнодорожных рельсов могут скользить даже сильнее, чем сами рельсы. Старайся не наезжать на линии разметки, пластиковые стрелки, крышки люков, листья и другие валяющиеся на дороге предметы. Помни: вымощенные брусчаткой улицы и деревянные настилы мостов во время дождя особенно скользкие.

Очень гладкая дорога – не так уж плохо

Ты и так знаешь, что на слишком ровной поверхности с плохим сцеплением нужно сбросить скорость. Еще на ней нельзя резко менять скорость или направление — это забирает много сцепления. Даже если на какое-то мгновение колеса отрываются от дороги, нельзя паниковать, сбрасывать «газ» или давить на тормоза. Если колесо может вернуться на дорогу, оно обязательно это сделает. Не ухудшай ситуацию.

Держи колеса перпендикулярно поверхности

На действительно скользких поверхностях (например, стальных пластинах) перенеси вес на подножки и постарайся удерживать мотоцикл перпендику-

лярно дороге, даже если для этого его нужно будет наклонить. В таком случае, если шины на миг потеряют сцепление, байк просто немного сдвинется в сторону, но не упадет.

Используй оба тормоза

На мокрой дороге применяется немного другая техника торможения. Здесь вперед переносится меньший вес, и переднее колесо получает меньше сцепления для торможения — поэтому на мокрой дороге задний тормоз используется больше, чем на сухой. В дождь бывает плохое сцепление, и его можно распределить поровну между передним и задним колесами.

Тормози по прямой

Притормаживать или останавливаться на мокрой дороге лучше всего по прямой линии. Приближаясь к крутому повороту, жми на оба тормоза. Сбрасывай скорость, пока мотоцикл еще находится в вертикальном положении, и отпусти тормоза уже перед наклоном. Если во время торможения ты вдруг попадаешь на скользкий участок (например, пластиковую разметку), тут же отпусти тормоза.

Готовься к торможению заранее

Приближаясь к перекрестку, на котором, возможно, придется остановиться, слегка задействуй оба тормоза: чтобы подсушить и разогреть диски. Большинство современных тормозных дисков, сделанных из сплавов нержавеющей стали, отлично себя ведут на сухой дороге, но в сырую погоду порой демонстрируют очень плохое трение. Чтобы с диска сошла влага и получилось затормозить



В сырую погоду задействуй понемногу оба тормоза, чтобы подсушить тормозные диски

в полную силу, иногда нужен один полный оборот колес, или даже два. А когда тормоза запаздывают, есть риск запаниковать и сжать рычаг слишком сильно. Из-за этого, когда диск все же сработает, могут резко заблокироваться колеса. Если переборщишь с передним тормозом, отпусти рычаг и сожми его потом снова, но не сильно. Когда ты тормозишь по прямой и заднее колесо начинает скользить, надави на педаль, чтобы оно совсем остановилось. Самое простое решение проблемы — отпустить тормоза раньше и вести себя спокойнее.

Берегись молнии

Во время настоящей грозы с сильными молниями довольно опасно находиться на дороге между грозовой тучей и землей. Резиновые шины от удара молнии не спасут. Грозу лучше переждать в помещении или хотя бы под эстакадой. Не стой на открытом месте и не прячься под высокими объектами. Знаешь, сколько любителей гольфа с блестящей металлической клюшкой в руках уже поджарилось под деревьями?

В пустыне

В пустыне, вдали от цивилизации, вместо проблемы с грязными дорогами возникает другая, тоже серьезная опасность: ливневые паводки. В Аризоне и Нью-Мексико ландшафт то и дело прорезают чудовищные канавы с крутыми склонами, иногда достигающие 7 м в глубину и 25 м в ширину. Намывают их именно ливневые бури. Иссущенная солнцем почва не может впитать воду достаточно быстро, и бурные потоки грязной воды образуют реки, разрушающие все на своем пути.

Турист из Айовы или Нью-Джерси, путешествующий под голубым небом Аризоны, может недооценить тот факт, что где-то в 30 км от него бушует гроза. А зря, потому что эта гроза уже создала поток, несущийся с ревом через пустыню на скорости больше 80 или даже 100 км/ч. Опытные путешественники по пустыне никогда не переедут через холм, пока не узнают, что там, с другой стороны. Они обязательно постараются убедиться, что высохшее русло действительно высохло. Если такой поток все же встретится на пути — не будь дураком, чтобы пытаться его переехать. Даже если тебя не снесет течением, на месте дороги вполне может просто оказаться яма.

Меняй мотоцикл

Многие люди ужасно боятся потерять равновесие на скользкой поверхности и завалить мотоцикл. Если ты запомнишь и отработаешь описанные выше технические приемы, такие падения будут случаться с тобой крайне редко. Современные шины дают отличное сцепление с дорогой, но иногда страх упасть все же пересиливает, или ты часто едешь на работу в плохую погоду, или отправляешься в страну с сырым климатом. Тогда можно подумать о мотоцикле с коляской. Эти машины скользят и не заваливаются. Могу сказать про себя: я очень рад, что отправился тогда в «Bonehead Enduro» именно на своем старом «трехколеснике». Да, я замерз, промок до нитки, дико устал и покрылся грязью с головы до ног! Но мне хотя бы не нужно было думать о том, как бы не упасть.



В пустыне не нужен дождь, чтобы стена воды с ревом пересекла дорогу. Знак: «Осторожно: наводнения»

Когда тебе жарко, тебе ЖАРКО

В тот день я выехал из палаточного лагеря в Вайоминге, намереваясь быстро пересечь Небраску и попасть в Южный Миссури. Над Черными холмами Северной Дакоты висели грозовые тучи, поэтому утро было нежарким и приятным. Но когда я спустился ниже, к югу Небраски, температура резко возросла, и через прерии подул сильный юго-западный ветер, несший сухой и горячий воздух. К полудню у меня заболела голова, ноги стало сводить судорогой, а еще через несколько километров появилась тошнота.

У меня кончился бензин, и я стал искать бензоколонку с каким-нибудь кафе. Свернул на нужную дорогу — а там нашлась только обычная заправка с магазинчиком. Я залил бак и купил две банки ледяной газировки, надеясь найти где-нибудь поблизости парк и соорудить бутерброд. Мне так хотелось пить, что я мог выдуть эти две банки прямо там, но на заправке было слишком грязно и захотелось отыскать тенистый уголок подальше от машин.

Через несколько километров обнаружился настоящий парк. Я был совершенно изможден, и голова просто раскалывалась. Меня хватило только на то, чтобы припарковать мотоцикл и дотащить до столика для пикника. Я сел, расстегнул куртку и глотнул холодной газировки из первой банки — и тут у меня так свело желудок, что я почти отключился, согнулся пополам, опустив голову на стол. Было такое чувство, что невидимый вурдалак воткнул мне в живот нож, а у меня не было сил защищаться.

Я с трудом влил в себя еще несколько глотков газировки, потом воды, немного очухался и мысленно дал себе взбучку за безалаберность. Уже давно тело подавало сигналы. Судороги в ногах говорили: «Хозяин, водички бы попить». Я



Главное в долгой поездке по жаре — не дать себе засохнуть

попытался вспомнить, когда в последний раз пил — оказалось, две чашки кофе утром. Судороги в ногах, головная боль, тошнота — точно, все классические симптомы теплового удара. Все ясно: слишком увлекся километрами и забыл о правилах езды по жаре. Тепловой удар подкрался незаметно, потому что я не обратил должного внимания на признаки его приближения.

Помню, как однажды ехал на юг из Орегона в Калифорнию через горы Сискую. На высоте около 1500 м было достаточно прохладно, а долина Сакраменто, до которой спускаться было еще 150 км, напоминала топящуюся печку. Когда я подъехал к городу Оровилл, столбик термометра поднялся до отметки 47°C, а добираться до Марипозе, где проводились ралли, оставалось еще 250 км. Чтобы туда доехать, нужно было срочно переключиться на режим выживания в пустыне.

На мне был полный комплект экипировки: дорожные брюки, куртка, плотно зашнурованные кожаные ботинки, перчатки и вязаный «охладитель» на шее, который я смачивал водой из пластиковой бутылки. Как только охладитель высыхал, я откидывал щиток шлема, лил воду на подбородок и захлопывал шлем снова. На этом ветру, горячем, как воздух в доменной печи, высыхал он очень быстро. И во время движения, и когда я останавливался набрать воду, люди глядели на меня и не верили глазам. Они сидели в машине с кондиционером или прохладном кафе и не могли понять, как вообще можно в 47-градусную жару закутываться в одежду с головы до ног.

В том парке в Небраске я думал о том, как сильно реагирует организм даже на самые маленькие изменения температуры главных внутренних органов. На любое колебание — понижение на пару градусов (гипотермия) или повышение на пару градусов (гипертермия) — служит ответом немедленная и очень серьезная реакция. Когда тебе жарко — тебе ЖАРКО. Организм борется с те-

пловым стрессом несколькими способами: потоотделением, вазодилатацией (увеличением просвета кровеносных сосудов, особенно артерий), усилением сердцебиения и понижением кровяного давления.

Потоотделение

Пот испаряется с поверхности кожи и одежды. При этом кожа охлаждается, т. к. тело передает тепло окружающей среде. Хотя в состав пота входит несколько химических компонентов, по большей части, пот — это вода. Когда воды в организме становится мало, он начинает «жаловаться». Поэтому восполняй воду, которую теряешь с потом. Считается, что каждый час нужно пить пол-литра воды.

Вазодилатация

Когда растет температура тела, кровеносные сосуды расширяются, чтобы к коже могло поступать больше крови (а значит, больше тепла). Разумеется, если пот испаряется, а кожа высыхает слишком быстро, то она начинает поглощать тепло из воздуха. Увеличенный из-за вазодилатации ток крови переносит тепло обратно к внутренним органам.

Сердечный ритм и кровяное давление

Сердце тоже реагирует на повышение температуры тела: оно начинает биться сильнее, чтобы наполнить расширившиеся сосуды. Сердцебиение может участиться на 50-70%. Если температура тела продолжает расти, поток крови отводится от мышц и мозга (чтобы тепло поступало к коже), и падает кровяное давление.

Когда тело начинает бороться с излишками тепла, оно посылает нам определенные сигналы. Руки устают, а мышцы ног судорожно сокращаются. Появляются головная боль и неприятные ощущения в желудке. Голова кружится, и можно даже потерять сознание. Эти симптомы ясно предупреждают об опасности. Тело говорит: «Хватит уже гнать по жаре до последней капли бензина, пора бы передохнуть».

Тепловые судороги

Мышечные судороги от перегрева обычно начинаются в ногах и нижней части живота, но могут перейти на руки и плечи. Они дают понять, что запас воды (электролита) в теле плавно иссякает. Точно так же вода испаряется из аккумулятора. Когда жидкости становится слишком мало, для работы двигателя уже не хватает электричества, которое он производит.

Игнорировать судороги не получится, потому что они не прекратятся, пока ты не выпьешь воды. Остановись, найди тень, помассируй сведенные мышцы, чтобы уменьшить спазм, и попей воды. Если судороги не проходят, рекомендуется растворить 1/2 чайной ложки столовой соли в полстакана воды и пить этот раствор каждые 15 минут в течение часа.

Тепловая прострация

Если не обращать внимания на головную боль и судороги и ехать дальше, очень легко получить тепловую прострацию. Она наступает в результате понижения кровяного давления и оттока крови от мозга и мышц; при этом ты теряешь энергию и чувствуешь сильную слабость. Тепловую прострацию можно и не узнать, потому что человек всегда устает от долгой езды по жаре. Плюс ко всему, это явление необязательно сопровождается сильным повышением температуры тела. Симптомы тепловой прострации: головная боль, головокружение, тошнота, короткий обморок, мышечные судороги, усталость, слабость, обильное потоотделение, бледная и холодная кожа, близкая к норме температура.

Если сразу после начала судорог не попить воды, почти наверняка появится слабость. Нужно обязательно слезть с мотоцикла в каком-нибудь спокойном месте и посидеть в тени, хорошо бы подошло помещение с кондиционером. В качестве меры первой помощи в воду нужно добавить соль — дозировка та же, что и при судорогах. Сними одежду и оботрись чем-нибудь мокрым. Вылей стакан воды на шею или на голову. Намочи рубашку: вода будет испаряться и забирать у тела часть тепла.

Если чувствуешь сильную слабость и можешь упасть, лучше ложись сам. Ноги нужно поднять выше головы, чтобы увеличить приток крови к мозгу. Если дело доходит до рвоты, тебе хуже, чем ты думаешь. Позвони в службу экстренной помощи и объясни ситуацию или дотяни до ближайшей бензоколонки и попроси помощи. Возможно, тебя даже отправят в больницу для внутривенного введения солевого раствора. После этого двое суток не выходи на солнце и старайся избегать жары. Если симптомы проявлялись так сильно, не садись за руль еще хотя бы день. Организму нужно время, чтобы восстановиться.

Тепловой удар

Я видел, что бывает с мотоциклистами, игнорирующими симптомы тепловой прострации: в конце концов они просто останавливаются, садятся на землю и замирают на солнцепеке, с совершенно бессмысленным взглядом. С самого начала тура по Испании одна английская пара взяла за правило ограничиваться только утренним чаем. В тот день все повторилось, и они уже начали впадать в состояние невменяемости. К счастью для англичан, окружающие заметили симптомы и организовали медицинскую помощь. Они провели в постели неделю — организм очень медленно возвращался к нормальному функционированию.

Если температура тела продолжает расти, механизмы ее регуляции начинают отказывать. Потоотделение прекращается, сердце бьется чаще, жертва становится сначала растерянной, потом невменяемой, а потом впадает в кому. Симптомы теплового удара: невменяемость, помутнение сознания; горячая, покрасневшая, сухая кожа (пот не выступает); частый пульс, высокая температура (кожа горячая, температура может подниматься до 41°).

При тепловом ударе нужна срочная медицинская помощь. Если она оказана не будет, человек может умереть. Заметив такие симптомы у себя или у своего приятеля, немедленно уйди или отведи его в тень, сними с него одежду и постарайся охладить тело любыми доступными средствами. По возможности

уведи пострадавшего в кондиционированное помещение и немедленно вызови «скорую». Это действительно вопрос жизни и смерти.

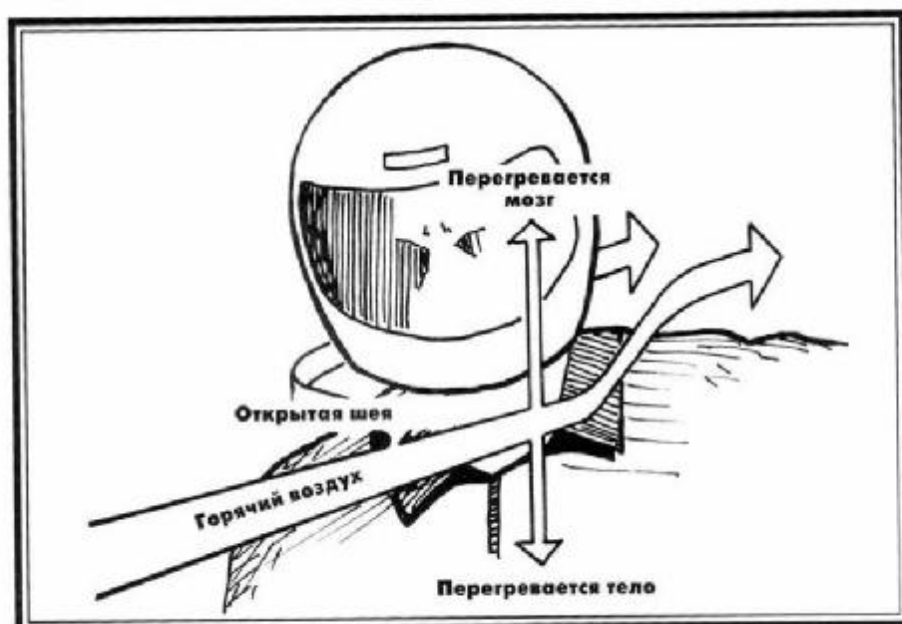
Пока медики не приехали, приложи лед, завернутый в полотенце, обтирай больного влажной губкой, втирай спирт в кожу, обмахивай его чем-нибудь — в общем, делай все, что может сбить температуру. Цель — снизить ее хотя бы до 38°. Не давай больному никаких таблеток и алкогольных напитков.

Езда по жаре

Тактика езды по местности с жарким сухим климатом проста: пей много воды, изолируй кожу от горячего воздуха и применяй испарительное охлаждение. Подойдет обычная водопроводная вода, если ты не имеешь ничего против ее вкуса и обитающей в ней живности. Бутилированную воду можно купить практически в любой точке мира — как правило, она продается в литровых пластиковых бутылках. Энергетики, содержащие электролиты, допустимы для занятий спортом, если только у тебя не повышенное давление. Газированные напитки тоже подойдут, хотя всегда лучше пить обычную воду, без соли, сахара и всякой химии. Алкогольные напитки, даже пиво, пить не стоит, потому что алкоголь обезвоживает организм, ускоряет сердцебиение, подавляет сердечную функцию и плохо сказывается на мыслительных способностях.

Изоляция кожи от жары

Жители стран с нежарким климатом привыкли надевать много одежды и снимать по одному предмету, когда теплеет. Так и мотоциклист в жаркий день: сначала думает снять дорожные штаны, а потом и куртку. Если столбик термометра ползет вверх, мотоциклисту становится действительно жарко и вслед за курткой отправляется рубашка, а джинсы превращаются в шорты.



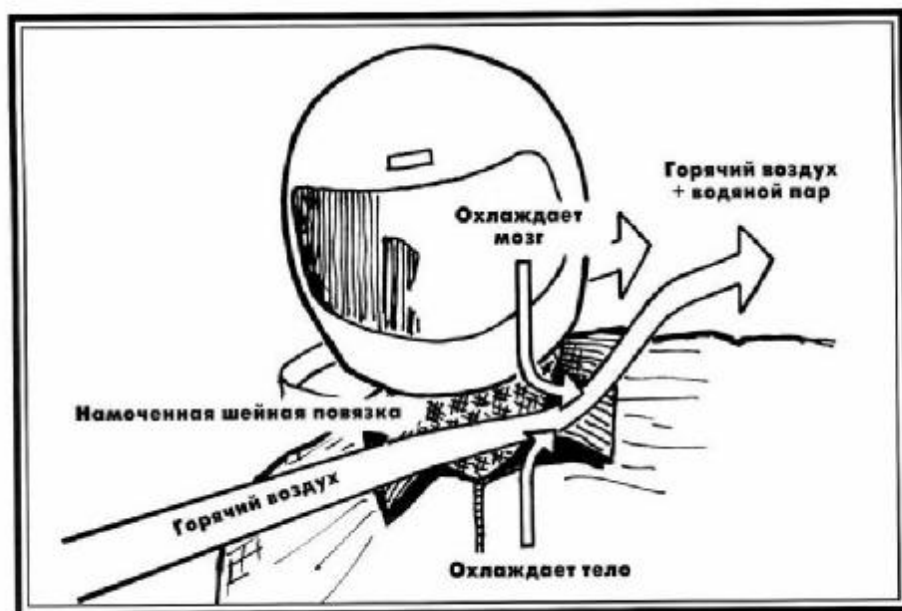
Когда шея открыта, тепло попадает в кровь из горячего воздуха, переносится к мозгу и к внутренним органам

Что же происходит? Ему становится еще жарче. Почему же он столько всего снял и не охладился? Вот почему: когда температура воздуха поднимается выше 37°C , обнаженная кожа поглощает тепло извне. Если температура воздуха выше температуры твоего тела, ты не можешь отдавать воздуху тепло. В этом случае тепло идет только в одном направлении — от воздуха к тебе.

Как только становится жарче 37°C , начинай изолироваться и закрой все вентиляционные отверстия. Лично я ношу кожаные перчатки и полностью закрытые ботинки не только зимой, но и летом. Ноги стоят низко на подножках, и сначала их обдувает нагретый от асфальта поток, а потом добавляется еще и тепло от мотора. Не жарко ли моим ногам? Да, конечно, но было бы намного жарче в ботинках из тонкого материала или в обуви, оставляющей открытыми лодыжки.

Испарительное охлаждение

Перед отъездом из парка в Небраске я заменил шейный протектор на мокрую трикотажную шейную повязку. Наполнил бутылку водой и поставил в сумку на баке, чтобы можно было брать ее на ходу. Помнишь, как происходит потоотделение? Испаряющаяся вода (пот) поглощает тепло кожи и переносит его в окружающую среду. Мотоциклист может добавить к поту еще и обычную воду, намочив одежду. Самая опасная область — это кожа на шее ниже ушей: именно здесь проходит большой поток воздуха и располагаются крупные артерии. Влажная хлопчатобумажная бандана, повязанная вокруг шеи, не даст телу перегреться, хотя для этого ее и придется смачивать каждые несколько минут. Лучше даже надевать шарфик, потому что он впитывает больше воды.



Когда с шейной повязки испаряется вода, шея отдает часть тепла окружающей среде, даже если температура воздуха выше температуры тела

Покупал я и трубчатые шейные «змейки», наполненные водопоглощающими кристаллами. Они хорошо подходят для пешего похода, но показались мне не слишком эффективными для езды на мотоцикле. Кристаллы поглощают воду настолько хорошо, что испаряется она слишком медленно. Когда едешь по настоящей жаре, нужно гораздо более сильное испарение, и происходить оно должно конкретно над сонными артериями на шее под ушами, а не по всей шее.

Но есть здесь и плохая новость — испарительное охлаждение работает только в сухом климате. Если влажность воздуха высокая, ни пот, ни вода с рубашки испаряться не будут. Нет испарения — нет и охлаждения. Но всегда можно найти тень, так что, во влажном климате нужно просто почаще делать остановки или использовать другие приемы и средства.

Альтернативные приемы и средства

В Аризоне принято спать до полуночи и пересекать пустыню в период от полуночи до рассвета. В Калифорнии спастись от жары можно в горах или на побережье. В штатах Канзас или Айова нет ни гор, ни побережья, зато там

можно путешествовать утром, когда воздух еще не успел прогреться. Отправляйся в путь на рассвете, чтобы не попасть в самое пекло.

Пересекая Небраску, я теперь стараюсь помнить о правилах езды по пустыне: делаю частые перерывы, пью больше воды, застегиваюсь на все молнии и ношу на шее повязку, которую держу постоянно мокрой. С заходом солнца жара и ветер отступают, так что я предпочитаю ездить по вечерам, когда прохладнее.

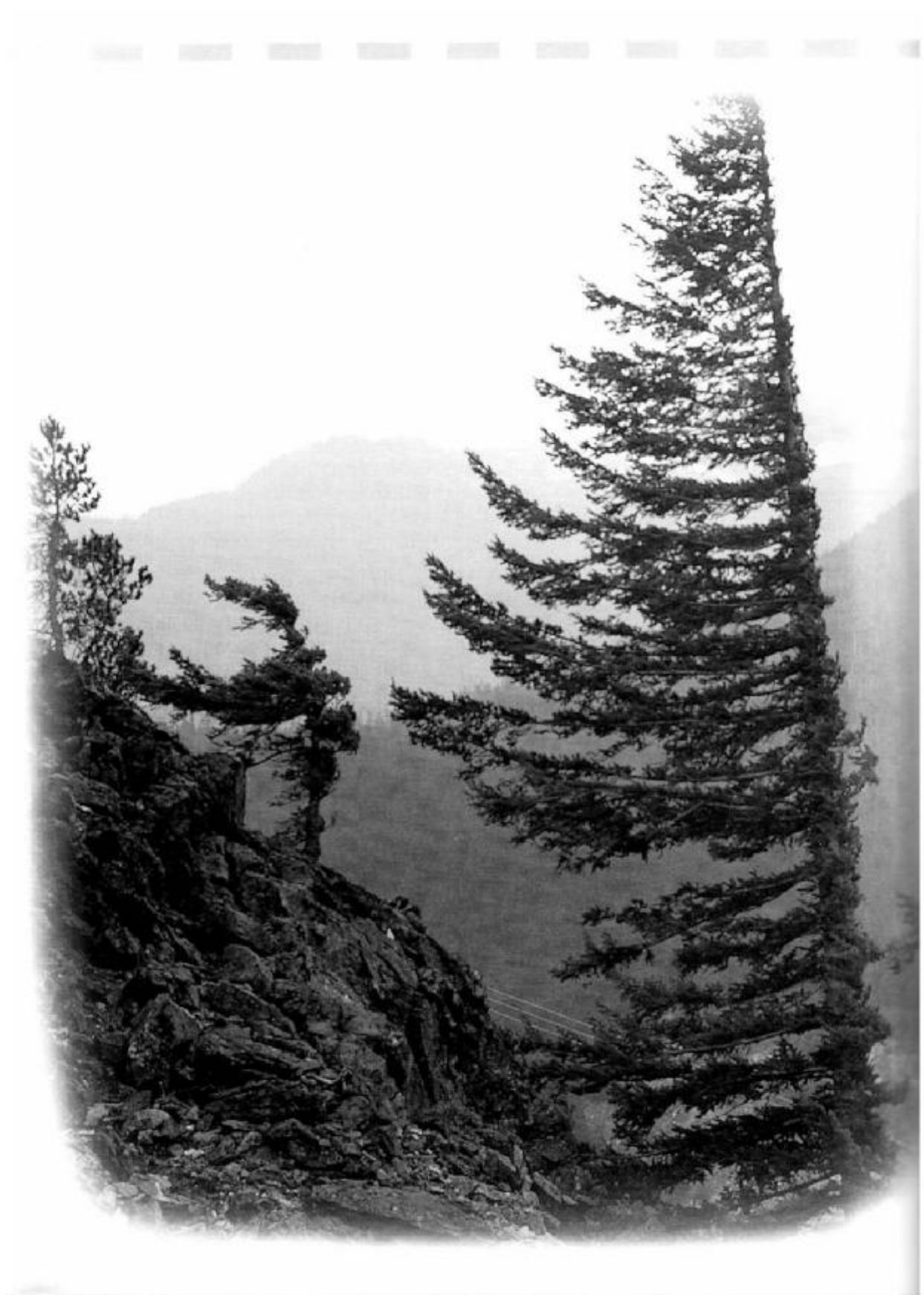
В следующем в долгом путешествии по жаре вспомни о моих заигрываниях с тепловой прострацией и том, чем это для меня могло закончиться. Поверь опытному человеку: ехать на мотоцикле гораздо веселее с нормальной температурой тела и высоким уровнем электролитов.

Этот чертов ветер

Карла наконец-то накопила отпускные дни и может отправиться в большое путешествие через всю страну, о котором так долго мечтала. И вот она едет на запад через Южную Дакоту по шоссе №90. Вчера вечером по телевизору говорили что-то про сильные ветра в долине, но Карла в



Знак: «Сильный боковой ветер»



тот день слишком устала, чтобы задумываться об этом. Сегодня утром на парковке дул небольшой ветерок, но солнце ведь прогревает воздух. Похоже, будет еще один хороший денек, так что можно сесть поудобнее на круизер и катить за горизонт.

Карле очень нравится, как едет ее мотоцикл. Сиденье у него низкое — можно обеими ногами достать до земли. Выдвинутые вперед подножки позволяют вытянуть ноги. Спереди поставлено ветровое стекло. Походное имущество лежит на сиденье сзади, крепко привязанное к ручке для пассажира. В первый час было несколько довольно-таки неприятных порывов ветра, но небо голубое, и мотоцикл ведет себя прекрасно. Карла продолжает радоваться чувству свободы, которое дарит дорога.

Она останавливается в городке Митчелл, чтобы посмотреть знаменитый Кукурузный дворец, потом собирается ехать дальше и видит: голубое небо затягивают черные тучи. Но Карла снова за рулем; ветер сменил направление, он стал дуть сильнее и чаще. Еще через несколько километров один такой порыв ударяет по мотоциклу спереди слева, Карла чуть не падает. Байк замедляет ход, как будто бы это она затормозила, и направляется к обочине. Кожаная бахрома на куртке сильно бьет в шею. Ветер сбивает дыхание и заносит песок в глаза, даже под солнечные очки.

При пересечении моста у городка Чемберлен по мотоциклу бьет какой-то уж совсем злобный порыв и выталкивает его прямо на железнодорожные пути. Карла изо всех сил борется с ветром, стараясь вернуть байк в нормальное положение. В другой раз ее чуть было не вынесло ветром на встречную полосу. Все следующие сто километров Карлу преследует страшное видение: как она врежется в лоб 18-колесного грузовика и летит кувырком с моста прямо в реку Миссури.

Поездка уже перестала радовать, но Карла не останавливается, несмотря ни на что. До места назначения она добиралась с боем и доехала в совсем незавидном состоянии: страшно уставшая, напуганная, обветренная до невозможности, обезвоженная и злая, с больными и слезящимися глазами. Вдобавок ко всему, еще и бензин кончился как-то слишком рано. А когда Карла ставит мотоцикл на заправке, очередной удар ветра сталкивает его с подставки — и она не успевает удержать мотоцикл. *«Чертов ветер!»* — кричит Карла. — *«Ненавижу тебя!»*

Большинство мотоциклистов Карле посочувствует. При встречном ветре мотоциклом управлять очень трудно, особенно при резких порывах. Мы пытаемся удержать машину на прямой, но сильный порыв вдруг бьет в бок и тут же утихает. Дорога превращается в настоящее поле боя: ветер резко нападает, бьет песком и приканчивает горячее раньше времени. Можно ли как-то справиться с этим буйством стихии или его нужно просто перетерпеть и пересилить?

Многие мотоциклисты, сами того не осознавая, усугубляют проблему. Бахрома на куртке у Карлы смотрится стильно, но на ветру она болтается и служит дополнительным раздражителем. Солнечные очки у нее тоже модные, но они не защищают глаза от песка. Карле нравится ее круизер, потому что он такой

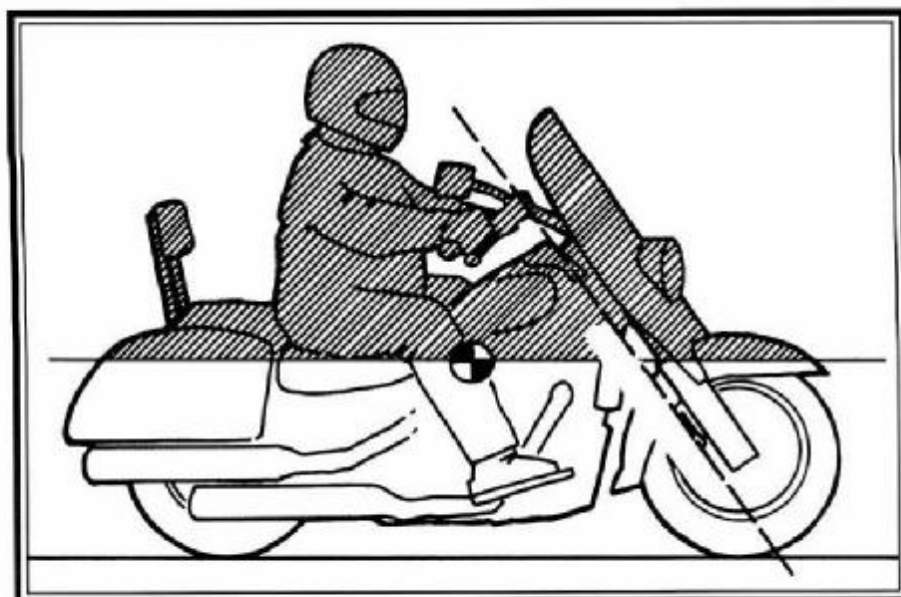
красивый и сиденье низкое, но выдвинутые вперед подножки делают управление более трудным. Привязывать вещи на сиденье сзади удобно, но эта груда образует «парус», который находится выше центра тяжести. Рассмотрим, как разные мотоциклы ведут себя на ветру и каким образом их эргономические данные связаны с удобством управления.

Паруса

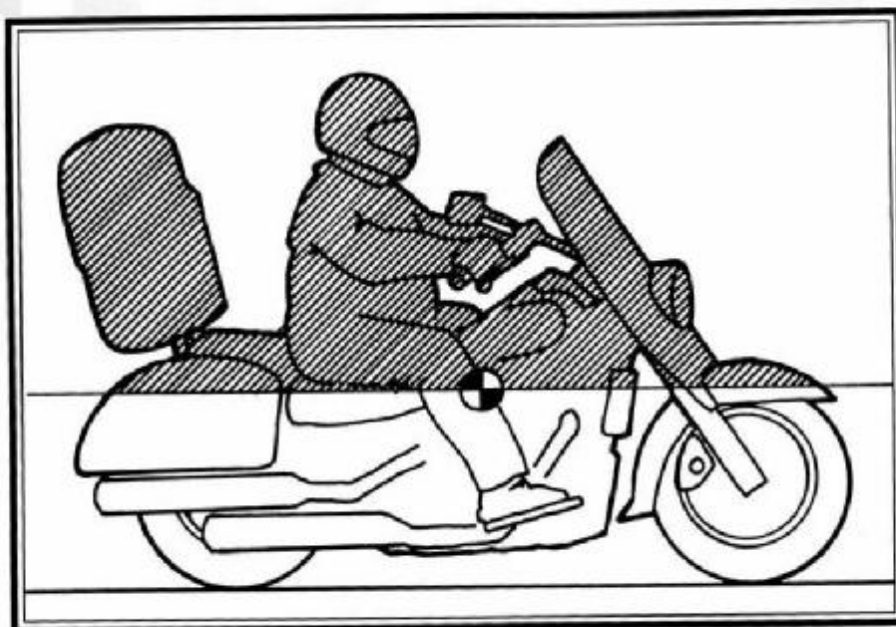
У мотоциклов с хорошей парусностью высокое ветровое стекло или, например, большой обтекатель. Они сильнее страдают от встречного ветра. Форма и расположение парусов тоже очень важны. Мотоцикл всегда наклоняется относительно своего центра тяжести. Если порыв ветра бьет ниже ЦТ, это не страшно, но если попадает в парус, расположенный выше ЦТ — эффект будет очень серьезным.

Конечно, ветер давит на ветровое стекло в раме, и это толкает мотоцикл по направлению ветра. Но если установить обтекатель, ветровое стекло или крыло на вилке, эффект будет другим. Давление ветра на парус, стоящий на передней вилке, направит рулевое усилие на переднее колесо.

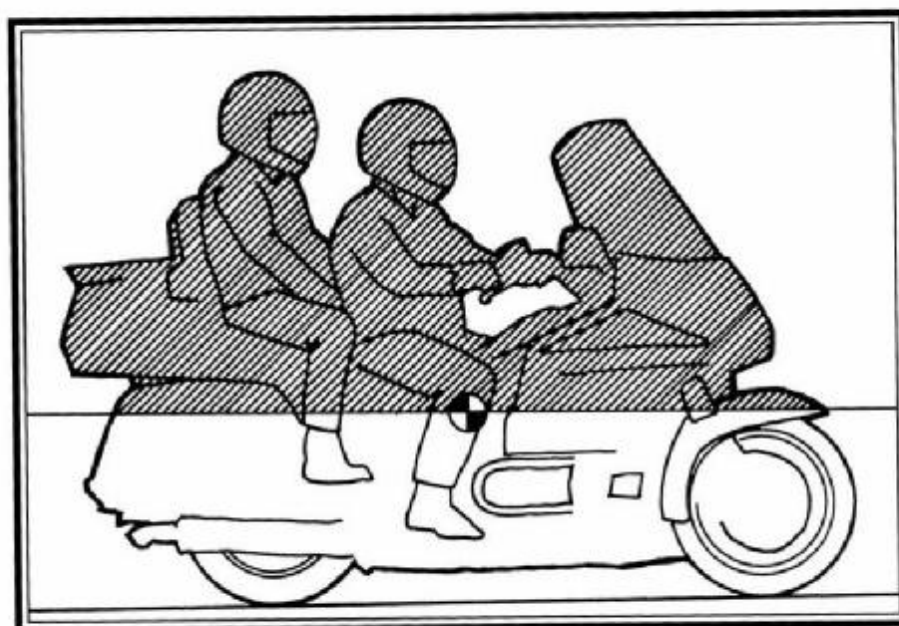
Угол наклона зависит от ведения руля. Совсем не важно, находится ли руль в наших руках или это ветер толкает переднее крыло. Поведение мотоцикла при сильном ветре зависит от относительного положения и формы паруса, прикрепленного к передней вилке — крыла, обтекателя или ветрового стекла. Например, из-за большого и сильно отклоняющегося назад лобового обтекателя на вилке мотоцикл может направиться в поворот по ветру.



Когда дует встречный ветер, поведение мотоцикла зависит от относительного положения и формы ветрового стекла и крыла. Если на вилке перед осью поворотного рулевого подшипника установить парус, это поможет удержать мотоцикл на ветру



Если ветер дует в парус, расположенный выше ЦТ, мотоцикл может опрокинуться. Закрепленный наверху багаж образует большой парус



Обтекатель + багажный кофр + пассажир = огромный парус

Переднее крыло с большим парусом перед осью опорного поворотного подшипника будет направлять машину против ветра.

Если седельные сумки расположены на уровне или ниже ЦТ мотоцикла, он с меньшей вероятностью опрокинется на ветру. Вероятность увеличивается, когда спальный мешок, привязанный к ручке для пассажира, или сверток на багажнике образуют наверху большой парус.

Теоретически, мотоцикл без обтекателя может быть так же стабилен, как и мотоцикл с обтекателем. Ну, разве что ветер толкает пилота под руку (что может сказаться на управлении). Например, сильный порыв ветра справа будет отводить руку влево, наклоняя мотоцикл. Большой обтекатель на раме действует как парус и толкает мотоцикл по ветру. Сидящий сзади пассажир этому тоже способствует. Установленный на раме обтекатель, большой багажный кофр и пассажир — все это вместе образует наверху огромный парус, который мешает управлять некоторыми большими туристическими машинами на сильном встречном ветру.

Эргономика

Управление определяет конструкция машины, твоя посадка и то, как ты досташь до рычагов управления (эргономика мотоцикла). Чтобы управлять мотоциклом в трудных условиях было легче, тело пилота должно быть наклонено немного вперед, руки чуть согнуты в локтях и держатся за руль в естественном положении, а часть веса перенесена на подножки. Последние должны располагаться под центром тяжести пилота. Это позволяет, во-первых, для большей стабильности прижать колени к бензобаку и, во-вторых, переносить вес с одной подножки на другую. Здесь мы описали посадку пилота на мотоцикле двойного назначения или на спорттурере (если брать очень консервативную точку зрения).

Круизеры с вынесенными вперед подножками и высоким рулем (как у Карлы) смотрятся красиво, но их эргономика совсем не идеальна, особенно при езде на сильном ветру. Если руль расположен очень далеко, если он слишком низкий или узкий, будет трудно управлять даже спортбайком. Прямая посадка, типичная для туристских мотоциклов, удобна для долгих перегонов, но их эргономика мешает быстро корректировать курс — что необходимо при резких порывах ветра. Здесь важен не только стиль мотоцикла, но и расположение пилота на конкретной машине.

Эргономика определяет, какие мышцы будут задействованы для наклона мотоцикла. Для быстрых и сильных движений рулем нужны быстрые и сильные мышцы — это мышцы рук.

Можешь проверить: сядь на стул и наклонись немного вперед. Ноги должны стоять на полу. Вытяни руки, как бы дотягиваясь до руля, вынесенного слишком далеко вперед. Распрями руки в локтях. А теперь отведи воображаемый руль немного влево, потом вправо и обрати внимание, какие мышцы при этом работают. Когда руки прямые, работают мышцы спины и пресса, так ведь? Еще ты, наверное, помогаешь себе ногами.

А теперь подтяни руль ближе к себе, чтобы руки были немного согнуты, и снова порули влево-вправо. Теперь уже в рулении участвуют только мышцы

рук и плечевого пояса, а они работают гораздо быстрее и точнее мышц живота, спины, ягодиц или ног. Вывод: от эргономики сильно зависит управление мотоциклом.

На какой бы машине ты ни ездил, если при сильном ветре появляются трудности в управлении, проверь парусность и эргономику. Если тебе трудно дается контрруление или на середине пути начинают болеть плечи и спина, подумай, как это можно исправить. А если с машиной ничего сделать нельзя, нужно поступить как-то иначе. Думаю, ты понял намек.

Водительское мастерство

Даже если у машины идеальная эргономика и размещение груза, точность управления сильно зависит от умения пилота балансировать и вести мотоцикл. Кто-то сознательно применяет контрруление в условиях сильного ветра (они мучаются гораздо меньше). А кто-то наклоняет мотоцикл, как получится, и помогает себе рулить коленями или ногами — вот им в самом деле тяжело.

При езде на сильном ветру нужно направлять мотоцикл против ветра — это может потребовать определенных усилий. Например, если сильный и постоянный ветер дует слева, нажатием на левую рукоятку руля нужно наклонить машину тоже влево, чтобы она располагалась против ветра. Если байк слишком сильно наклонился по ветру, наклони его в другую сторону, чтобы он, опять же, был против ветра. Для этого сильно надави на ручку со стороны, противоположной подветренной, и мотоцикл вернется в нужное положение. Чтобы сохранить желаемую траекторию движения при резком усилении или изменении направления ветра, разумеется, придется быстро применять контрруление, чтобы вывести мотоцикл на нужный угол.

При сильном встречном ветре переднее колесо может вести себя странно. Хотя машина и едет по прямой, пятна контакта сильно смещаются в сторону, так что руление иногда требует больших усилий, чем даже на повороте. Сконцентрируйся на контррулении, чтобы заставить мотоцикл ехать в нужном тебе направлении, и пусть шины все делают сами. Вполне реально проехать много километров при сильном встречном ветре на мотоцикле, наклоненном под невероятным углом. Чтобы получился такой угол наклона, просто жми на «противоветренную» ручку.

Ветер встречный, порывистый

Самое сложное — справляться с сильными порывами ветра. Они налетают внезапно, сносят мотоцикл с траектории и направляют его к обочине или даже на встречную полосу. Чтобы справиться с порывом, нужно быстро наклонять мотоцикл против ветра. А это можно сделать только силовым контррулением — тактика та же, что и при резком повороте или объезде внезапно возникшего препятствия. Чтобы наклонить мотоцикл влево, жми на левую ручку, вправо — на правую ручку. Налетел сильный порыв — нажимай сильнее и будь готов воспользоваться другой ручкой, чтобы выпрямиться, когда порыв пройдет.

Воздух невозможно увидеть, но его поток (ветер) натывается на машины и постройки. Разберемся, что с ним в этот момент происходит. Едущий

навстречу грузовик или окатывает тебя сильной волной воздуха, или, наоборот, блокирует постоянно дующий ветер. Особенно остерегайся габаритного транспорта, проезжающего мимо в противоположном направлении и против ветра.

Неприятности с ветром в истории Карлы стали особенно серьезными ближе к полудню. Это естественное явление: ветер усиливается и начинает особенно бушевать, когда земля прогревается. В Северной Америке есть много знаменательных мест, где каждый летний полдень дуют сильные ветра. Например, долина реки Колумбия между штатами Орегон и Вашингтон: прохладный прибрежный воздух врывается вглубь суши, чтобы сменить горячий воздух пустынь. Для виндсерферов это место — рай. Для мотоциклистов — совсем наоборот. Над рекой под углом к ветру проложены узкие стальные мосты. В таких местах лучше путешествовать утром, пока ветер еще не набрал силу.

Защитная экипировка

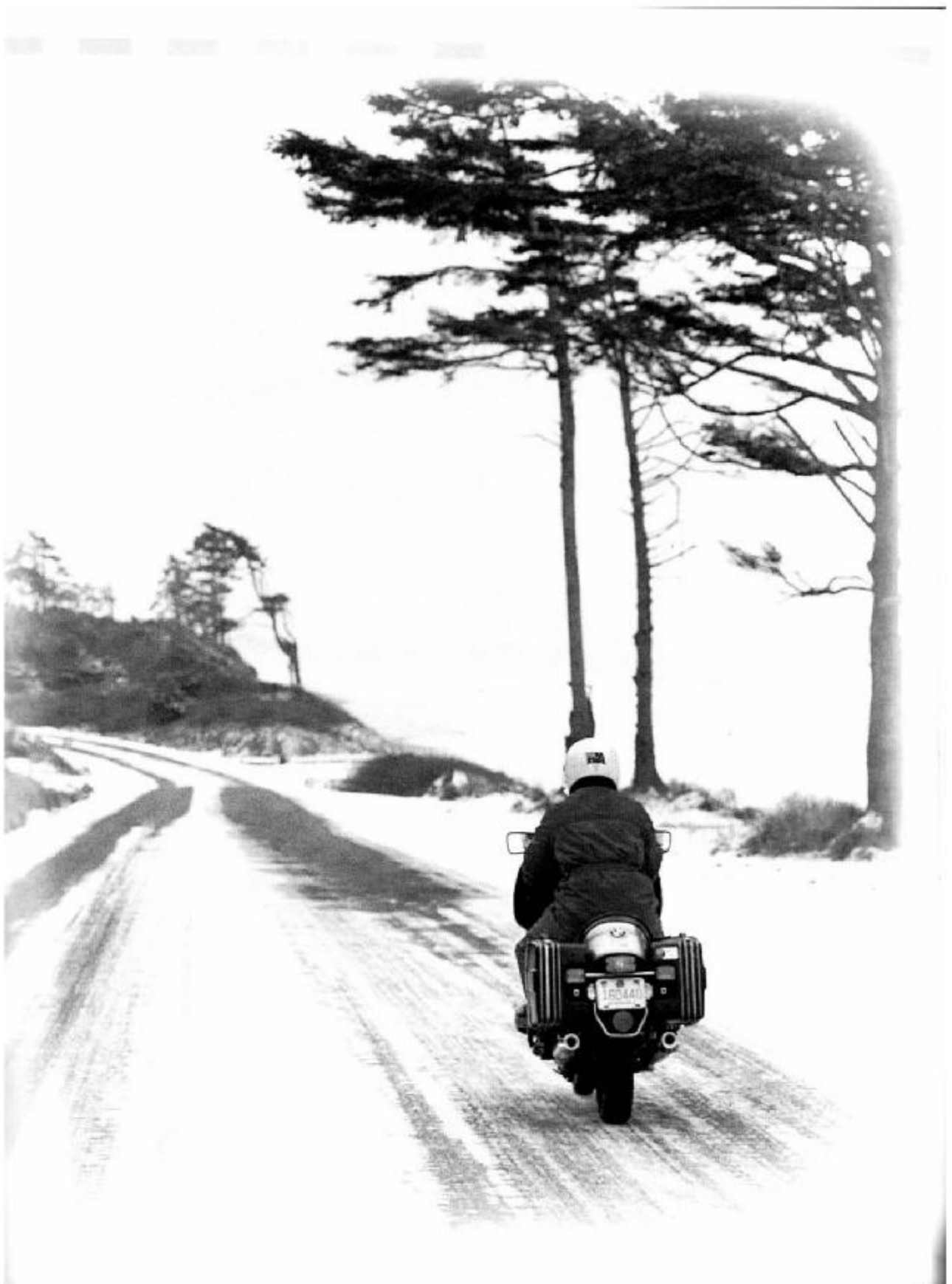
Очевидно, что при сильном порывистом ветре увеличивается вероятность попасть в аварию, так что лучше надевать «броню» покрепче. Только не позволяй ветру и раздражению отвлечь тебя от самой дороги. Надень дорожный костюм, полностью закрывающий тело, застегни все молнии и пуговицы. Используй беруши, потому что очень быстрый встречный ветер создает много шума, опасного для ушей. И самое главное — воспользуйся средствами для защиты глаз, чтобы в них не попадал ни сам ветер, ни то, что он несет.

Знай, когда «свернуть удочки»

Ты не обязан любить ветер, но ты можешь почувствовать уверенность, сделав мотоцикл управляемым почти при любом ветре. Мы говорим «почти», потому что бывают такие ветра, при которых продолжать поездку просто неразумно. Помню, как однажды ранней весной я спустился с горного перевала в долину и оказался почти под грозовой тучей, которая ее застилала. И тут на меня налетел сильнейший шквал ветра с ледяным дождем, словно молотом ударил по мотоциклу и начал сносить его на другую полосу. Я быстро развернулся по ветру на 180° и отправился назад к теплощадке дорожной службы, которую проехал незадолго до того. Там положил мотоцикл с подветренной стороны большой кучи гравия и затаился, дожидаясь окончания шторма. Между Техасом и Великими озерами часто бушуют торнадо — это обязательно нужно учитывать. Как только начинает формироваться воронка, сразу прячься под какой-нибудь крепкой конструкцией — например, шоссеэной эстакадой.

Домашнее задание

Домашнее задание по освоению навыков вождения в условиях сильного ветра будет следующим: постоянно тренируй контрруление. Приближаешься к правому повороту — сознательно дави на правую ручку. Перестраиваешься в левый ряд — дави на левую. Или, если эргономика машины позволяет откинуться назад, а руль можно поворачивать обеими руками, попробуй на следующем повороте потянуть в нужном направлении обе ручки. Если ты научишься применять контрруление во всех поездках, то будешь автоматически подстраиваться под внезапные порывы ветра, даже об этом не задумываясь.



Мороз нечаянно нагрянет

Я и представить себе не мог, как холодно может быть в Южной Калифорнии. На горном шоссе Angeles Crest, всего в 50 км от солнечной Пасадены, моей вседорожник с коляской заскользил по плотно утрамбованному снегу и черному льду. Я участвовал в туре по маршруту Лос-Анджелес — Барстоу — Лас-Вегас и пропустил один важный поворот. Когда это обнаружилось, я успел уже уехать довольно далеко и не хотел возвращаться, так что решил поискать какой-нибудь окольный путь. Я тогда еще не знал, что нам придется проехать еще 85 км по этому шоссе на высоте 2000 м, прежде чем мы сможем вернуться в пустыню на прежний путь.



У мотоцикла с коляской есть ряд преимуществ: например, на нем можно забираться выше в горы и не бояться снега

Суть в том, что даже в расчудесной Южной Калифорнии с ее теплыми бризами, пальмами и равнинами на уровне моря бывает настоящая зима — нужно просто подняться в горы. Выезжаешь ли ты в апреле из Амарилло, в сентябре из Сиэтла или в декабре из Дулута, мой тебе совет — не повторяй мою ошибку. Вот что нужно знать о езде при низкой температуре.

Не лучше ли вернуться?

Всегда важно уметь определять, когда лучше закончить путешествие и повернуть назад. Поднимаясь тогда по шоссе, мы обогнали одного парня, лихо срезавшего повороты на Ducati. Увидев в тени снег, он развернулся и поехал обратно вниз — я думаю, это очень мудро. Мы тогда ехали на мотоцикле с коляской и могли позволить себе чуть больше — и поехали дальше. Но если бы там был гололед, я бы тоже повернул обратно. Если у тебя есть выбор, а условия становятся все хуже, лучше развернуться.



Прежде чем очертя голову нестись навстречу непогоде, сверни на обочину, заглуши мотор и хотя бы на несколько минут представь дальнейшее путешествие

С другой стороны, если в большом путешествии через всю страну ты неожиданно попадешь в снежную бурю, можно принять только одно разумное решение: ехать дальше. Например, ты пересекаешь Юту. Следующее отапливаемое помещение — в городке Салина, до которого еще 60 км, а последнее — в Грин-Ривер, от которого ты уже отъехал на 100 км. Можно остановиться, повернуть назад или ехать дальше — бури все равно не миновать. В этом случае лучше все-таки ехать дальше в Салину. В такой ситуации может рано или поздно оказаться любой, поэтому я дам такой совет: прежде чем очертя голову нестись навстречу непогоде, сверни на обочину, заглуши мотор и хотя бы на несколько минут представь дальнейшее путешествие.

Да, холодно, и ветер завывает. Достань карту. Спрячься за мотоцикл, погрей руки о мотор, изучи карту и прими решение. Стоит ли ехать дальше или лучше капитулировать, пока не поздно? Если остается только ехать вперед, подумай о теплой одежде. Вспомни симптомы гипотермии.

Система обогрева и охлаждения тела

Чтобы со знанием дела защититься от холода, представим, как согревается и охлаждается человеческое тело. Когда «сжигается» пища, образуется тепло, и теплая, обогащенная кислородом кровь поступает ко всем органам. Когда она подходит к поверхности кожи, тепло отдается окружающей среде. Воздух попадает в легкие, где в кровь поступает кислород, а наружу выводятся водяной пар и углекислый газ. Кровяное давление, кровоток и частота дыхания регулируются автоматически, поддерживая на постоянном уровне температуру тела и его основных органов (сердца, легких, почек и т. д.). Она почти не

зависит от температуры окружающей среды. Если температура тела начинает повышаться или понижаться, система тут же пытается это исправить. Сильное понижение температуры — это гипотермия. Охлаждение тела даже на несколько градусов может угрожать жизни человека.

Гипотермия

Когда температура тела падает, организм это замечает и реагирует — останавливает кровоток к конечностям, начиная с пальцев рук и ног. Система хочет спасти главные центральные органы, и поэтому готова отдать холоду пальцы. Это не слишком очевидно, но для организма голова — это тоже конечность. По обеим сторонам шеи располагаются крупные артерии, по которым в мозг поступает кровь. Так что, когда система обогрева ограничивает кровоток к конечностям, в мозг тоже поступает меньше крови (а значит, и кислорода). То есть ты можешь даже не заметить наступление гипотермии, потому что мозг будет ослаблен холодом.

Для мотоциклиста это очень опасно, потому что замерзший и страдающий от нехватки кислорода мозг делает дурацкие ошибки. Сначала ты просто пару раз забудешь снять ногу с подножки и начнешь из-за этого останавливаться или будешь съезжать с дороги на обочину и глупо над собой похихикивать. Пилот в состоянии гипотермии способен на самые серьезные и даже фатальные ошибки — например, пересечь центральную линию или врезаться в столб электропередачи.

Держи шею в тепле

Лучшая защита от гипотермии — это укутанная голова и шея. В голову поступает много крови, и она производит большое количество тепла, которое желательно держать при себе. Укутав шею, ты не позволишь теплу уйти от сонных артерий, и в мозг будет поступать теплая кровь. Для мотоциклиста жизненно необходимо изолировать голову и шею, потому что они особенно страдают от потока холодного воздуха при езде.

Внутренняя пенополистироловая обшивка шлема работает как термос, помогая голове сохранить тепло. Очень важно закрыть место между воротом куртки и шлемом. К счастью, на Angeles Crest на мне был мой любимый шейный протектор — непродуваемый Wind Triangle от Aerostich. Некоторые предпочитают носить на шее синтетическую «трубку», набитую овечьей шерстью, другие — плотную бандану или шапку-балаклаву, закрывающую и голову, и шею. Но чем бы ты ни любил укутываться, главное — всегда носи это с собой.

Электроподогрев

Один мой знакомый мотожурналист называет появление термоодежды огромным качественным рывком в производстве зимней походной одежды. Жилет с электроподогревом согревает туловище (а значит, и все ключевые органы), обеспечивая также приток теплой крови к конечностям. Ну, хорошо, убедили. Я много лет не хотел (или просто не чувствовал мотивации) приобретать такой терможилет. После Angeles Crest я сдался и купил его. Езжу теперь со шнуром, торчащим из-под одежды.

И все же, я считаю термоодежду лишь полезным дополнением, которое не заменяет обычные методы утепления. Особенно это относится к поездкам по отдаленным районам, где на пути практически не встречаются теплые кафешки, в которые можно было бы заскочить и погреться. Если что-то пойдет не так, ты замерзнешь. Например, несколько лет назад Майк Нибоун (очень опытный мотоциклист и один из авторов журнала MCN) отправился в путешествие на Аляску. На обратном пути у его мотоцикла возникли проблемы с электропроводкой. Чтобы байк окончательно не заглох, пришлось отключить всю второстепенную электронику, в том числе и терможилет — а мороз стоял недетский. Зубы у Майка стучат до сих пор...

Защита

Когда мы ехали по тому шоссе на высоте 2300 м, мимо проехал мотоциклист на стареньком BMW Airhead в полном дорожном обмундировании. Он был очень осторожен на ледяной и заснеженной дороге, и ему удалось удерживать мотоцикл в вертикальном положении — по крайней мере, пока мы его видели. Но на льду вертикальное положение мотоцикла от горизонтального может отделять всего мгновение. Думаю, в тот день мотоциклист очень радовался, что надел самую прочную защиту.

Если ты можешь позволить себе выбирать между различными видами зимней защитной экипировки, выбирай ту, которая лучше всего защищает от ударов и не стирается.

Перерывы на отдых

Если ты весь день проведешь в дороге, заранее спланируй остановки, на которых сможешь погреться и подзаправиться. Гипотермию иногда получают даже при температуре 10°C.

Останавливайся каждые два часа или каждый час, если погода совсем плохая. Зайди в теплое помещение, перекуси и выпей стакан-другой воды. Помни: пища нужна организму, чтобы получить тепло. При дыхании выделяются водяные пары — значит, водные запасы тоже нужно постоянно пополнять, даже если ты только что попал под ливень.

В холодную погоду лучше всего перекусывать горячим супом, потому что он и питает, и восполняет запас жидкости. Можно пить кофе и чай, но лучше все же подойдет простая вода, т. к. она дольше удерживается в организме. Что точно нельзя пить, так это алкоголь. Во время остановки сними или расстегни верхнюю



Открытые голова и шея могут забирать у тела до 50% тепла

одежду, чтобы нормально согреться в комнате, походи и поразминайся, помогая восстановить нормальное поступление крови к конечностям. Возвращайся за руль, только когда нагреешься, заправишься едой и водой и почувствуешь, что тело снова может вырабатывать тепло. На это может уйти полчаса или даже больше, если ты был на холоде слишком долго. Дрожь пройдет, только когда тело прогреется. Не спеши ехать дальше — сначала надо получить необходимую порцию тепла.

Выживание на морозе

Если ты уже основательно подзамерз, но теплого помещения на много километров вокруг не предвидится, гнать до последнего не стоит. Прими меры по сохранению тепла, пока еще способен дрожать и соображать. Например, можно слезть с мотоцикла и погреться о теплый двигатель. Или найти на карте следующее поселение и подумать о том, чтобы повернуть обратно.

В сумке нашлись носки, пусть даже и грязные? Натяни их поверх перчаток. Запасную футболку можно обмотать вокруг шеи. Надень дождевик — тоже какая-то защита. Купи газету и закрепи ее под куртку. Едешь по большому шоссе — останавливайся на площадках для стоянки и отдыха и используй электронагреватель для мотоциклистов (известный как сушилка для рук). Попадется на пути прачечная — просуши одежду. Глупо просто ехать дальше и надеяться на счастливый финал: принимай меры по сохранению тепла, пока мозг еще соображает.

Это действительно серьезно

С обморожением и гипотермией шутки плохи. Если вдруг ты сам или кто-то из твоих попутчиков начинает вести себя странно (засыпать на ходу или делать глупые ошибки в управлении), значит, приближается гипотермия. Вот другие симптомы: раздражительность, невнятная речь, потеря внимания, притупление болевых ощущений, неэластичность мышц. Чем-то напоминает интоксикацию. Дрожь — это хороший признак, он говорит о том, что организм еще пытается вырабатывать тепло. Если тело не дрожит от холода, это очень плохо. Ты можешь даже почувствовать себя очень расслабленным и умиротворенным, но это результат ослабления мышечной координации и способности мыслить.

Заметив симптомы гипотермии, немедленно начинай действовать. Срочно обратись за медицинской помощью. Гипотермия может угрожать жизни, даже если человек еще не потерял сознание или не разбил мотоцикл. В первую очередь нужно согреть пострадавшего. Если вы находитесь на открытом воздухе, снимите его с мотоцикла, укройте от ветра, укутайте чем-нибудь и попытайтесь согреть собственным телом (или найди для этого помощника). Как можно скорее доставь пострадавшего в теплое помещение, чтобы температура тела постепенно стала нормальной.

Не стесняйся тормознуть проезжающий мимо автомобиль и попросить о помощи. Да, мы понимаем: очень хочется быть независимым, но гипотермию одной силой воли не победить. Есть радиосвязь? Немедленно выйди в эфир и

объясни ситуацию. Дальнбойщики часто с большей готовностью, чем другие водители, приходят на помощь.

Будь осторожен с внешними обогревателями, так как при гипотермии можно не почувствовать ожога. Сними сырую одежду. Насухо вытри кожу и укрой больного одеялами (если они найдутся), укутай ноги и голову. Напай теплой жидкостью — супом, бульоном, подогретым молоком — они помогают телу согреться. Не предлагай алкоголь. Восстановление нормальной температуры тела может занять несколько часов.

Я вспоминаю, как несколько лет назад ехал в дождливую погоду, вдруг почувствовал себя как-то странно, призадумался и... узнал симптомы гипотермии. Я развернулся и поехал назад, в ближайший мотель, взял там комнату, укутался в одеяла и стал греться. Через два часа меня начали одолевать сильнейшие приступы неустойчивой дрожи. Если бы я не повернул тогда обратно, то мог бы совсем потерять способность соображать и понимать происходящее.

Не как корова на льду

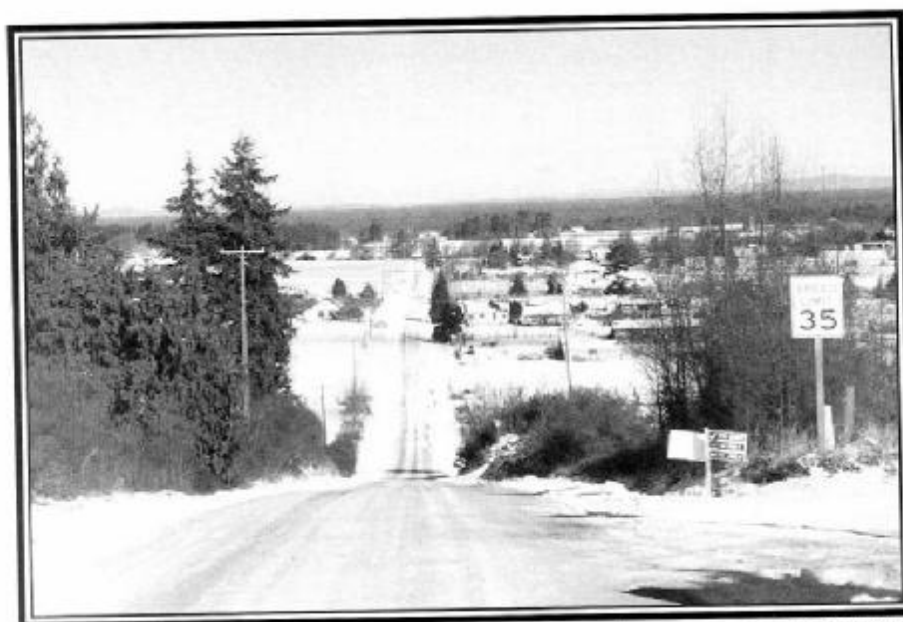
Итак, ты понял, что очень важно защищаться от холода, и обзавелся всем необходимым для избежания гипотермии. Следующий вопрос: как удержаться на колесах в гололед? На скользкой поверхности плохое сопротивление, так что шинам трудно удержаться и не соскользнуть. Небольшой сдвиг в сторону может стать причиной настоящего падения на лед. Одно из преимуществ мотоцикла как раз и заключается в том, что у мотоциклиста есть возможность выбирать поверхность с самым лучшим на данный момент сцеплением. Если колея до блеска отполирована машинами, можно сдвинуться ближе к обочине или ехать посередине.



В гололед ищи на дороге участки с хорошим сцеплением, например, участок со снегом по другую сторону бордюра



Мосты размораживаются дольше, чем земля, – не забывай об этом



Перед скользким спуском максимально замедлись, оставайся на нижней передаче и слегка притормаживай обоими тормозами

В гололед тактика езды практически такая же, как на мокрых дорогах. Двигайся как можно более плавно и аккуратно, нельзя дергать руль, резко «газовать» или тормозить. Даже на низкой скорости в поворотах следуй траектории с максимальным радиусом и минимальным углом наклона. Соотноси скорость с радиусом виража, наклоном дороги и ее состоянием. Если в пологий поворот ты въезжаешь слишком быстро, центробежная сила вынесет тебя на внешнюю обочину. Если въехать в вираж с наклоном слишком медленно, сила тяжести оттащит к его внутреннему радиусу. На правильной скорости колеса будут располагаться перпендикулярно поверхности дороги.

Риск падения на скользкой дороге можно снизить, если переместить больший вес с сиденья на подножки. Когда приподнимаешься на подножках, легче регулировать угол наклона мотоцикла и держать колеса перпендикулярно дороге. Даже если аппарат все же сдвинется в сторону, у него меньше шансов грохнуться на бок. Возможно, ты захочешь помогать ногами, но если сцепление очень плохое и мотоцикл не может удержать прямо даже резиновые шины, почему ты ждешь этого от своих ботинок? Если ты все-таки упадешь и ноги не будут мешаться, падение получится менее болезненным.

Имей в виду, что мосты замерзают быстрее и размораживаются дольше дороги до и после них, потому что холодный воздух дует на мост не только сверху, но и снизу.

На подходе к скользкому спуску замедлись, перейди на нижнюю передачу и притормаживай обоими тормозами, чтобы сдерживать скорость. Если колеса начнут скользить, немного отпусти тормоза и ускорься. Чтобы подняться в гору, разгонись перед началом подъема, потом сбрось «газ» и дай энергии прямого движения занести машину наверх.

Если немного приспустить шины и понизить давление, скажем с 35 до 20 PSI, сцепление увеличится. Мягкая шина меньше скользит. Только не забудь их опять накачать, когда кончится скользкая дорога.

Третье колесо

Если ты долго не ездил по зимней дороге, обзавелся некоторой зимофобией или вообще считаешь себя сильнее любой гипотермии и обморожения, возможно, тебе стоит пересесть на мотоцикл с коляской. Он может сколько угодно скользить и накручивать круги на льду, не рискуя упасть. Именно поэтому многие мотоциклисты, продолжающие ездить зимой, добавляют в свою «конюшню» мотоцикл с коляской. Если ты тоже на это решишься, имей в виду: комбинация: мотоцикл + коляска — это не просто обычный двухколесный мотоцикл с прицепленной сбоку люлькой, а совершенно своеобразное транспортное средство с другими особенностями управления.

Ночные гуляки

Помнишь, был такой старый герой Пол Ривер, который постоянно гонял по ночам? А не лучше ли ему было кататься при свете дня? Ну, с расписа-

нием у него были определенные трудности. Английские солдаты наступали, и Пол должен был оповестить жителей городов в районе Бостона об их приближении. Поэтому приходилось ездить ночью. И все же, Пол Ривер ездил на лошади, потому что все это происходило в XVIII в. Иногда нам, мотоциклистам, тоже приходится ездить ночью. Бывает же так, что в конце дня позарез нужно проехать еще несколько километров. Или впереди пустыня, которую гораздо приятнее пересекать ночью, а не днем под палящим солнцем. Посмотрим, что учитывается в ночных поездках.

Бди!

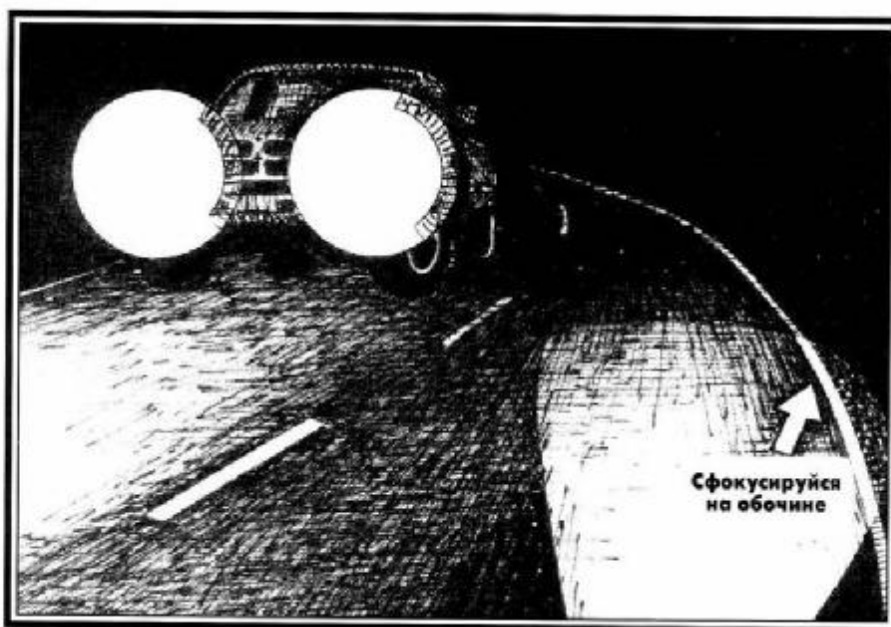
Наш организм настроен на ночной сон — и это первая проблема, связанная с ночными переездами. Если себя не перепрограммировать, становится очень трудно держать глаза открытыми и пялиться в темноту под усыпляющий гул мотора.

Единственный способ изменить ситуацию — перенести привычный сон на другое время. Например, мне нужно приехать на ралли в другой штат к полудню в субботу, но из-за работы не получается выехать раньше вечера пятницы. Вечером в пятницу, после тяжелого трудового дня, я приду домой, поем и потом посплю пару часиков. Это поможет мне восстановить силы и избавит от необходимости ехать в вечерний час пик. Сон перед поездкой, конечно, занимает некоторое время, но именно он спасает от жуткой сонливости в 3 часа ночи, которая может поставить крест на ночном переезде.

Самое главное при ночной езде — частые перерывы на отдых. Я заставляю себя останавливаться каждые 100 км или каждый час. Но на остановке я вовсе не сижу на байке, подремывая, а слезаю с него, делаю пробежку или маленькую зарядку, чтобы разогнать кровь. Очень помогают и перерывы на кофе в придорожном кафе — после них обычно волей-неволей приходится лишний раз заехать на площадку для отдыха. Не любишь кофе — выпей два стакана воды. Зову природы потом ты воспротивиться уже не сможешь, он-то точно заснуть не даст.

Но даже после тихого часа перед поездкой и частых остановок тело иногда начинает бунтовать и наотрез отказывается держать глаза открытыми. Что же, приходится подчиниться и поискать какой-нибудь укромный уголок, где можно немного покемарить. Я не раздеваюсь, чтобы не замерзнуть. Просыпаюсь обычно через полчаса и продолжаю поездки. Если я замечаю подозрительных личностей поблизости, то спать не ложусь — просто разминаюсь, чтобы прийти в себя и ехать дальше. Когда место кажется безопасным, я за-





Когда приближается встречная машина, переключи взгляд на правый край своей полосы

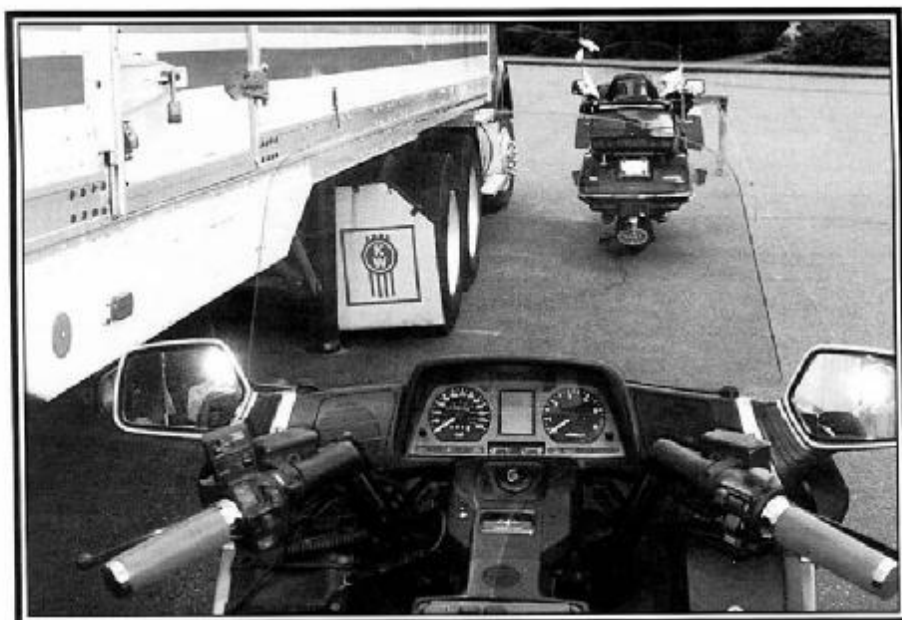
пираю байк и прячу ключ зажигания во внутренний карман. Некоторые полуночники отъезжают в сторонку и дремлют прямо в седле.

Езда вслепую

В ночной поездке нужно сделать видимость впереди максимальной, чтобы успеть среагировать на неожиданно возникшую проблему. Глаза человека иногда выкидывают странные штуки и могут довести до беды, причем речь идет не только о подмигивании дочке большого начальника. Все очень просто: у каждого глаза, обычно немного в стороне от зрачка, есть слепое пятно. На приеме у окулиста тебе даже его покажут. К счастью, слепое пятно правого глаза не совпадает со слепым пятном левого, так что ты видишь все в пределах своего поля зрения. Но царапина в критической точке на стекле шлема или севшая на шлем мушка могут заблокировать большую часть поля зрения. Поэтому нужно держать стекло чистым, чаще вертеть головой и поглядывать по сторонам.

С возрастом зрение ухудшается, а каждые 12 месяцев делают нас на год старше. Распространенная проблема — соринки, перемещающиеся по поверхности роговицы и замутняющие зрение. С возрастом часто развивается близорукость или дальнозоркость, и приходится носить корректирующие линзы. Кроме того, очки для чтения книжек могут не подойти для чтения показателей приборной доски — тогда придется купить специальные.

У некоторых людей со временем ухудшается периферийное зрение, у кого-то развивается катаракта или дальтонизм. Для мотоциклиста зрение очень важно, так что проверять его нужно регулярно, каждые несколько лет. Лучше обращаться к хорошему офтальмологу, который сможет вовремя заметить про-



Положение двух мотоциклов рядом с обычным трактором/грузовиком

блему и выписать правильные линзы. А если ты вообще очень плохо видишь ночью, лучше все-таки ездить днем.

К яркому дневному свету глаз приспосабливается, закрывая радужку расширяющимся зрачком. С изменением интенсивности света меняется и химический состав зрительных рецепторов в глубине глаза. На это нужно некоторое время. Глаза не могут быстро переключаться со света на темноту и обратно. Если ты выйдешь из ярко освещенного помещения на ночную улицу, то сразу споткнешься о бордюр, потому что глаза его не увидят. Многие опытные дальнбойщики, заезжая ночью в кафе, надевают солнечные очки. А опытные мотоциклисты, сев ночью за руль, ждут несколько минут и только потом трогаются с места.

Слепящие огни

Вспомни вспышку фотоаппарата, бьющую в глаза. Она ослепляет на 3-4 секунды. То же самое происходит, когда ты среди бела дня въезжаешь в темный тоннель или видишь ночью фары встречного автомобиля. А что бывает, если на узкой дороге встречная машина бьет дальним светом? Когда приближается яркий свет, глаза приспосабливаются к его восприятию. Когда он исчезает, снова привыкать к полумраку приходится несколько секунд. В эти несколько секунд ты практически ничего не видишь.

Главное — отвести взгляд от ярких огней. Когда приближается встречная машина, сфокусируй его на правом крае своей полосы. Зрительным рецепторам периферийного зрения несколько секунд будет довольно трудно, зато потом ты сможешь хорошо видеть темную дорогу. С непривычки довольно тяжело заставить себя отвести взгляд от несущейся мимо машины, но периферийное

зрение вполне может оценить ее скорость и положение, а фокусирование взгляда на краю своей полосы поможет сохранить положение на дороге. Если смотреть на приближающиеся огни, потом несколько секунд ты вообще ничего не будешь видеть. Машина, конечно, проедет, а у тебя на пути вполне может оказаться узкий мостик или выскочивший на дорогу олень.

У зрения есть еще одна интересная особенность: цвет имеет отношение к восприятию дистанции. Другими словами, ты можешь точно оценить расстояние до зеленого света, а вот до красного уже не можешь. Так как задние габаритные огни всегда красные, дистанцию лучше отсчитывать в секундах, а не полагаться на зрение — оно иногда ошибается. Ночью не приближайся к другой машине ближе, чем на 4 секунды.

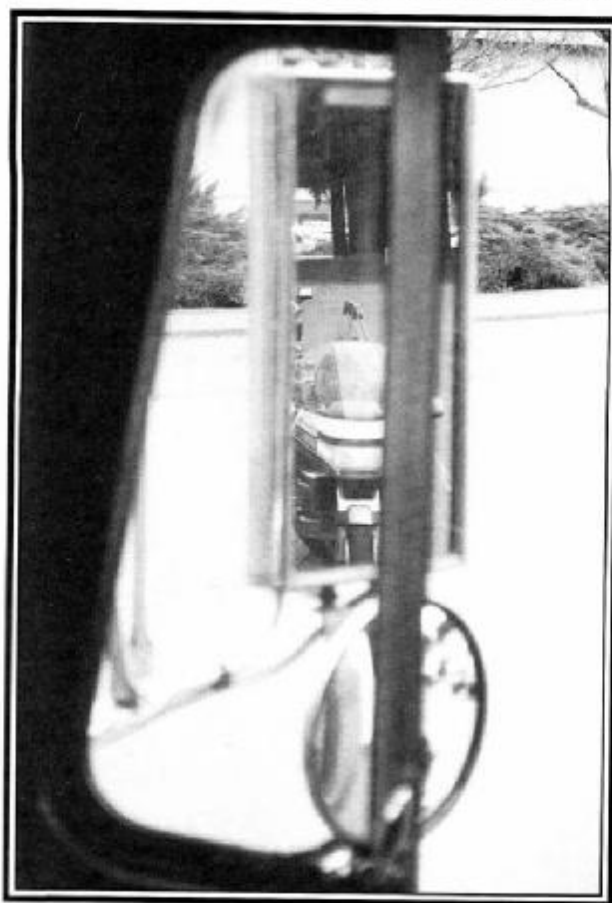
Столкновения с оленями

Во многих районах страны главную опасность на дороге представляют олени. Они часто бродят по ночам и кушают траву, скошенную по обочинам дороги. Олени не реагируют на яркий свет фар, но убегают от сильно приблизившихся объектов.

Самого оленя ночью не видно — только глаза сверкают в темноте. Они отражают свет фар и напоминают рефлекторы на придорожных столбах. Между оленем и рефлектором есть одно важное для тебя различие: олени моргают. Завидев впереди отражение рефлектора, насторожись: это может быть какое-то животное, которое ты ни в коем случае не должен сбить. Задействуй экстренное торможение и дай оленю куда-нибудь убежать.

Дальнобойщики

И днем, и ночью на дорогах можно увидеть дальнобойщиков, перевозящих коммерческие грузы. На ночных дорогах они ведут себя особенно агрессивно. Большие 18-колесные грузовики даже в ночное время ужасно гоняют — значит, они будут часто тебя обгонять. Водитель такого грузовика не всегда замечает в зеркале заднего вида маленький мотоцикл, особенно если мотоциклист никак себя не проявляет. Помоги ему: не попадай в «мертвую зону» дальнобойщика и ускоряйся перед подъемом, чтобы ему не пришлось тебя обгонять. При обгоне водителю грузовика трудно оценить положение мотоцикла относительно его трейлера. А теперь



Водитель грузовика почти не видит второй мотоцикл из своей кабины

представь себя на месте дальнбойщика и посмотри на фотографии. Именно это отображается в зеркале грузовика. Обрати внимание: ему совсем не видно мотоцикл, едущий рядом с кабиной. Второй мотоцикл можно заметить днем, но ночью это сделать труднее. В темное время суток водитель грузовика увидит свет фары мотоцикла, но он не сможет оценить местонахождение мотоцикла относительно трейлера.

По правилам вежливости нужно мигнуть разок-другой дальним светом — показать, что зад грузовика тебя не задевает; отъехать к правой полосе для грузовика тоже будет нормально. Если водитель оценит твою порядочность, он просигналит боковыми в знак благодарности.

Если у тебя есть радиосвязь, в ночной поездке лучше держать ее постоянно включенной. Легкая болтовня прекрасно помогает не заснуть за рулем. И потом, радио тоже дает знать водителям грузовиков о твоем существовании. Еще по радио можно услышать полезную информацию, например, об аварии впереди или о том, что у тебя не горит задний фонарь или открылась левая седельная сумка.

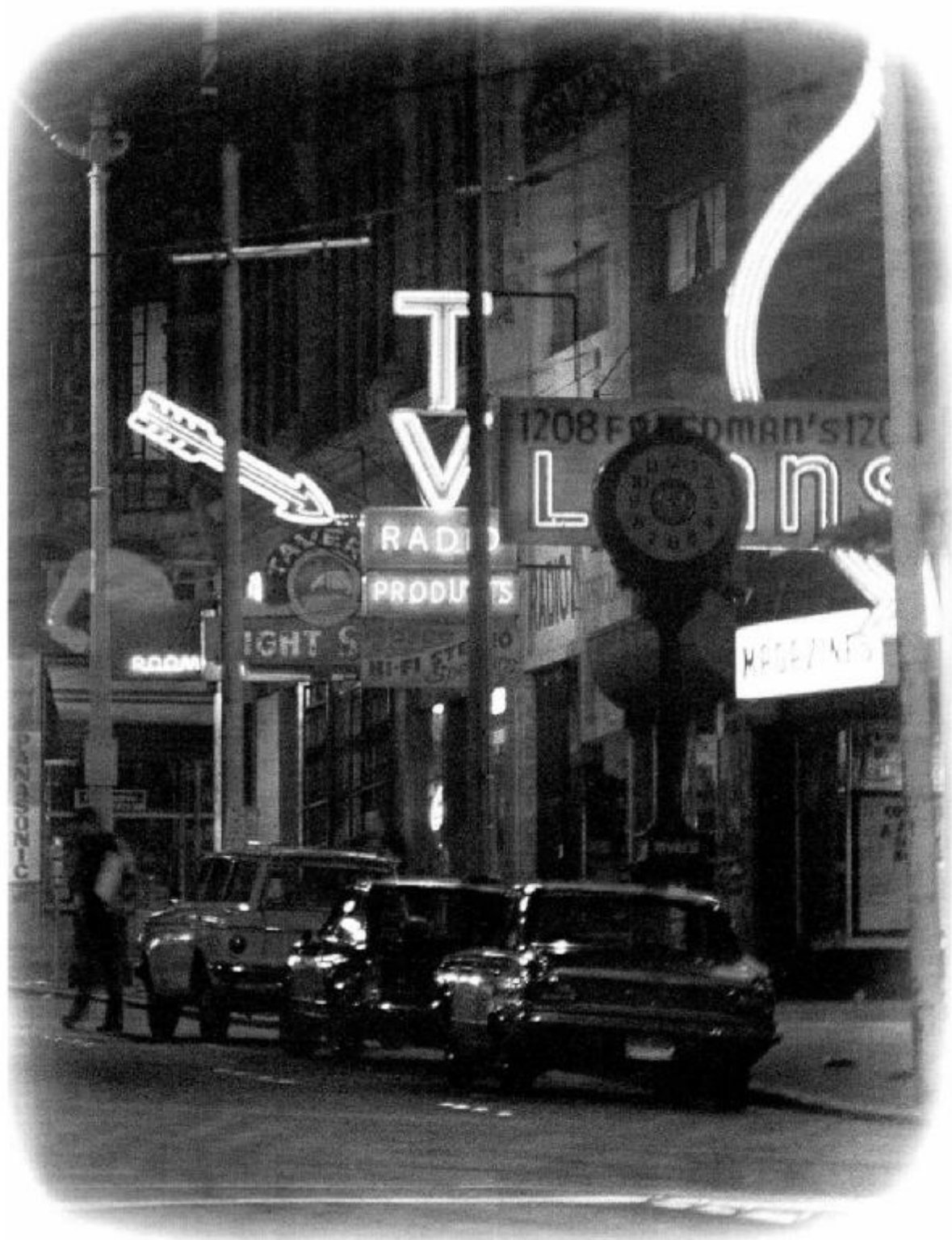
Пьяные, дураки, воры и просто странные типы

Самые опасные часы на дороге — между 11 часами вечера и 2 часами ночи, особенно в выходные. Всегда помни об этом. В это время подвыпивший народ разбредается по домам из питейных заведений, вот тогда-то обычный риск удваивается. В долгом ночном перегоне особенно остерегайся автомобилей и пикапов в спальных районах городов. Пьяные водители обычно ведут себя несколько странно: выходят за пределы своей полосы, дергают руль или беспричинно жмут на тормоза. Держись от них подальше. Если у тебя есть связь, сделай доброе дело — сообщи другим водителям об этой машине, чтобы кто-нибудь кого-нибудь не покалечил.

Иногда создается впечатление, что ночью на дорогу вылезают дураки и психи всех мастей. Некоторые из них прямо-таки нарываються на конфликт. Врачи говорят, что примерно 1 человек из 10 по меньшей мере психологически нестабилен. Периодически тебе будут попадаться агрессивно настроенные типы, выбирающие тебя в качестве своей жертвы. Криминала в нашей жизни хватает. Мы прекрасно знаем, что нельзя оставлять ключ в замке зажигания, и блокируем вилки на время обеденного перерыва. Но бояться нужно не только угона самого мотоцикла. Желающих унести седельную сумку или хотя бы палатку с багажника тоже найдется немало.

Известные правила: не показывать окружающим содержимое бумажника и не расплачиваться крупными купюрами. Однажды, пока я возился со шлемом и перчатками, мои 50\$ каким-то чудесным образом превратились в 20\$. Если тебя так «обхитрили», вернуть потерянное практически невозможно.

Перед въездом на парковку у зоны отдыха, заправки или придорожного кафе я внимательно смотрю, что за народ тут собрался и на каких машинах. Если мне не нравится, чем тут «пахнет», я проезжаю мимо, до следующей остановки. Например, если бы на какой-то парковке группа молодых парней окружила машину, в которой кто-то есть, а потом посмотрела на меня,



я бы туда не стал заезжать. Они могут оказаться вполне дружелюбными, но проверять это на практике не хочется. Я постараюсь не смотреть на них и просто уеду.

Однажды ночью в одном кафе какой-то ненормальный начал нелестно отзываться о мотоциклистах. В пределах его видимости только у меня был дорожный костюм и мотоциклетный шлем в руках.

Я сделал вид, что ничего не слышу, не смотрел на него, спокойно и уверенно допил кофе, с каменным лицом оплатил счет и уехал. Очевидно, что тот парень хотел поспорить или подраться, но наши с ним желания не совпадали.

На дороге я предпочитаю держаться на расстоянии от других машин. Никому не даю «пасти» себя на смежной полосе, особенно специально. Еще не позволяю висеть на хвосте и стараюсь никого не подрезать при объезде. Если кто-то намеренно вторгается в мое пространство, я сразу ухожу от него: меняю ряд, приотстаю, ускоряюсь или отгораживаюсь грузовиком.

Свет во тьме

В ночной поездке, конечно, не обойтись без мощного осветительного прибора. Он высветит оленя, люк или валяющуюся на дороге покрышку — все это иначе заметить невозможно. Если ты собираешься много ездить по ночам, займись апгрейдом фар. Замени обычную лампу накаливания на галогеновую в 55–60 Вт. Если она у тебя уже галогеновая, подумай, не увеличить ли мощность до 80 или 100 Вт. Или, может, стоит присоединить дополнительные лампы с помощью реле к цепи дальнего света? Разумеется, такие вещи четко регулируются законом. Сверься с правилами, прежде чем ставить дополнительные фары или усиливать уже имеющиеся. Отрегулируй направление света передней фары и приглушай свет при появлении встречных машин. Вряд ли ты захочешь ослепить парня в патрульной машине или выяснить, что твои новенькие голубые фары незаконны.

Я катаюсь уже давно, и фары у меня во время движения гасли много раз. На личном опыте могу подтвердить — жутковато, когда свет вдруг вырубается прямо на середине виража. Чаше всего этому предшествовали разные мелкие сигналы: например, фара включалась не сразу, или ближ-



Светоотражающие полоски на спине и ногах сделают тебя более заметным для других водителей

ний и дальний свет зажигались одновременно. Если у мотоцикла возникают какие-то проблемы с электричеством, лучше устранить их до большой ночной поездки.

Не забывай о заднем свете. Многие мотоциклисты используют только одну лампочку и для заднего габаритного огня, и для стоп-сигнала. Любая нить накаливания может легко перегореть, и ты об этом узнаешь не скоро. Чтобы проникнуться ситуацией, выключи фары и поставь мотоцикл ночью на улице, потом отойди назад и включи воображение. Взгляни на ситуацию глазами водителей, которые едут за тобой и видят, что у тебя не работает задний фонарь. Если байк сзади выглядит темновато, стоит поставить еще один задний или габаритный фонарь, или хотя бы еще пару рефлекторов. А у тебя есть сзади на куртке и шлеме светоотражающие полосы? Может, ночью поверх куртки стоит надевать еще и светоотражающий жилет? Пускай тебя видят другие водители, особенно ночью.

Еще раз о защите

Так как ночные поездки более рискованные, тебя должна защищать по-настоящему прочная броня.

Когда ты поскользнешься на луже дизеля и придет твоя очередь падать на асфальт, самые стойкие на истирание шмотки и самый высококачественный, полностью закрытый шлем немного поднимут тебе настроение.

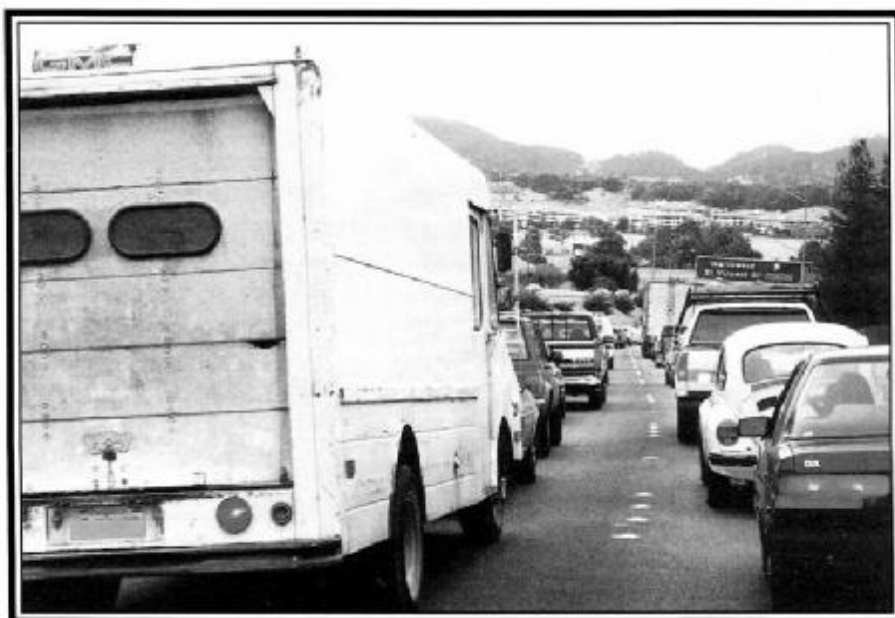
Даже летние ночи бывают удивительно прохладными. Не забывай надевать под защиту что-нибудь теплое: утепляющую шейную повязку или шапку-баллаву, терможилет. Ночные поездки преподносят кучу трудностей, так что не стоит добавлять к ним еще и гипотермию.

И последнее замечание: не употребляй алкоголь за рулем. Этого никогда нельзя делать, особенно ночью. Алкоголь отрицательно сказывается на способности анализировать ситуацию, на слухе и работе мышц и, что самое главное, на зрении, включая способность глаз фокусироваться и адаптироваться к изменению уровня освещенности.

Конечно же, с заходом солнца передвижение на мотоцикле становится гораздо опаснее. Если ты чувствуешь, что ночная езда не для тебя — откажись от нее. Возьми на работе отгул, чтобы добраться до ралли при дневном свете, или ложись спать пораньше и пустишь в путь на рассвете. Когда есть выбор, старайся ехать днем. Если бы можно было спросить Пола Ривера, скорее всего, он сказал бы то же самое. Раз уж на то пошло, хороший мотоцикл вместо лошади помог бы ему и защитников предупредить, и вернуться домой к заходу солнца.

Езда по разметке

Мотоциклетные эксперты предпочитают обходить стороной вопрос о езде по белой линии, разделяющей полосы движения. Для начала я скажу, что в Северной Америке езда по разметке разрешена только в нескольких шта-



тах и еще относительно спокойно воспринимается в некоторых перенаселенных городах. В большей части США на это явление наложено табу, в то время как в Англии, Италии и ЮАР оно считается абсолютно нормальным. Во-вторых, мотоциклисты, которые не умеют правильно заезжать на белую линию или никогда не видели, как это делать правильно, инстинктивно не принимают такую езду. Любые попытки поднять эту тему вызывают лавину писем с гневными откликами.

Ты считаешь, что протискиваться на мотоцикле между плотными рядами машин на шоссе очень глупо, опасно и бессмысленно? Что же, у тебя есть единомышленники. Многие живут в районах, где это незаконно и вызывает всеобщее неодобрение — там даже почти никто так не делает. Но ездить между рядами в больших густонаселенных городах приходится очень многим полицейским на мотоциклах, курьерам. Если человек едет из пригорода на работу в город, это единственный способ добраться вовремя до места назначения. При плотном движении проскользнуть на мотоцикле между колоннами вставших машин очень тяжело. И чем сильнее растут города, тем больше мотоциклистов ездят по разметке — независимо от того, легально это или нет.

Возможно, ты никогда этого не делал и даже не очень-то хотел. Или в твоей местности езда по разметке незаконна и не одобряется обществом. Если ты не собираешься передвигаться на мотоцикле по большому городу, дальнейшее тебя не интересует. Но если ты допускаешь мысль, что в один прекрасный день мотопутешествия занесут тебя в Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Сан-Диего или еще какой-то очень большой город (в том числе и европейский), к езде по разметке нужно подготовиться.

Вопросы и ответы

Опасно? Незаконно?

Насколько опасна езда по разметке? Насколько она противозаконна? Сначала разберемся с опасностью. Конечно, ездить между рядами машин небезопасно! Еще бы, между движущимися машинами и грузовиками есть риск переломать ноги. Ты можешь заклеить эту идею как очередной безрассудный трюк, придуманный кучкой чокнутых калифорнийцев. Но ведь рисков и так полно: например, на шоссе с постоянно останавливающимся движением в тебя может въехать сзади какой-нибудь невнимательный водитель. Стоит ли вообще говорить о безопасности, когда речь идет о езде между машинами?

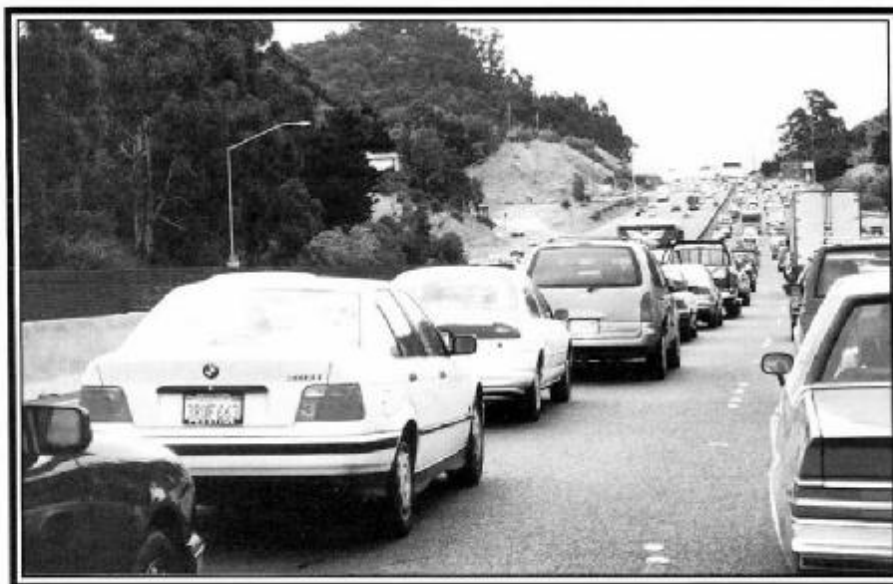
Например, ты послушно тащишься вместе со всеми в колонне машин, которая то едет, то снова встает. Наконец-то все, кажется, поехали, ты добавляешь «газ» — и тут впереди опять зажигается стоп-сигнал. Тем временем за тобой вот-вот пристроится Бешеная Кейти на огромном внедорожнике, и от нее невозможно скрыться.

Если стоит выбор: дальше тащиться в пробке или ехать по разметке, то первое необязательно лучше второго. На разметке гораздо меньше шансов получить удар в зад от Бешеной Кейти. Я не знаком с официальной статистикой, которая бы точно указала, насколько рискованно стоять в пробке или ехать между рядами. Зато у меня есть данные BMW-клуба из Санта-Барбары, который провел неофициальный опрос офицеров Калифорнийской патрульной службы. Они подтвердили, что в пробке случается гораздо больше наездов на мотоциклы сзади, чем происшествий с мотоциклистами, едущими по разметке. Можешь сам сделать выводы.

Я не собираюсь впадать в крайности и называть езду по разметке безопасным мероприятием, уменьшающим риск наезда сзади. Мое мнение такое: профессиональные воины городских дорог могут ее себе позволить, не представляя особого риска ни для себя, ни для окружающих. Если будут соблюдать несколько железных правил, конечно. Во-первых, ездить по разметке только там, где это разрешено законом и нормально воспринимается окружающими. Во-вторых, движение должно быть действительно очень медленным — чтобы другие водители не перестраивались резко в другой ряд. В-третьих, мотоциклист должен быстро соображать, чтобы предвидеть действия остальных участников движения, и хорошо водить, потому что ему придется останавливаться буквально в сантиметрах от других машин, делать резкие маневры или, в случае необходимости, применять экстренное торможение.

Насколько это законно?

Возможно, в твоем штате езда по разметке незаконна или законна, если ты не превышаешь скорость остальных машин больше чем на 35 км/ч, или разрешена в тех случаях, когда все остальные машины стоят. Говоря о законности, мы не должны забывать и о том, что большинство законов о дорожном движении устарело. Они были изданы еще до того, как Гитлер приказал построить «Фольксваген». В законах многих штатов просто пишется, что два транспортных средства по одной полосе ехать не могут. И очень мало где дается определение «езде по разметке».



Езда по разметке наиболее безопасна, когда автомобилисты не могут быстро перестраиваться из одного ряда в другой в плотном и медленном потоке машин

Очень многие американские мотоциклисты проживают в Калифорнии, и езда по разметке чрезвычайно широко распространена в Лос-Анджелесе и Сан-Франциско. Посмотрим, что об этом говорят калифорнийские законы. Опа! — а ничего-то они и не говорят. О езде по разметке там нет ни слова. Дело в том, что разные законы только косвенно относятся к тому, что мы (и полиция) называем ездой по разметке. При отсутствии специального закона вся ответственность лежит на конкретном дорожном полицейском, который должен сам найти закон, не позволяющий тебе залезать на чужую полосу.

В Калифорнийской патрульной службе для этих целей часто используют «Основной закон о скорости», в котором говорится: «Никто не имеет права ехать по шоссе на каком-либо транспортном средстве со скоростью, превышающей разумную; она должна соответствовать погоде, видимости и движению на дороге, поверхности и ширине шоссе и ни в коей мере не должна представлять опасность для граждан или их собственности» (Калифорнийский дорожный кодекс, 22350).

Очень удобный закон. Сам посуди: так как в формулировке присутствуют слова «разумная скорость», патрульный сам решает, насколько разумной была твоя скорость. Даже если установленного лимита ты не превысил, он может решить, что ты ехал быстрее других и на этом основании назвать ее недопустимой. Если ты будешь проезжать между двумя машинами и заденешь чье-то зеркало, тебя могут привлечь за то, что ты «представляешь опасность для граждан и их собственности».

В Калифорнийском кодексе не оговаривается, какая скорость считается «разумной» — так что интерпретация этого закона лежит всецело на совести дорожных полицейских. В пресс-службе Калифорнийской патрульной службы

говорят, что при езде по разметке нельзя превышать скорость остальных транспортных средств больше чем на 15 км/ч. Обычно дорожные полицейские считают вполне «разумной» разницу в 20 км/ч.

Другой закон, тоже довольно часто применяемый калифорнийскими полицейскими, говорит о шоссе с разметкой с разделенными полосами движения. «На шоссе, четко разделенном на две и большее количество полос одно-стороннего движения, действуют следующие правила:

(a) Транспортное средство должно двигаться в пределах одной полосы и не перемещаться за ее пределы, пока это не может быть сделано достаточно безопасно.

(b) Слишком медленно движущийся транспортный поток может быть переведен на уже имеющуюся или специально назначенную полосу посредством официальных знаков движения, при сохранении направления движения, и данные указания обязательны для всех водителей» (Калифорнийский дорожный кодекс, 21658). Кстати, езда по разметке в России запрещена. А сейчас вернемся в США.

Рассмотрим первую часть. Очевидно, что она заставляет ехать только по одной полосе. В ней не говорится, что вести мотоцикл частично по одной полосе и частично по другой незаконно. Кроме того, полицейский в этом случае опять решает, насколько безопасно ты переместился за пределы полосы. Слишком частую смену полос он может назвать недостаточно безопасной.

Третий закон тоже можно применить к езде по разметке — это закон «Об осуществлении поворотов и соответствующих сигналах». «Любого рода отклонения от прямой или повороты вправо или влево на шоссе могут производиться только в условиях достаточной безопасности и только после подачи соответствующего сигнала способом, указанным в данной главе, в том случае, если таковые действия не могут помешать движению другого транспортного средства» (Калифорнийский дорожный кодекс, 22107). Другими словами, перед выездом за пределы полосы ты должен подать сигнал (либо рукой, либо поворотником), и этот сигнал «должен производиться на протяжении 30 м пути до поворота» (Калифорнийский дорожный кодекс, 22107). Разумеется, к езде по разметке такой сигнал, вроде как, не должен иметь отношения. Но если ты его не подашь, патрульный вполне может остановить тебя за то, что ты его не сделал или «произвел смену полос» более одного раза на протяжении 30 м дороги.

Чтобы окончательно прояснить все юридические заковырки и отношение к езде по разметке дорожных полицейских, я заехал в районный участок Калифорнийской дорожной службы в округе бухты Сан-Франциско. Двое патрульных рассказали мне, как они интерпретируют все эти законы и что они лично думают по этому поводу. Первый офицер никогда не ездил на мотоцикле. Он сказал, что хотя технически езда по разметке незаконной не является, он считает ее опасной и неразумной, какими бы ни были обстоятельства. Второй офицер, патрульный на мотоцикле, считает езду по разметке достаточно безопасной и разумной, если действия мотоциклиста не выходят за рамки здравого смысла.

Вот что получается. Если за едой по разметке на скорости, превышающей скорость потока на 35–45 км/ч, тебя поймают первый полицейский, то он

может привлечь по всем трем статьям. Но на следующий день ты вполне можешь увидеть второго полицейского, рассекающего на патрульном байке по той же разметке и даже еще быстрее, чем ты. Вывод очевиден: все сильно зависит от конкретной ситуации, полицейского и твоей реакции на то, что тебя остановили. Поведешь себя вызывающе — получишь тройной штраф.

В некоторых штатах (например, во Флориде, Вашингтоне и Нью-Йорке) двум транспортным средствам делить одну полосу запрещено. В Вашингтоне по разметке ездить не принято. В Нью-Йорке все больше мотоциклистов нарушает законы и катается по разметке. Например, так гораздо легче скрыться от копа на полицейской машине.

Почти во всей Северной Америке, за исключением Калифорнии, езда по разметке считается незаконной и воспринимается отрицательно другими водителями. Не выезжай на белую линию, даже если кто-то другой уже это сделал. Вспомни о местных дорожных полицейских. Чтобы узнать официальное мнение по поводу езды по разметке, позвони в полицейское управление города или штата.

В каких случаях езду по разметке можно считать допустимой?

Перейдем к конкретным примерам. Допустим, ты въехал в Сан-Франциско и направляешься в 7.30 утра в южную часть города по 101-му шоссе к мосту Золотые ворота.

Дорога загромождена транспортом, скорость движения не превышает нескольких метров в минуту. В большинстве штатов мотоциклисты имеют право пользоваться полосой движения, выделенной для машин с двумя и более пассажирами, включая водителя. Так что, туда и отправляйся. Даже если движение на ней тоже будет медленным, все равно лучше оставаться там. Есть одна проблема: в некоторых городах таких специальных полос нет, или они заканчиваются развязкой, выбрасывающей тебя в сплошное море медленно ползущих или стоящих машин. В Сан-Франциско такая полоса заканчивается задолго до моста. Можно тащиться дальше вместе с остальными машинами, изнашивая рычаг сцепления, или ехать дальше по разметке. Другие мотоциклисты тоже так делают. Так почему бы и нет?

Езда по разметке наиболее безопасна, когда автомобилисты не могут быстро перестраиваться из одного ряда в другой в плотном и медленном потоке машин.

Давай четко проясним этот момент: занимать разметку нельзя, если машины, хотя их и много, все же движутся (пусть и рывками, со скоростью 45–60 км/ч). Другие водители в этом случае иногда меняют ряд. Не стоит полагаться на то, что они увидят тебя в зеркале или подадут сигнал, прежде чем повернуть руль.

В Лос-Анджелесе нередко можно увидеть мотоциклистов, гоняющих по разметке на скорости, превышающей скорость остального потока на 45–60 км/ч. Это безрассудство напоминает прямое приглашение к аресту. Конечно, это еще и опасно: очень легко заполучить удар в бок, если какой-нибудь водитель вдруг пожелает сменить ряд.

Если ты все же собираешься ехать по разметке, вот некоторые рекомендации о том, что нужно делать, а что нельзя:

Нужно:

- Следить за поведением машин впереди, особенно тех, которые часто меняют ряд без особых на то причин.
- Следить за движениями головы и глаз водителей впереди и по обе стороны от тебя, чтобы предвидеть их дальнейшие действия.
- Ехать небыстро, держать руку на тормозе и слегка притормаживать при подъезде к слишком суетящейся машине — чтобы уменьшить время тормозной реакции.
- Соблюдать особую осторожность на подходе к развязкам и месту слияния полос.
- Ехать между самыми дальними левыми рядами, а не справа, где потоки машин сходятся чаще всего.
- Ехать по одну сторону разметки — белых линий, пунктиров или приклеенных пластиковых полосок.
- Следить в зеркале заднего вида за появлением патрульных полицейских или других мотоциклистов, едущих быстрее тебя.
- Следить за сильно выступающими зеркалами грузовиков и машин с прицепами.
- Вежливо вернуться в один из рядов, если полосы начинают сужаться или блокируются габаритным транспортом.

Нельзя:

- Пробираться между другими машинами, если есть риск разбить чужое зеркало или поцарапать бампер.
- Вставать между другой машиной и выездом с автостреды.
- Выезжать за крайнюю правую или за крайнюю левую линии, исключения возможны только в экстренной ситуации. Не стоит даже думать о пересечении двойной разделительной полосы и выезде на полосу встречного движения (по крайней мере, в США).

Средства городского передвижения

Если ты в 7.30 утра въезжаешь с юга в центр Лос-Анджелеса на полуторалитровом ультратурере (со всеми прибабасами — жесткими кофрами, шоссейными подножками, защитными ограждениями двигателя и двойной антенной радиосвязи), даже и не думай ехать по разметке. Мотоцикл с полноразмерными твердыми кофрами слишком широкий и будет задевать другие машины. Может, не стоит лезть в утреннюю пробку, рискуя получить наезд сзади? Лучше ведь объехать город по побережью или спокойно позавтракать за городом, в Сан-Хуан-Капистрано? Если тебе не нужно срочно оказаться в большом городе прямо в час пик, стоит ли мучиться в пробках и подвергать себя опасности на дорогах, где машины едут бампер к бамперу?

С другой стороны, если ты постоянно едешь по этому маршруту, лучше выбери мотоцикл, более подходящий для езды по городу. На узенькой машинке



Не ездь по разметке, если твоя слишком широкая машина не способна с этим справиться

с V-образным двигателем удобно ездить в город на работу. Более того! Чтобы доставить на место одного человека, 1000-кубовый байк просто не нужен (да и не слишком ли много лишних глаз увидит это чудо техники на парковке?). Для езды по городу отлично подойдет, например, эндуро с двигателем в диапазоне 350–650 см³. Одноцилиндровый двигатель определяет компактный силуэт аппарата, его отличную маневренность. К тому же такой мотоцикл очень экономичен, и у него меньше бьющихся и мнущихся пластиковых деталей. «Легкий по весу» — все равно что «легкий в управлении».

Подведем итог. Мотоциклистам все чаще приходится выезжать на разметку, особенно в больших перенаселенных городах, где дорог мало, а машин много. Но если этим ты нарушишь закон какой-то местности или просто подвергнешь себя опасности, лучше держись своей полосы. Но ловкий мотоциклист на узком мотоцикле вполне может позволить себе пробираться таким образом через плотный городской поток, сберегая собственное время и ничем особенно не рискуя.



Не гони. Этот мотоциклист едет так быстро, что его почти не видно



ROAD CAPTAIN

ONE SEC.

TWO SEC.

FORMATION RIDE

Езда

ЕЗДА



В компании

В КОМПАНИИ

RIDER CAUSING PROBLEM

TOO SLOW

KEEP IN

RIDERS EXPOSED TO TRAFFIC

ГЛАВА 7

ЕЗДА В КОМПАНИИ

Байкерские сборы

Если выбирать между путешествием в одиночестве и поездкой в группе, мне больше нравится первое. Когда ты едешь навстречу горизонту совершенно один, жизнь воспринимается как-то проще. Принимая решение, нужно ориентироваться только на себя. Я могу в любое время изменить планы, и для этого даже не потребуется собирать конференцию на обочине. Если я готов двинуться в путь, то просто сажусь за руль и еду. Если я хочу остановиться, то просто останавливаюсь. Если у меня вдруг заканчивается бензин, я... погодите-ка! Кто же мне поможет, если я совсем один? И потом, все равно бывает иногда как-то одиноко, даже если с мотоциклом все в порядке. Когда заглядываешь за край обрыва Большого Каньона и видишь умопомрачительную картину или останавливаешься полюбоваться на вулкан Маунт-Рейнир, красиво вырисовывающийся на фоне предвечернего неба, всегда появляется желание с кем-нибудь разделить эти впечатления.



Я много раз участвовал в групповых турах, и это был отличный опыт. В «старые добрые времена» я даже возглавлял Пьюджет-Саундский мотоциклетный тур — веселый трехдневный поход, в котором еда и общение были одними из главных составляющих. В последний такой поход, который состоялся в 1976 году, собралось 120 человек. Еще я путешествовал по каньонам в составе маленьких групп очень опытных мотоциклистов; помню я и парады, в которых тысячи мотоциклов ехали одним сплошным бесконечным потоком. С другой стороны, были у меня и просто опасные путешествия, некоторые из которых даже превращались в катастрофу, череду неудач и одно сплошное мучение. Если разобраться, я люблю путешествовать в одиночку не потому, что плохо отношусь к людям. Просто мне всегда немного страшно оказаться в группе с плохой организацией.

Дурачина Дон

Вспоминаю, как однажды ездил с друзьями в однодневную поездку, которая превратилась в настоящий кошмар. Спасибо надо было сказать организатору всей этой бодяги. Дурачина Дон не удосужился сообщить нам ни о месте назначения, ни о скорости езды. Он не подавал никаких сигналов, не следил за группой в зеркале и не пользовался радиосвязью. Срываясь с места после остановки, он летел вперед сломя голову, так что нам приходилось изо всех сил догонять его. Когда Дону вдруг хотелось заправиться, он без всякого предупреждения «нырнул» к заправке через две встречные полосы. В этот момент мы замирали в левом ряду оживленной трассы и молились, чтобы какой-нибудь дальнобойщик на 18-колесной машине не размазал нас по асфальту. Через два часа такой поездки я нарочно пропустил поворот и оторвался от группы. Сейчас даже удивляюсь: и чего я так долго тянул?

Билл Большой Босс

Этот эпизод хочется сравнить с поездкой в другой группе, с которой я катался по горам и каньонам к северу от Лос-Анджелеса. Лидер, Билл по прозвищу Большой Босс, четко объяснил нам заранее, куда мы направляемся. На шоссе он поддерживал скорость, на которой не попал бы впросак даже самый неопытный член нашей группы. Билл сразу предупредил, что, как только мы свернем на узкие и извилистые горные дороги, каждый поедет сам по себе. Самые активные могут вырваться вперед, чтобы спокойно проходить свои любимые виражи. Средние — спокойно ехать и получать удовольствие от пейзажей. А у самых медленных будет возможность поднять передачу и выбрать скорость, на которой им будет комфортно. При этом группа не распалась — Билл потом встречал всех в заранее оговоренном сборном пункте, терпеливо дожидаясь самого тихоходного из своих подопечных. Никто не мучился сознанием того, что должен ехать быстрее, чем может — просто чтобы не потеряться. А на сборных пунктах, дожидаясь остальных, мы общались друг с другом. У этих двух групп есть одно различие: Дурачина Дон не имел ни малейшего представления о том, как надо вести группу, а Билл Большой Босс прекрасно чувствовал динамику групповой езды. Простые правила, которые он установил, позволили всем участникам получить удовольствие от поездки и не создавали опасных или трудных ситуаций.

Капитан

Почти все хотя бы пару раз катались в компании двух-трех приятелей, только вот не осознавали в тот момент, что это коллективный турпоход. Если ты еще никогда не возглавлял группу, то рано или поздно это произойдет, пусть даже в группе, помимо тебя, будет всего один участник. Неважно, какова численность группы, потому что в любом случае успех мероприятия зависит от заранее установленных и разумных правил. Рассмотрим общую динамику групповой езды, технику управления группой и проанализируем некоторые альтернативные способы перемещения группы мотоциклистов по дороге.

Предположим, тебя попросили возглавить клубную поездку, в которой, по предварительным подсчетам, примет участие до 20 мотоциклистов. Спокойно! Зачем же сразу удирать. Мы ведь расскажем, что и как делать. Ты в этой поездке будешь лидером, или капитаном, и тебе понадобится опытный «заместитель», который будет замыкать группу (назовем его «Чарли в хвосте»). Не спеши заводить мотор и выезжать на оживленную трассу, еще рано. Для начала вот тебе вопрос на засыпку: сколько времени пройдет с того момента, как ты выедешь на дорогу и ускорись до 90 км/ч, до того как Чарли в 19 машинах от тебя тоже тронется с места? Ну, если других машин на дороге нет, а все мотоциклисты умудряются сохранять интервал в 2 секунды, Чарли будет ждать своей очереди 38 секунд. На скорости 90 км/ч, прежде чем он отпустит сцепление, ты успеешь отъехать больше чем на километр. Более того, если ты будешь поддерживать эту скорость, остальным придется ехать еще быстрее, чтобы тебя догнать. И даже если Чарли разгонится до 175 км/ч, он нагонит группу только секунд через 30. Может быть, Чарли не захочет так рисковать и поедет на 130 км/ч — тогда для той же цели ему понадобится полторы минуты, при условии, что ты не изменишь скорость. Так что, не удивляйся, если он захочет домой задолго до перерыва на обед.

Представь, что мотоциклисты в группе — это поезд, у которого вагоны скреплены трехметровыми пружинистыми тросами. Вот почему умные капитаны выезжают на дорогу медленно и держат скорость на уровне 45 км/ч, пока «Чарли в хвосте» не сдвинется, наконец, с места. Ты капитан, поэтому следи за ним в зеркале или связывайся по радиосвязи, если она есть. Скорость можно набирать, только когда на дороге оказывается вся группа. Чтобы не задерживать остальное движение, лучше ехать на установленном лимите скорости или держаться на уровне остальных машин, если движение достаточно оживленное. Не нужно вынуждать других водителей обгонять сразу двух или трех мотоциклистов.

Умный капитан, приближаясь к зоне ограничения скорости, замедлит группу задолго до соответствующего знака. Когда первые будут в нее въезжать, Чарли тоже успеет сбросить скорость, и ему даже не придется вставать на переднее колесо, чтобы не въехать в чей-то глушитель.

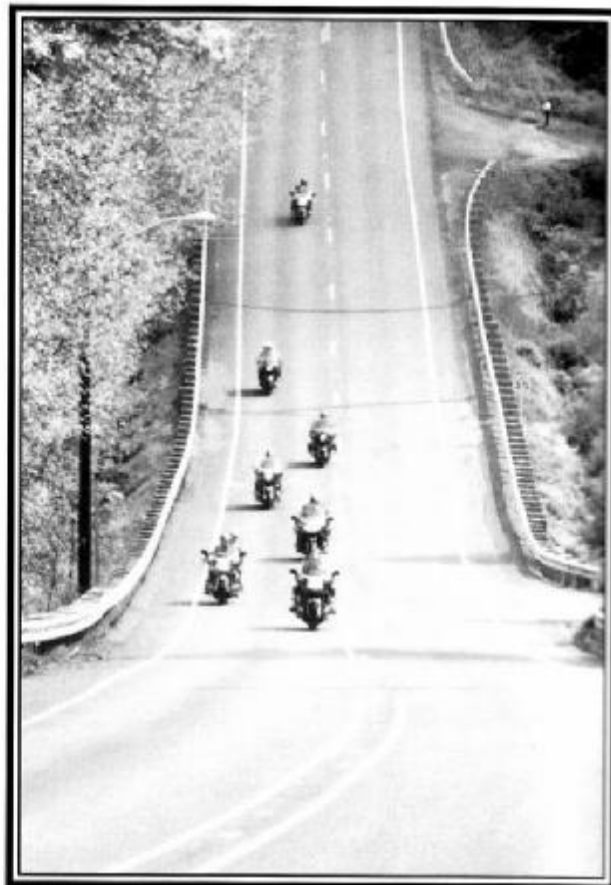
Построение

Ты наверняка видел, как патрульные мотополитенские (и некоторые злобные байкеры) ездят рядом, в две колонны. Такое построение выглядит

очень зрелищно, но оно ограничивает маневренное пространство обоих пилотов. Иногда даже мотополцейские цепляются друг за друга, когда едут рядом. Гораздо больше пространства для маневра дает шахматный порядок. Здесь у тебя и у человека впереди будут разные колес: если он едет по левой колее, ты едешь по правой. При шахматной расстановке на том же отрезке дороги умещается столько же мотоциклистов, сколько и в двух колоннах. Еще она позволяет сдвинуться в сторону, чтобы, например, объехать какое-нибудь препятствие. Также при этой расстановке тебе лучше видны другие участники группы. Если ты находишься в одной секунде езды от мотоциклиста на противоположной колее, от мотоциклиста впереди тебя отделяют две секунды. Две секунды — это минимальная дистанция, которая обеспечивает определенный пространственный интервал и дает группе оставаться компактной. Установить и поддерживать шахматный порядок с двухсекундными интервалами нетрудно, было бы желание. Ехать справа или слева — личный выбор капитана. Лично я предпочитаю ехать справа, потому что так группа становится более заметной для встречного транспорта.

Главное — следить, нет ли в группе очередного Дурачины Дона. Когда ты сигналишь к отправлению, этот парень клеится к девице на розовом круизере. Потом он будет очень долго извлекать ключи из самой глубины внутреннего кармана, а затем обязательно вспомнит, что забыл в кафе шлем и перчатки.

На дороге Дон вечно будет переходить на другую полосу, так что всем остальным придется постоянно перестраиваться, как в замысловатом танце, чтобы восстановить нарушенный порядок. Он наверняка отстанет секунд на 8–10, поэтому проезжающая машина отрежет три последних мотоцикла, и они пропустят зеленый свет. Разумеется, тебе придется срочно искать для Дона заправку, потому что он заливает бензин, только когда мотоцикл переходит на резерв. Что самое удивительное, именно в такие моменты до заправки остается минимум 8 км. Не думай, что сможешь не обращать на него внимания — о своей готовности ехать дальше он проорет через весь строй.



Эта группа, спускающаяся по склону, едет в довольно правильном шахматном порядке



Поступай мудро: не меняй колею и сохраняй 2-секундную дистанцию до пилота впереди

Пора – значит ПОРА!

Капитан может решить проблему с такими Донами только одним способом: еще до поездки собрать всех и сказать, что каждый должен подчиняться общим правилам. Также расскажи про свои ожидания от этой поездки и предложи правила, которые помогут вам всем. Например: если кто-то не сможет поддерживать двухсекундный интервал, другие имеют право его обогнать. Четко установи места остановок и пункт назначения. Твои объяснения должны дать людям четко понять: во время остановок на заправку абсолютно все должны залить бензин и сходить в туалет.

Пора – значит ПОРА! В свою бытность капитаном я всегда назначал отправление на какое-нибудь необычное время, например, на 8.17 утра. Выезжали мы точно в 8.17 – чтобы все потом к моим словам относились серьезно. Если Дурачина Дон еще не готов, оставь его на стоянке. Если на дороге у Дона вдруг закончится бензин, не тормози всю группу. Не позволяй одному дураку испортить поездку всем остальным.

Успеть на «зеленый»

Переводить группу через перекрестки со светофорами не так-то просто: все вы переждать дорогу на «зеленый», скорее всего, не успеете. Едущие в середине всегда хотят ускориться и проскочить на «желтый», чтобы не оторваться от лидеров, а замыкающие группу могут запаниковать и даже поехать на «красный». Объясни с самого начала, что все должны четко следовать правилам дорожного движения, и при необходимости ты обязательно замедлишься, чтобы тебя смогли догнать остальные.

На дороге светофоры встречаются постоянно, и лидеру приходится останавливаться чаще, чем тем, кто едет в хвосте. Именно поэтому все будут переезжать перекрестки примерно на одной скорости. Я ездил в больших группах, где особый «эскорт» просто вставал на дороге, когда уже горел красный свет, и блокировал переезд, чтобы проехала вся группа. Я такую тактику рекомендую применять только в одном случае: если в этом эскорте будут полицейские при исполнении. Когда мотоциклисты пытаются взять закон в свои руки, хранители правопорядка чаще всего смотрят на них очень и очень неодобрительно.

В городе от тебя требуется только одно – придерживаться скорость и не дать никому отстать на выезде из города, когда пора будет разогнаться. Возможно, иногда вам придется ползти по медленной полосе или даже отъезжать на обочину, если остальные застревают на светофоре. Маленькой группе (по пять-шесть машин) проще вот так останавливаться, потому что вполне реально найти место для остановки шести машин. Если группа насчитывает 30 человек и более, лучше сбросить скорость, чтобы отставшие могли вас нагнать.

Никогда не останавливай всю группу на обочине оживленного шоссе, если проблемы возникают у одного. Я часто видел такое жуткое зрелище: кто-то роняет перчаточку, и тут же огромная ватага мотоциклистов, скрипя и визжа тормозами, останавливается посреди потока машин. Признаюсь, я тоже несколько раз был Дурачиной Доном, когда не заправлялся вовремя или прокалывал колесо. Не повторяй моих ошибок, будь ты хоть лидером, хоть просто одним из «табуна».

Связь

Даже если вы отправляетесь в небольшую поездку вдвоем-вчетвером, все равно сначала нужно провести общий сбор и условиться, куда вы поедете, в каком построении, какие сигналы будете друг другу подавать, на какой частоте поддерживать связь и что будете делать в случае ЧП. Там же выявится лидер, или капитан. Если кто-то составил маршрут на карте, самое время раздать карты всем. Ты на правах капитана можешь сказать, что все желающие отделиться от группы должны заранее предупреждать тебя: чтобы потом вся толпа не высматривала «выброшенного на берег» несчастного.

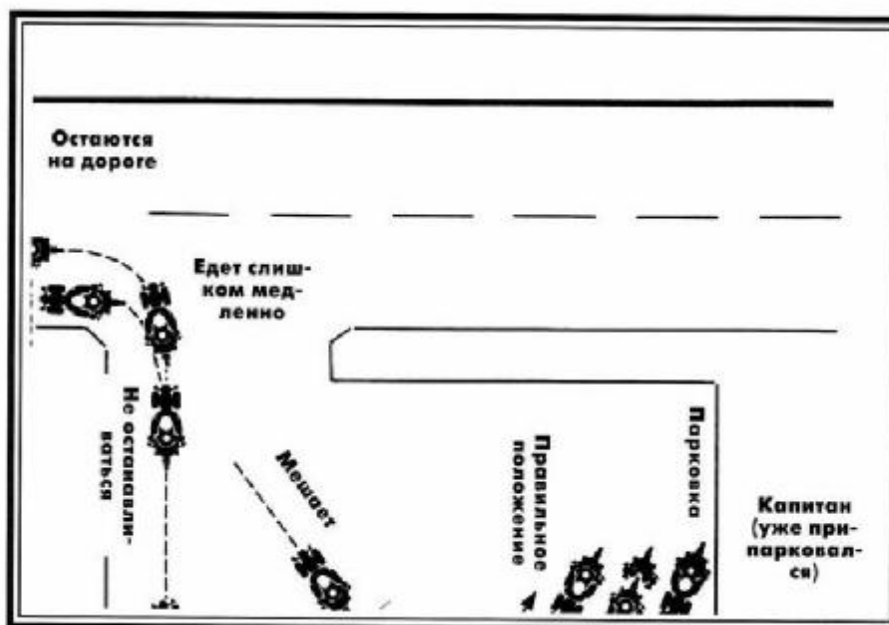
Некоторые клубы постоянно устраивают совместные туры и в таких поездках почти всегда пользуются радиосвязью. По ней капитан рассказывает о происходящем впереди, а Чарли — о происходящем сзади. Чарли может попросить предпоследнего мотоциклиста заменить его на время, пожаловавшись на Дурачину Дона с его сломанной и абсолютно сухой батареей, из-за которой им обоим придется остановиться.

Сигналы

Сигналы рукой и светом фар — достаточно быстрые способы коммуникации. Они будут полезны даже при наличии радиосвязи. Как-то раз мне повезло ехать вслед за мотоэскортом нашего губернатора, и я мог наблюдать за их работой в группе. Зрелище незабываемое: лидер выехал на дорогу медленно, чтобы дать другим догнать себя. Оказавшись на дороге, все выстроились на идеальном расстоянии друг от друга в шахматном порядке, причем каждый очень точно занял свое место. Увидев люк, лидер дал двойной стоп-сигнал, и следующий за ним передал сигнал дальше. Когда дорога сужалась, первый поднимал один палец, и все выстраивались в ряд. На извилистых участках у всех была абсолютно одинаковая скорость на виражах. Когда дорога снова становилась шире, лидер показывал уже два пальца, и группа тут же выстраивалась в прежнем шахматном порядке. Когда на оживленной городской улице им нужно было перейти на другую полосу, лидер подводил группу к свободному участку дороги и сигналил. Чарли ему моментально отвечал, и вся группа как один перемещалась в этот просвет. Это было настоящее театральное шоу.

Остановка

Итак, все идет неплохо: ты умудрился провести группу через 18 светофоров и 12 перекрестков, не потеряв вашего дурачка и не попав в аварию, так что,



Найди достаточно большую парковку, на которой сможет разместиться вся группа - и тогда на дороге никто не останется



Большая группа требует очень четкой организации

в целом, поездка удалась. Как же теперь остановить эту длинную цепь мотоциклистов и припарковать ее у придорожного кафе, не устроив на дороге светопреграждение? Самое главное здесь — найти достаточно большую парковку, на которой поместятся все. Нельзя же, чтобы половина группы разместились на стоянке, а остальные несчастные остались торчать на дороге. Самый лучший вариант — когда на парковку могут заехать все, и мотоциклы компактно ставятся рядом. Заезжают так: каждый отклоняется влево от едущего впереди, так что на стоянку попадает вся группа и без промедлений. Когда группа оказывается на парковке, главное — ничего не выдумывать. Делай то же самое, что и остальные. Не пытайся пристроиться за мотоциклистом, следующим сразу за тобой — просто сдвинься влево и заезжай на стоянку. Лишний креатив только замедлит процесс, и замыкающим группу еще долго придется торчать снаружи, прежде чем подойдет их очередь. С опытом вы научитесь парковаться очень быстро, не оставляя никого долго болтаться на дороге.

Чем больше группа, тем важнее заранее организовать все остановки. Прежде чем вести группу из 80–100 мотоциклистов, я заранее проезжаю весь маршрут. Во-первых, чтобы увидеть все проблемные участки (ремонтные работы, стройки, например). Во-вторых, чтобы найти подходящие парковки. Если планируется остановка на обед и нас больше 12 человек, я заранее заказываю этот обед в кафе или звоню с предупреждением о нашем скором появлении. Если ты ведешь очень большую группу, тебе обязательно будут нужны помощники, которые помогут контролировать группу на дороге.

В хвосте

Групповые поездки проходят успешнее, когда лидер больше похож на Билла Большого Босса и меньше — на Дурачину Дона. Если ты никогда раньше не ездил в группе, старайся держаться поближе к капитану, а не где-то в хвосте. Удерживать скорость и положение проще, если от лидера ты отстаешь не больше чем на две-три машины. К моменту отправления наполни бак и сходи в туалет. Когда лидер надевает шлем и перчатки, ты уже вставляешь ключ в замок зажигания и готовишься к выезду на дорогу.

На дороге поезжай в нужном ряду и с правильным интервалом. Постарайся не отставать, чтобы не создавать дыру в строю. Если кто-то впереди вдруг обнаруживает, что едет не по той колее и решает перестроиться, каждый последующий должен сделать то же самое — тогда сохранится шахматный порядок. Следи за сигналами лидера. Когда перед тобой подадут сигнал, передай его дальше по цепочке. Если у одного из вас возникает проблема и он отъезжает в сторону, не останавливайся, если только лидер не останавливается тоже или не просит тебя помочь. Разбираться с проблемами — работа Чарли.

Другие способы езды в группе

Говоря о езде в группе, мы обычно представляем длинную цепь едущих строем мотоциклистов, но есть и другие способы коллективного передвижения по дороге. Однажды я распечатал и раздал всем карты с маршрутом, его де-

Групповые туры

Есть несколько разновидностей групповых туров, где каждый участник едет сам по себе:

- Туры по-цыгански: длятся несколько дней, участники кочуют по городам и весям в рамках установленного маршрута.
- Туры с загадкой: участники поодиночке прибывают в определенный пункт, там им нужно разгадать загадку, чтобы узнать следующий пункт назначения.
- Покер-раны: в каждом контрольном пункте участники вытягивают по карте, чтобы в конце поездки получилась «покерная рука».

тальное описание и расписание. Такой маршрут составить нетрудно — его можно просто собрать по кусочкам из официальных туристических карт или распечатать карты из Интернета, добавив еще некоторые детали. Покер-раны — еще одна форма коллективных выездов, когда каждый едет сам по себе и на удобной для себя скорости.

Попробуй — может, понравится

Даже если коллективных поездок ты боишься как чумы, попробуй все же разок поучаствовать. Воспринимай это как дополнительную возможность потренировать водительские навыки. А может, тебе повезет, и ты найдешь друзей-единомышленников, с которыми будешь ездить постоянно. Если ни одного нормального, на твой взгляд, лидера тебе еще не попадалось, может, стоит взять бразды правления в свои руки и показать им, что такое настоящий капитан? И помни: если появляется желание, можно отколоться от группы и гнать за горизонт в гордом одиночестве.

Второй номер

Мне не раз приходилось попадать на мотоцикле в действительно страшные ситуации. Однажды, пересекая Небраску, я чуть не оказался между двумя сходящимися торнадо. В Колорадо попал под жуткий ливень, решил заскочить в кафе, и тут прямо перед его входом, где я только что стоял, ударила молния. В одном каньоне во Французских Альпах я едва успел увернуться от фургона, у которого в «слепом» повороте занесло все четыре колеса. В Британской Колумбии я чуть не наехал на лося, в Юте меня утратило оказаться окруженным стадом молодых бычков, в Южной Африке за мной гонялись бабуины, в Орегоне я ехал по морозу, а мокрый снег слепил мне глаза. После всего этого в моем гардеробе появилась футболка с надписью «Адская поездочка».

Но самые жуткие впечатления остались у меня от тех (немногих, к счастью) поездок, в которых я был пассажиром. «Эй! Да тут же ручек никаких нет — за

что мне держаться? А тормоз где? Я же не вижу, куда мы едем! И в какую сторону будем наклоняться! Ой, кажется, я сейчас свалюсь! Сто-о-ой!»

Большинство знакомых мне мотоциклистов предпочитает ездить поодиночке. Разумеется, некоторые пары всегда катаются вместе, но в большинстве случаев водители редко берут пассажира. Поэтому, приглашая кого-нибудь в поездку, мы можем забыть объяснить человеку некоторые необходимые вещи или забыть, что дополнительный груз потребует немного изменить водительскую тактику.

Техника безопасности: о чем нужно предупредить пассажира

Садясь на самолет, ты полностью уверен в пилоте. Как пассажиру этого самолета тебе захочется узнать, в какое время вы прибудете в пункт назначения, успеешь ли ты на пересадку и входит ли в стоимость перелета завтрак. Кто-то





летит в первый раз, так что им еще нужно будет показать, как пристегивать ремни безопасности, и рассказать, где находятся туалеты и запасные выходы. Если ты собираешься везти пассажира, то обязан объяснить, во что он должен быть одет, как забраться на сиденье, что делать при наклоне мотоцикла и как переговариваться в пути. Только после нескольких поездок пассажир научится всему необходимому.

Пассажиру-новичку нужно будет надеть специальную дорожную одежду, теплую и прочную: плотную куртку, кожаные ботинки, чтобы не получить ожог от горячих выхлопов, перчатки для защиты рук, шлем для защиты головы и очки для защиты глаз. В солнечный день вопрос о дожде можно не поднимать. Обязательно скажи пассажиру, чтобы он не надевал никакую потенциально опасную одежду. Свободно болтающиеся концы длинного шарфика могут на ветру обмотаться вокруг шлема и закрыть видимость. Полы длинного пальто — зацепиться и намотаться на заднее колесо. Висюльки на ботинках цепляются за подножки, а ботинки с шипами на каблуках будут задевать глушитель.

Расскажи новичку, как правильно садиться на мотоцикл: сначала забираешься ты и устанавливаешь равновесие, и только потом он встает на левую пассажирскую подножку и опускается на сиденье. Не забудь упомянуть, что мотоцикл всегда наклоняется в повороте и пассажир должен наклоняться вместе с пилотом. Есть еще много других важных моментов, о которых стоит упомянуть. Например, что во время остановок нельзя снимать ноги с подножек и что все сигналы руками ты будешь подавать сам. Новички обычно полны желания все делать правильно и будут только рады таким советам.



Если ты собираешься везти пассажира, то должен многое ему рассказать: во что лучше одеться, как забраться на сиденье, что делать при наклоне мотоцикла и как переговариваться в пути

Что меняется с появлением пассажира

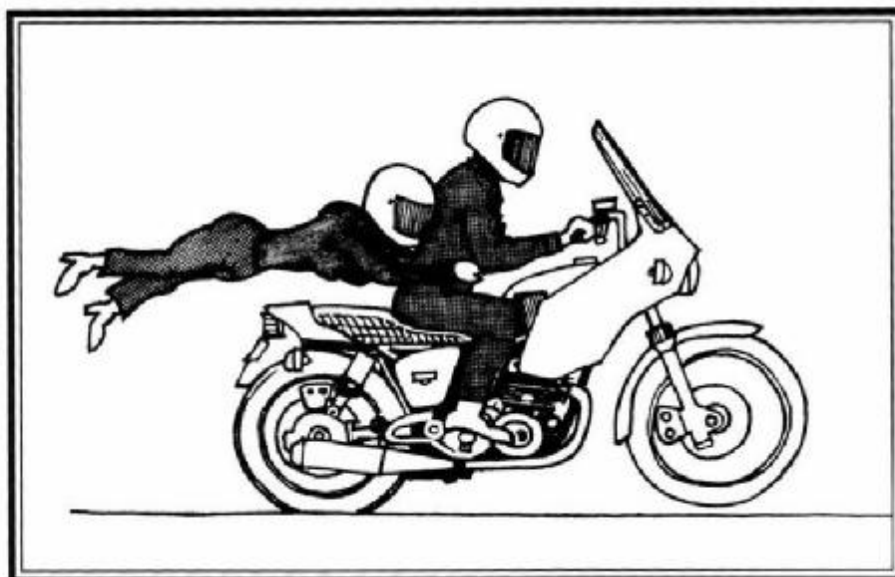
Пассажир не только утяжеляет мотоцикл — он еще смещает центр тяжести и увеличивает общую парусность. Эти перемены сказываются на управляемости машины, поэтому пилот никогда не должен о них забывать.

Меняются все приемы: ускорения, торможения, прохождения виража. Дело тут не только в том, что масса увеличивается и по-другому распределяется, а в том, что вес второго номера тоже может перемещаться.

Торможение

Посмотрим, например, что происходит в момент экстренного торможения. Увеличивается общая масса, которую нужно остановить, и тормозная дистанция из-за этого должна удлиниться. Когда на заднее колесо приходится большая нагрузка, на скользкой поверхности или при резком торможении нужно активнее применять задний тормоз. На машине с интегрированными тормозами отличий меньше, только тормозить придется сильнее и на более длинной дистанции. Чем больше вес, тем лучше сцепление — ты можешь даже сделать вывод, что нагруженный мотоцикл легче остановить. Но на самом деле пассажир при резком торможении немного смещается вперед, и тормозное усилие все равно будет ограничено.

Однажды я ехал на мотоцикле с женой и заметил слева какое-то бревно в канаве. Когда мы подъехали ближе, это «бревно» подняло голову с рогами, выскочило на дорогу, развернулось и поскакало. Я тут же резко затормозил, но для жены это все было слишком неожиданно: она сильно врезалась в мою спину, столкнув меня к баку. Мне пришлось тормозить почти по максимуму, чтобы не врезаться в руль — и это при том, что жена у меня не тяжелая. Оленья мы чудом обошли, но урок был получен: мотоциклу с пассажиром требу-



ется более длинная тормозная дистанция. Имей в виду, что пассажиру не очень удобно смотреть вперед и он не всегда может предвидеть резкое торможение. А за что он в этот момент зацепится? Правильно, за тебя.

Если ты постоянно едешь с пассажиром, есть резон потренировать экстренное торможение, когда вы вместе сидите на мотоцикле. На некоторых тренировочных курсах разрешено во время практических занятий ездить вдвоем. Лучше всего сначала потренироваться одному, а на следующий день повторить все то же самое с пассажиром. Для него было бы полезно прослушать несколько теоретических лекций. Это поможет лучше понять твои действия и объяснит, почему ты должен так внимательно следить за другими машинами и дорогой.

Ускорение

Во время ускорения ситуацию контролировать легче, чем при резком торможении. Набирая скорость, ты можешь добавлять «газу» постепенно, чтобы пассажир не сдвинулся со своего места. На тяжелых туристских машинах с закрепленными наверху кофрами и спинкой пассажир сидит довольно-таки плотно, но на большинстве других машин ему практически не за что ухватиться. Раньше производители натягивали поперек седла дурацкие ремешки. Но каким образом человек может удержаться в седле в момент резкого торможения, когда руки у него зажаты между коленями? Это большая загадка. У некоторых машин есть хорошая крепкая ручка за пассажирским седлом, но ее тоже трудновато сжимать в руках, когда мотоцикл быстро разгоняется.

Скорее всего, пассажиру останется держаться только за водителя. Можешь сам предложить ему ухватиться за твой пояс. Если в процессе тебя легонько стискивают, то это, скорее всего, от избытка чувств и красоты заката — *«Боже, милый, хорошо-то как!»* Но если при разгоне в тебя вцепились мертвой хваткой — значит, «газуешь» ты слишком агрессивно. Если ты хочешь, чтобы оба получили удовольствие от поездки, пассажиру должно быть удобно — и ты должен об этом позаботиться. Когда вы едете вдвоем, манера вождения должна быть более сдержанной.

На вираже

Если человек никогда так раньше не ездил, он может начать паниковать при первом же крутом повороте, как только ты наклонишь мотоцикл. Разумеется, потом запаникуешь ты, если он начнет наклоняться в противоположную сторону. В первое время — примерно в первый час поездки — повороты лучше проходить как можно более спокойно и неторопливо, чтобы дать пассажиру привыкнуть к наклонам мотоцикла, а пилоту — к прохождению виража с увеличившейся массой.

Если у мотоцикла дорожный просвет и без того небольшой, не удивляйся, когда он начнет искрить на поворотах при езде с пассажиром. При наличии дополнительной массы задняя подвеска сжимается сильнее, уменьшая клиренс наклона. Эту проблему можно решить, проходя виражи по более широкой траектории, уменьшив скорость входа в вираж и больше работая двигателем

после наклона байка. Но если искр сыплется все же больше, чем хотелось бы, стоит повыше приподнять подвеску.

Перед поездкой с пассажиром в первую очередь нужно проверить давление в шинах. Когда нагрузка на них увеличивается, давление тоже нужно увеличить. По правилам, давление в заднем колесе должно стать больше на 3–6 psi. Если до этого ты ленился проверять давление в задней шине, такое правило будет очень актуальным.

Не забудь проверить еще заднюю подвеску. Возможно, пружины амортизатора были слабыми с самого начала или ослабли в процессе долгого пользования. Если пассажир согласится помочь, можно проверить преднатяжение подвески, измерив ее ход сантиметром. Сначала измерь длину пружины мотоцикла без груза. Потом — с пилотом и пассажиром. В идеале, при полной нагрузке на колеса пружины должны сжаться примерно до середины.

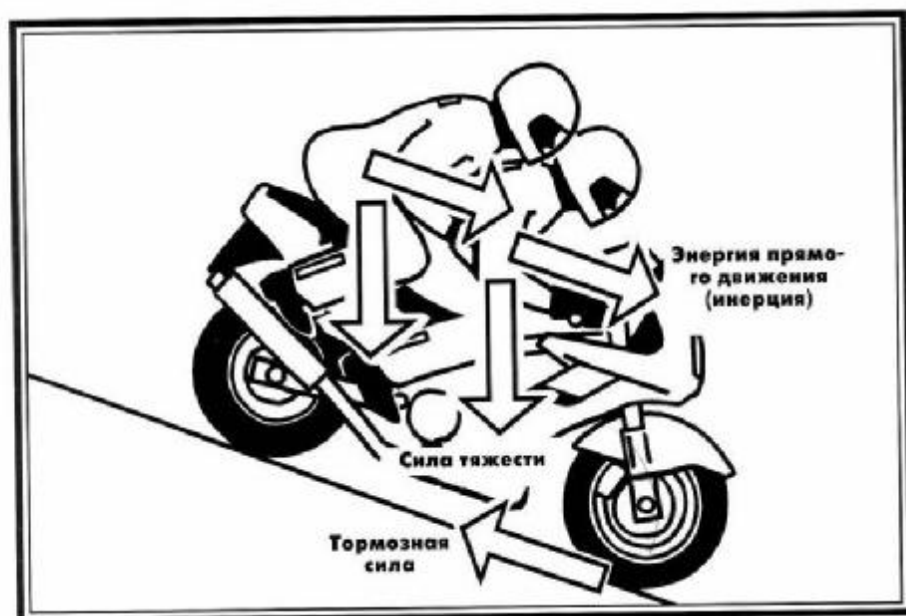
Если пружины проседают почти до конца, даже когда на мотоцикле никто не сидит, установи максимальное преднатяжение пружины амортизатора и проверь еще раз. Если это не помогает вернуть амортизатор на нормальный уровень, пора заменить пружины на более жесткие. Поставщики, как правило, предлагают такие же на вид, только более жесткие. Бывают и особые амортизаторы со сложными пружинами, благодаря которым можно менять уровни преднатяжения. Обратись к людям, которые в этом разбираются: к специалисту по подвескам, своему поставщику запчастей или к тем, кто занимается тюнинговыми дивайсами для подвесок. Подготовься назвать номер модели и год выпуска мотоцикла, массу предполагаемого груза, включая вес пилота, пассажира и багажа.

Холмистая местность

Немало сюрпризов может преподнести и езда по холмистой местности. Обрати внимание, в какой части мотоцикла сосредоточен вес пассажира. Как правило, второй человек сидит прямо над осью заднего колеса. На ровной поверхности вес пилота не создает дополнительную нагрузку на переднее колесо. Но когда переднее колесо устремляется вниз по склону, к нему частично сдвигается вес пассажира.

При торможении на спуске перемещение массы к переднему колесу будет увеличивать его сцепление. Очевидно, что тормозной силе придется преодолевать энергию прямого движения пилота и пассажира. Несколько менее очевидно, что на спуске пилота и пассажира будет тянуть вниз не только энергия прямого движения, но и сила тяжести. А кинетическая энергия очень сильно возрастает с увеличением скорости.

Приближаясь к крутому повороту на спуске, не откладывая торможение на последний момент, иначе можешь не успеть замедлиться перед входом в вираж. Пилоты тяжелых туреров знают, что это такое — многим из них не раз приходилось совершать увлекательнейшее путешествие в придорожную канаву. Они вдруг выясняли перед поворотом, что не успевают затормозить перегруженную машину на оставшемся до виража отрезке.

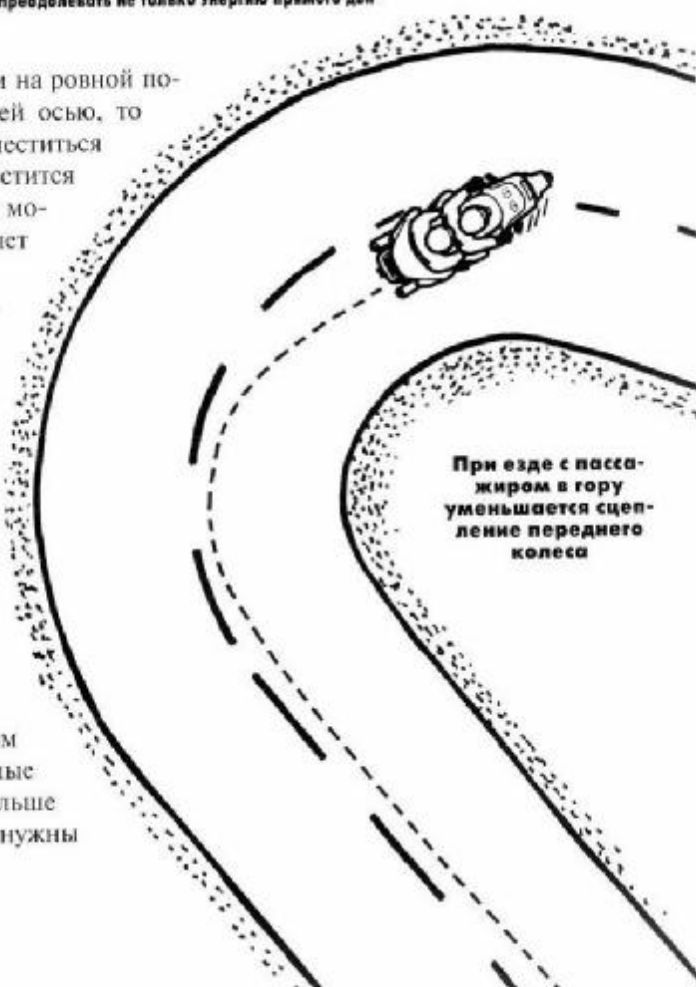


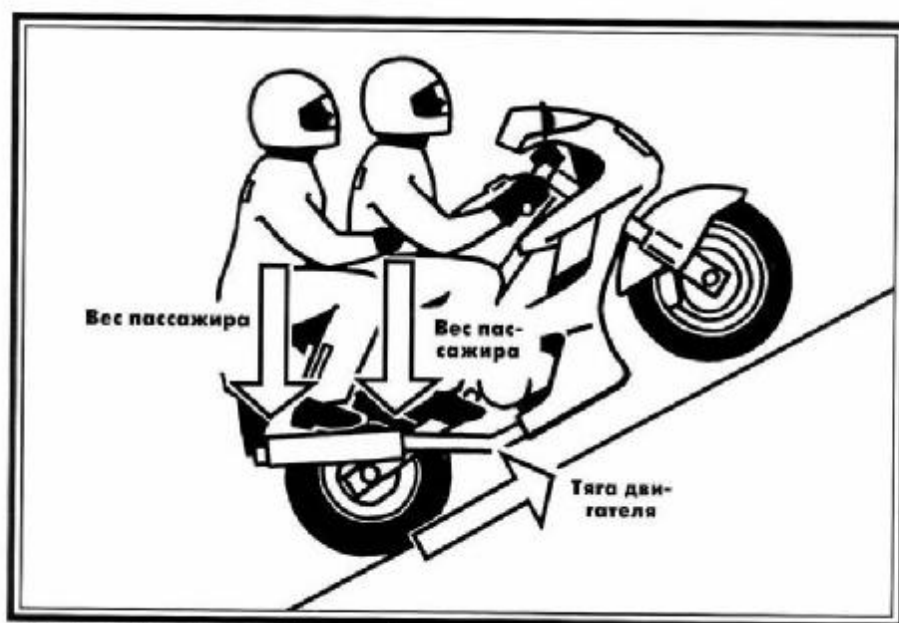
При торможении на спуске тормозной силе придется преодолевать не только энергию прямого движения, но и силу тяжести

С подъемом дело обстоит иначе. Если на ровной поверхности пассажир сидит над задней осью, то при езде в гору его вес может переместиться назад. И вес пилота тоже немного сместится в сторону заднего колеса. Вот почему мотоцикл с пассажиром на борту так хочет сделать «вилли» в начале подъема.

Переднее колесо еще больше рискует оторваться, если за спиной у пассажира закреплен тяжелый багаж. Если ты отпускаешь сцепление и переднее колесо тут же поднимается, постарайся перенести немного веса вперед. Для этого можно встать на подножках и наклониться к баку, но при езде с пассажиром этого может быть недостаточно. Если такое происходит слишком часто, разгрузи хвост аппарата — каким угодно способом.

Посмотри, что у тебя лежит в верхнем кофре или в седельных сумках. Самые тяжелые предметы переложи подальше вперед или в сумку на баке. И потом, нужны





В начале подъема мотоцикл с пассажиром на борту может встать на заднее колесо

ли тебе вообще эти ключи, привязанные к задней фаре? Или, может, пришла пора подумать о мотоцикле с более длинной базой?

Даже если переднее колесо не отрывается от земли при езде в гору, все равно имей в виду: перемещение массы назад в любом случае разгружает переднее колесо, а это уменьшает его сцепление. Когда мотоцикл поворачивает на подъеме, переднее колесо достаточно часто заносит.

Если немного увеличить скорость входа в вираж, в этом случае можно сохранить сцепление — пусть энергия прямого движения помогает тянуть машину наверх. Помни, что повороты на «газу» часто поднимают переднее колесо, так что не нужно «газовать», пока мотоцикл наклонен. Если машина по инерции едет наверх, добавлять «газу» на середине виража нет необходимости. Такая тактика подходит для езды в одиночку, а при езде с пассажиром она особенно полезна.

Перевозка детей

Если ты вдруг оказываешься перед выбором — провести время с ребенком или поехать покататься на мотоцикле, самым беспроигрышным вариантом будет совместная поездка. Проблема здесь может возникнуть только с детьми младше 9-10 лет, которые еще физически или психологически не готовы спокойно усидеть за спиной пилота всю дорогу. Нужно учитывать и то, что даже самая маленькая травма, полученная ребенком в такой поездке, может означать для его взрослого сопровождающего перерыв в мотоциклетной карьере лет на 16. Согласно статистике, дети в возрасте до 12 лет крайне редко попадают в мотоциклетные аварии, но если твой сынок или внучок получит травму, когда именно ты будешь за рулем, неприятности тебя ждут более чем серьезные.



Чтобы не пришлось выбирать между мотоциклом и ребенком, купи мотоцикл с коляской

Для перевозки детей за спиной пилота придумано множество разных хитрых устройств, но стопроцентной гарантии безопасности ни одно из них не дает. Самая очевидная опасность — падение ребенка с мотоцикла. Так были придуманы ремни, пристегивающиеся к пассажирской ручке, за которые маленький пассажир должен держаться, и ремни, которыми он пристегивается к самому пилоту. Но такие ремни не помогут, если ребенок заснет и немного ослабит хватку: ведь на сиденье нужно удерживаться даже во время самых резких маневров. А при падении мотоцикла пилот и пристегнутый к нему ребенок падают вместе. В любом случае, вероятность травмы остается всегда.

Безопаснее всего возить детей на мотоцикле с коляской — в коляске, разумеется. Из нее ребенок не выпадет, даже если заснет, а в случае аварии коляска его немного защитит. И самое главное — трехколесник не срывается с полотна, даже когда колеса теряют сцепление с дорогой — так что риск падения здесь сводится к минимуму.

Не очень приятно рисковать ребенком на двухколесном аппарате, а вот трехколесный мотоцикл кажется безопаснее. Так что обрати внимание на мотоцикл с коляской. Имей в виду, что управление трехколесным мотоциклом — это совсем другая история. Тут все не так, как с двухколесным мотоциклом, зато тоже очень увлекательно. Статистических данных о большей безопасности мотоциклов с коляской не поступает ни от страховщиков, ни от федерального правительства, ни от мотоциклетной промышленности США. А вот старые фанаты этого транспорта твердо уверены, что хотя бы по своим конструктивным особенностям мотоцикл с коляской безопаснее мотоцикла на двух колесах. Разумеется, выбор остается исключительно за самим родителем-мотоциклистом.



Возможно, с пассажиром ты едешь редко или, наоборот, твоя вторая половина действительно требует брать ее с собой в каждую поездку. В любом случае, совместные туры требуют полной осведомленности обеих сторон — чтобы не было никаких неприятных и опасных сюрпризов, да и вообще чтобы поездка принесла много удовольствия. Если в последнее время жизнь перестала тебя радовать, очень рекомендую самому побыть пассажиром в каком-нибудь путешествии. Во-первых, это интересный опыт. Во-вторых, ты почувствуешь на собственной шкуре, что значит быть «вторым пилотом». После этого и поймешь, почему водитель должен вести себя сдержанно: разгоняться постепенно, останавливаться плавно и проходить виражи аккуратно, спасая обоих от незапланированных экскурсий в кювет.

Полный загруз

Много лет назад я участвовал в «цыганском» туре по Северной Калифорнии, и на одной из дорог у нашей группы вышла задержка, потому что шоссе было перекрыто из-за ремонта. Ждать нам предстояло не меньше часа, и большинство решило за этот вынужденный перерыв постираться и подремонтировать. Я стоял, периодически пинал шину и разговаривал с парнем по имени Хэл Хогбоун. Хэл ворчал по поводу всякого «хлама», который его «старушка» набрала с собой, считая, что в мотоциклетном туре без него не обойтись: фен для волос, мини-утюг, радиоприемник, туфли на шпильках. Я его прекрасно понимал. Груз, который может везти мотоцикл, ограничен. Мы с женой долго думали, стоит ли вдобавок к походным вещам и одежде брать еще и тяжелую защиту от дождя. Наш Moto Guzzi Ambassador и так уже был сильно загружен. А у Хэла к хвосту Harley-Davidson был прицеплен самодельный кофр размером с парохолдную трубу.

Пока наши благоверные заканчивали постирушку, Хэл решил немножечко поднастроить приводной узел. Он начал извлекать со дна монструозного кофра многочисленные предметы: полный набор ключей, ударный инструмент, огромные клещи с фиксатором, гигантский разводной ключ, набор пробойников и гидравлический домкрат. От такого устрашающего зрелища у меня отпала челюсть. Заглядывая ему через плечо, я увидел еще трехкулачковый съемник для подшипников, очень серьезный молоток с круглым бойком и полный набор комбинированных ключей.

Я тут, понимаете ли, голову ломал — брать или не брать двухкилограммовый дождевик, а человек с размерчиком XXL возит с собой 30 кг инструмента! Я не знаю, какой лимит веса был у его H-D, но этот парень настолько превзошел все разумные пределы, что открыл для меня новое значение слова «тяжелый».

Если ты едешь на спорте или спорттурере, тебе будет трудно превысить «ограничение по полной массе транспортного средства» (ОПМТС). К спортбайку много багажа не прицепишь, потому что почти некуда, а на его крошечной «седельной подушке» ни один пассажир долго не высидит. Вы с бензобаком и перекидными седельными сумками лимит не превысите, даже если твой рост 195 см и вес 120 кг. Но если ты часто едешь с пассажиром и возишь много походного снаряжения, это может оказаться вполне реальным. А если у тебя или

у пассажира еще и солидный вес, ОПМТС байка будет превышен даже при пустых сумках на сидле.

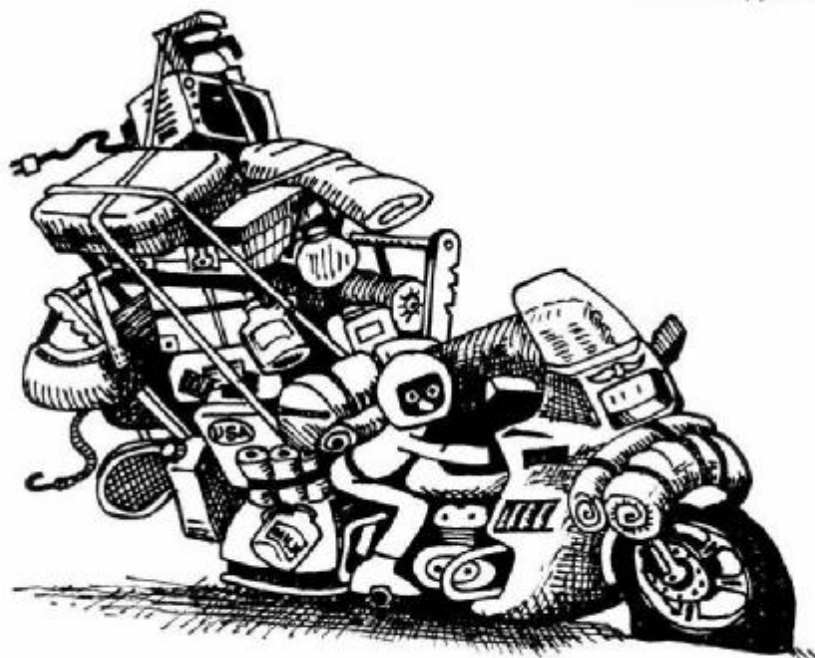
Ограничение по полной массе

Производитель мотоцикла обязательно укажет, каков максимальный вес груза, который можно будет перевозить. Вес брутто — это общая масса, включающая вес мотоцикла, пассажиров, топлива и багажа. Измеряется она на автомобильных весах. Допустимый вес брутто (или ОПМТС) зависит от таких параметров, как прочность рамы и колес, геометрия рулевого управления, демпфирующая способность подвесок, тормозные системы и диапазон нагрузки на шины.

Грузоподъемность

Показатель ОПМТС позволяет сравнить разные мотоциклы, но сам по себе он еще не является абсолютным значением. Из него придется вычесть вес заправленного аппарата — «сырую массу». Только тогда цифра будет обозначать максимальную нагрузку, которую можете представлять вы с пассажиром и багажом. Например, у Harley-Davidson FXDS Convertible 1996 года выпуска ОПМТС составляет 493 кг. Вычитаем из этой цифры «сырую массу» — 306 кг и получаем грузоподъемность аппарата — 187 кг. В эти 187 кг должны уместиться вы с пассажиром и весь ваш багаж, включая фен, палатку, гидродомкрат и все остальное, что очень хочется взять с собой.

187 кг — довольно неплохо, но ведь есть еще и пассажир... Цифра тает очень быстро. Прикинем приблизительно: я в кожаной одежде и в шлеме вешу 90 кг, моя жена — 60 кг. Значит, вместе мы весим 150 кг. Вычитаем их из грузоподъ-





емности мотоцикла, получаем 37 дополнительных кг. 10 кг займет одежда, которую мы распахиваем по седельным сумкам, и еще 27 кг останется на походное снаряжение, инструмент и другие вещи. Если мы возьмем что-то сверх этой нормы, это уже будет превышением допустимой массы Harley-Davidson.

FXDS Convertible, ОПМТС	493 кг
Минус сырая масса	306 кг
Максимальная грузоподъемность	187 кг
Большой Дэйв (я)	90 кг
Маленькая Диана (жена)	60 кг
Одежда	10 кг
Другое походное снаряжение	27 кг

Берем калькулятор

Для сравнения, посмотрим на грузоподъемность некоторых других мотоциклов.

МАШИНА	ОПМТС (кг)	ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ (кг)
Kawasaki ZX-7R 1996 г.в.	415	180
Honda Valkyrie GL 1500C 1997 г.в.	514	187
Suzuki DR650SE 1996 г.в.	350	187
Suzuki GSX-R750 1996 г.в.	395	190
BMW R1100RT 1996 г.в.	490	207
Kawasaki Concours 1997 г.в.	507	227

Разглядываясь припаркованные на стоянке мотоциклы и сразу понимаешь, что мощная Honda Valkyrie — чемпион по поднятию тяжестей, так ведь? А ведь крошка эндуро Suzuki 650, как ни странно, имеет ту же грузоподъемность, что и Honda. Кстати, Kawasaki Concours может везти снаряжения на 47 кг больше, чем ZX-7R.

Никаких далеко идущих выводов мы здесь делать не собираемся — просто хотим сказать, что при выборе мотоцикла стоит смотреть на ОПМТС и грузоподъемность. Особенно если ты захочешь потом много путешествовать, ездить с пассажиром или перевозить тяжелые грузы.

Насколько можно превысить ограничение по весу?

Как мы видим на примере Хэла Хогбуна, мотоцикл вполне можно перегрузить, и он все равно останется более-менее управляемым. Но все же будь осторожен с превышением установленных лимитов. Во-первых, перегрузка скажется на технической надежности аппарата. Хэлу приходилось постоянно поправлять привод, потому что цепь вовсе не была создана для работы на полном «газу». Если бы двигатель не трудился изо всех сил, он не вытягивал бы мотоцикл на крутых подъемах и в объездах по бездорожью. На все детали нагрузка будет сильнее, чем это задумывалось конструкторами: и на подшипники в колесах, и на слайдеры вилок, и на амортизаторы, и на тормоза. Во-вторых, перегрузка сказывается на управляемости машины. В тяжелых объездах у Хэла с трудом получалось удерживать руль — стонущий от непосильной нагрузки аппарат так и норовил заехать поглубже в грязь. А в поворотах на обычной дороге низко просевший мотоцикл искрил даже при самом скромном наклоне.

«Ну и что, — скажешь ты, — подумаешь, потрясет немножко, а в повороты входить можно и на более низкой скорости — делов-то». Учти, что рессоры при большой нагрузке проседают сильнее, уменьшая дорожный просвет в поворотах, и на кочках мотоцикл задевает днищем землю. Путешествие может закончиться прямо на следующем повороте, если он окажется одним из тех жутких виражей с уменьшающимся радиусом. В этом случае величина дорожного просвета решает, останешься ли ты на дороге или же полетишь в придорожные кусты.

Более того, работа подвески помогает сохранить сцепление. Амортизаторы и пружины в подвеске нужны для того, чтобы на середине хода подвески максимизировать сцепление с помощью поршня гасителя колебаний. То есть шины постоянно держат сцепление, даже на неровной дороге. Если шины не смогут подстраиваться под неровности поверхности достаточно быстро, сцепление у них будет непостоянным. Если колесо наезжает на бугорок, а поршень гасителя колебаний уже находится на дне цилиндра, погасить удар не получится. Колесо может только попытаться приподнять переднюю или заднюю часть мотоцикла — то есть из-за удара шины оторвутся от полотна. Причина проста: их сцепление в этот момент равняется нулю. Так что, дело здесь не только в тряске. Есть вещи более неприятные: срыв колес с полотна, потеря сцепления, возможное искривление осей или стержней подвески и

деформирование рамы. Этот список можно продолжать, но ты уже, наверное, понял всю важность цифр ОПМТС и грузоподъемности.

Как не выйти за рамки

Есть много способов не допустить перегрузки. Во-первых, при покупке мотоцикла обращай внимание на его грузоподъемность и соотноси эту цифру с тем, что ты собираешься на нем возить. Можешь не волноваться о весовых ограничениях, если ты весишь меньше 110 кг и едешь один, уложив в сумку на баке только запасную одежду. Даже у маленьких машинок типа Honda 250 Rebel грузоподъемность больше 140 кг. Но если вы с пассажиром вместе весите не очень мало, а ездить ты предпочитаешь исключительно на длинные дистанции, ОПМТС окажется для тебя даже актуальнее, чем мощность двигателя и крутящий момент. В журнале *Motorcycle Consumer News* мы всегда включаем ОПМТС и грузоподъемность в списки характеристик мотоциклов, чтобы наши читатели имели полный объем информации, на основании которой могли бы сделать выбор в пользу той или иной машины. ОПМТС указывается на самой машине, обычно на клейме под сиденьем.

Сбрось вес, расставь приоритеты

Готовясь к долгому путешествию, можно набрать слишком много багажа. Один мудрый совет: бери в два раза больше денег и в два раза меньше снаряжения. Здесь главное — определиться с приоритетами. Составь список или, что еще лучше, собери все действительно необходимое в кучу дома на полу. Во вторую кучу положи то, что может понадобиться. В третью сложи все те вещи, которые делают жизнь на колесах немного проще и приятнее. Разумеется, если ты едешь не один, у каждого эти кучи будут свои. А теперь тщательно перебери все вещи, начиная с первой горы. Возможно, те же самые вещи бывают меньше размером и легче. Иногда приходится побегать по рынку в поиске более компактных и легких вариантов палаток, спальников и кухонных принадлежностей. Если вы едете вдвоем, посмотри, не набрали ли вы одинаковых вещей. Например, зубная паста очень нужна, но вместо двух больших тюбиков лучше взять один. И так ли уж нужно брать с собой два 35-мм SLR-фотоаппарата с телеобъективом 600 мм — может, хватит обычной «мыльницы» с дальномером? Нужна ли палатка на шестерых в двухдневном выезде на природу, когда можно взять обычную маленькую двухместку? Если получится как-нибудь «ужать» первую кучу, получится больше места для вещей из второй и третьей.

Собрав, наконец, основное снаряжение, взвесь его на напольных весах. Не забудь про запасные инструменты и запчасти. Ты должен иметь четкое представление о грузоподъемности мотоцикла. Если вещей уже набралось слишком много, можешь забыть про предметы третьей необходимости (из третьей кучки), и подумай о сокращении второй. Далее возникает вопрос: как это все разместить на машине?

Пакуем байк

То, как именно ты разместишь груз на мотоцикле, имеет очень большое значение. Большая нагрузка далеко от центра тяжести делает его слишком

инертным и трудно управляемым. Громоздкий чемодан можно привязать и сзади, над задней фарой, но тяжелые вещи лучше положить в седельные сумки, потому что там они будут ближе к центру тяжести мотоцикла. Очень удобно для перевозки вещей и сумка на баке, но будь внимательнее с тем, что в нее кладешь — именно на эти вещи ты налетишь в случае аварии.

У больших туристских машин над задним колесом часто имеется крупный и вместительный кофр. Сверху у седельных сумок и на крышке заднего кофра бывают большие хромированные ручки-держалки, к которым можно еще много всего привязать. Но здесь будь внимателен. Если изучить ограничения по весу для всех этих сумок, кофров и ручек, выяснится, что их грузоподъемность на удивление невысока. Знаю я одну хромированную держалку у Honda Gold Wings, которая может удержать максимум 1,5 кг. Производители этим намекают: вес должен быть маленьким, даже если объем оказывается большим. Самые тяжелые предметы складывай в седельные сумки, чуть полегче — в кофр и только самые легкие вещи привязывай к держателям.

Привяжи покрепче

Если долгие мотопутешествия для тебя в новинку, тщательно продумай, как упаковать вещи. Не очень приятно, когда нижнее белье вываливается посреди оживленной трассы или мокнет под проливным дождем. Если не хочешь устанавливать жесткие кофры, обрати внимание на сумки из ткани — их сейчас продается очень много. Какую бы сумку ты ни выбрал, она должна надежно держаться на своем месте и не задевать движущиеся части машины и глушители.

Если ты путешествуешь без «второго номера», на пассажирском сиденье вполне можно поместить большой и тяжелый груз — оно как раз и рассчитано на перевозку разных предметов с «человеческим» весом и размером. Когда я езжу один, то часто привязываю сзади тяжелый тканевый вешмешок. Некоторые предпочитают высокие мешки (типа армейских), которые можно прикрепить к пассажирской ручке.

Чаше всего отдельные предметы на мотоцикле закрепляют эластичным амортизирующим тросом. Но лично я разлюбил их из-за непредсказуемого поведения и многочисленных ограничений. Например, когда мотоцикл пускается в пляс, длинный трос растягивается, и со дна тюка может что-нибудь выпасть. И уж додумай сам, что случится, если его болтающийся конец попадет между спицами колеса.

Обычные ремни не тянутся, и здесь уже стоит обращать внимание на их длину — ее должно хватить и на весь багаж, и на пряжки, которые обязательно должны застегиваться. Один маленький совет: сделай на конце ремня длинную петлю, за которую его можно будет прикреплять к раме — тогда не понадобятся никакие крючки, которые только царапают краску.

Попрошу любителей амортизирующих тросов не обижаться, но лично я вернулся к старой доброй технологии под названием «веревка». Веревку можно обвязать вокруг рамы или металлических держателей. Она не растянется, если ты наедешь на кочку. Веревку можно завязать в узел. Она компактно сворачи-

вается, хранится рядом с любыми вещами и продается по низкой цене. Тебе понадобится всего один моток, а не множество веревок разной длины. Я пользуюсь 30-сантиметровыми плетеными веревками из нейлона по 2 метра. Ну да, придется вязать узлы. Если не умеешь, найди какое-нибудь пособие для юнг или справочник по парусному спорту — там про это написано. Думаю, научиться завязывать морские узлы все-таки проще, чем каждый раз распутывать воронье гнездо, в которое превращается связка тросов. Конечно, под веревкой нельзя подразумевать обычную бечевку. Она должна быть хотя бы 3 мм в диаметре, лучше всего нейлоновая — но точно не полипропиленовая, которая слишком жесткая, не завязывается в узел и подходит разве что для катания на водных лыжах, но уж никак не для закрепления грузов на мотоцикле.

Средства для хранения багажа

Если в комплект поставки мотоцикла не входят сумки для багажа, тебе придется добавить их самому. Самый очевидный вариант — перекидные тканевые седельные сумки. Но жесткие кофры (из литого пластика, как правило) в сравнении с сумками из ткани обладают целым рядом преимуществ. Во-первых, их можно фиксировано закрепить на машине, так что они не будут опускаться на глушители или болтаться на ветру. Жесткие кофры достаточно водонепроницаемы и обычно снабжаются замками, так что имущество не пропадет. Главный их недостаток: кофры делают мотоцикл шире и труднее снимаются, если крепко прикреплены к мотоциклу.

Европейцы сейчас чаще применяют съемные (быстросъемные) багажники, которые обладают всеми достоинствами жесткого кофра. Что очень важно — их легко снять и оттащить в гостиничный номер. Когда сумки снимаются, ремонтировать мотоцикл тоже становится легче. Такие сумки обычно крепятся с помощью хитрого держателя, который у каждого мотоцикла свой. Если ты не нашел ничего подходящего, обрати внимание на эту европейскую выдумку.

Сила ветра

Обвешивая байк всевозможными предметами, помни: все они должны будут выдержать силу ветра. Если производитель не указывает, что сумка прошла соответствующие испытания, не рекомендуется использовать ее на скоростях выше 135 км/ч. Это относится ко всем видам сумок — жесткому кофру, перекидным тканевым сумкам или вещмешкам, которые крепятся к мотоциклу тросом. В целом, чем компактнее и ближе к центру мотоцикла ты разложишь багаж, тем меньшее сопротивление ветра будешь встречать. Ограничение скорости до 135 км/ч — это мера предосторожности против ветра: если скорость выше, мотоцикл начинает вилять. Беря на борт пассажира или обвешивая машину аксессуарами, имей в виду: все, что располагается на мотоцикле выше его центра тяжести, играет роль паруса при встречном ветре. Вспомни об этом перед тем, как привязать к пассажирской ручке большую сумку или к ручке кофра — спальник мешок.

Напоминаем: бери в два раза больше денег и в два раза меньше снаряжения.



Быстрьюемые жесткие сумки – идеальный вариант для долгого путешествия

Мотоколяски

Что вырисовывается в твоей голове при слове «мотоцикл»: круизер, спортбайк, тяжелый турер, эндуро или дёрт-байк? Какого бы стиля он ни был, наверняка этот воображаемый мотоцикл будет двухколесным. Тебе уже наверняка приходилось видеть мотоциклы с коляской или трайки, но ты ведь, скорее всего, не думал о них как о мотоциклах.

Большая часть мотоциклистов смотрит на мотоциклы с коляской одновременно с любопытством и некоторым отвращением, изощряясь в шутках по поводу тренировочных колес и старичков-мотоциклистов. Они вопрошают в голос, зачем кому-то в здравом уме и твердой памяти портить совершенно нормальный мотоцикл третьим колесом. Автомобилисты, в свою очередь, часто вслух интересуются, зачем кому-то в здравом уме и твердой памяти ездить на двух колесах. Итак, это все предрассудки. Конечно, у мотоцикла с коляской есть свои минусы. Ее нужно таскать, и на это уходят лошадиные силы, еще эта люлька делает мотоцикл каким-то странным в управлении, создает дополнительную нагрузку на раму, подвески и колеса. Если ты прицепишь коляску к новому мотоциклу, то, скорее всего, лишишься гарантии на него. Минусов очень много, так почему же столько мотоциклистов решается на этот шаг?

Довольно часто люди покупают коляску, потому что она гарантирует пассажиру большой комфорт и безопасность. Когда ты молод и свободен, дети – чужая проблема. Но когда они появляются в твоей собственной семье, кризис «мотоцикл или ребенок» неизбежен. Любящий родитель прекрасно понимает, что на двухколесном аппарате невозможно обеспечить ребенку безопасность.



На мотоцикле с коляской в путешествие можно взять всю семью



Коляска позволяет ездить даже по скользким мокрым дорогам или в гололед

Так есть какой-нибудь выход из этой ситуации? Некоторые предпочитают закрыть глаза на риск и возят детей на сиденье сзади. Другие попросту продают мотоцикл или оставляют его пылиться в гараже, пока дети не подрастут. Третьи оставляют детей дома с няней и катаются без них, мучаясь чувством вины. Мотоцикл с коляской — это возможность отправиться в путешествие всей семьей без лишнего риска, чувства вины и долгих ожиданий, пока дети, наконец, станут старше.

Другой довод в пользу мотоцикла с коляской — его устойчивость. Всегда есть риск завалить скоростной двухколесник на луже дизеля или гравии. В северных регионах многие люди зимой ставят мотоцикл на прикол, потому что кататься по скользким дорогам совсем не весело. Коляска позволяет ездить даже по скользким мокрым дорогам или в гололед. В последнее время в моду вошли эндуро с коляской, на которых установлены высокие обтекатели и шипованная резина. На них ездят по некрытым трассам в глухомани или участвуют во внедорожных турах типа небезызвестного пустынного перегона Лос-Анджелес — Барстоу — Лос-Анджелес.

Для людей с ограниченными физическими возможностями больше подходит мотоцикл с коляской, потому что коляска не дает ему упасть после остановки. Когда ноги становятся слишком слабыми и удерживать байк вертикально уже тяжело, многие мотоциклисты в возрасте с удовольствием открывают для себя, что третье колесо помогает надолго продлить жизнь на колесах. Ведь ты тоже стареешь каждые 12 месяцев на 1 год. И когда ты не захочешь ехать на мотоцикле из страха его уронить, тебе придется перестать фыркать по поводу этих люлек и завести себе одну такую.



Многие думают, что мотоциклы с коляской придуманы для старичков, но здесь, скорее, вопреки риску, а не возрасту. Если ты больше не можешь позволить себе упасть — выбери мотоколяску

Мотоциклы с коляской удобны еще для перевозки большого количества походного снаряжения или даже более крупных предметов. Мне в свое время приходилось возить половину мясной туши, картотечный шкаф на пять ящиков, стальную плиту, связку пиломатериалов и несколько вязанок дров (сама коляска была снята, вместо нее поставлена платформа).

Есть даже фирмы, которые с таких специальных мотоциклов торгуют мороженым и кофе. Об их утилитарности ходят легенды.

Несмотря на всю практичность мотоциклов с коляской, многие пересаживаются на них ради развлечения. На такой машинке приятно покататься по родному району, и все будут махать тебе руками и улыбаться. Люди, относящиеся к обычному мотоциклу с недоверием, на мотоцикл с коляской смотрят более благосклонно и даже начинают любезничать с его водителем. Еще интереснее посадить в коляску какого-нибудь закоренелого мотоцикленавистника и наблюдать, как скепсис на его лице сменяется довольной ухмылкой; или отвезти на прогулку свою восьмидесятилетнюю бабушку, просто чтобы увидеть, как впервые за многие годы у нее заблестят глаза.

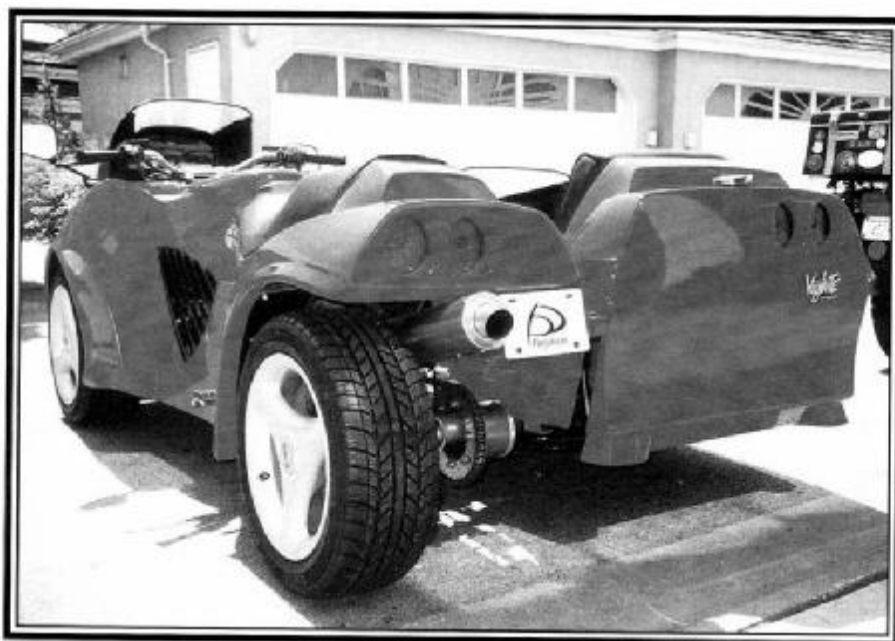
И самое главное — нам нравятся новые открытия. Познав мотоциклы на двух колесах, мы уже хотим заняться чем-нибудь другим. Разумеется, спортивный автомобиль — тоже классная штука, но это все же не мотоцикл. Мотоцикл с коляской — прекрасная возможность и дальше заниматься любимым делом. Ты чувствуешь на себе ветер, держишь руль и даешь «газу». Разумеется, нужно хорошо потрудиться, чтобы научиться обращаться с этими странными, ни на что не похожими аппаратами со смещенным центром. Уж поверьте, все усилия того стоят.

Ага, все прекрасно, но он же не наклоняется в поворотах!

Мотоциклисты, ограничившие себя исключительно двухколесными аппаратами, обычно связывают наклон мотоцикла в повороте с удовольствием от катания. В последние годы появились мотоциклы, которые наклоняются на вираже даже при наличии коляски. Остается только удивляться, почему они не так популярны. Ответ таков: вождение жесткой конструкции не менее увлекательно, чем вождение двухколесного аппарата — только немного по-другому. Кайф здесь в том, что на самом крутом повороте или на гравии тебя может сколько угодно заносить, а тебе хоть бы хны — скользи — не хочу. Обучаясь езде на мотоцикле с коляской, совершенно необязательно забрасывать двухколесник. Если у тебя один мотоцикл, коляску к нему можно то присоединять, то отсоединять. Хотя лучше всего, когда к одному мотоциклу коляска прицеплена все время, а на другом ты катаешься, если возникает желание «полежать» в поворотах. Мотоцикл с коляской — хороший повод иметь при себе более одного мотоцикла.

Мотоциклы с коляской для меня слишком медленные

Конечно, если сравнить такой аппарат 1949 года выпуска с современным мотоциклом самой последней модели, он покажется ужасно ломким и медлен-



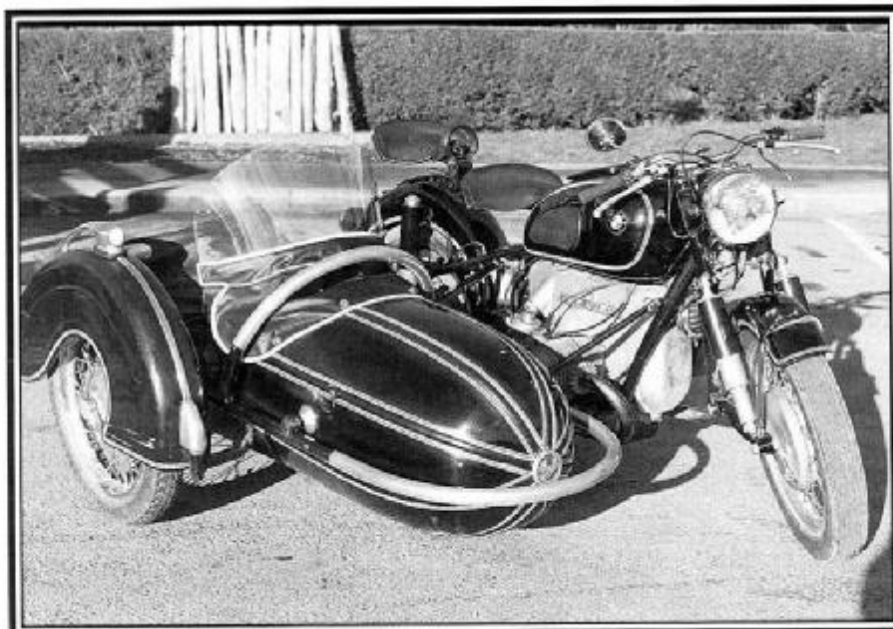
Прототип трехколесного аппарата Pegasus Vigilante. В производство он еще не поступил, но только подумай, как было бы весело прокатиться на такой машинке

ным. Но если сравнить автомобиль 1949 года и современную машину, то первый тоже покажется до ужаса медленным и неуклюжим. Сейчас есть очень большой выбор моделей мотоциклов с коляской: от древних аппаратов до самой последней трехколесной экзотики с низкопрофильными шинами, рулевым управлением по центру, управляемым третьим колесом, приводом на все колеса, ABS и ветровым стеклом с электрорегулировкой. Некоторые мотоциклы европейских марок проходят виражи не хуже многих современных двухколесных машин, но при этом пилот на них не рискует упасть.

Сейчас идет разработка нескольких спортивных трехколесников, (например, мотоцикла Pegasus) с техническими характеристиками спортивной машины и «внешностью» мотоцикла с коляской. Hannigan sidcars разработали Tri Car с отставленным левым задним колесом, как у трайка, но с полноценной коляской сбоку, как у нормального мотоцикла с коляской. Канадский T-Rex — симметричный трехколесный аппарат с низкой посадкой, базирующийся на силовом агрегате от Kawasaki. Дав волю фантазии, можно придумать совершенно потрясающий трехколесник — было бы желание.

Немного истории

Мотоциклы с коляской появились почти одновременно с обычными мотоциклами. Первый «мотоцикл» создали Готлиб Даймлер и Вильгельм Мэйбек в Германии в 1884 году. К 1895 году мотоциклы стали производиться во Франции. Очень скоро в мире уже насчитывалось сотни разных производителей, и почти все они предлагали в том числе мотоколяски. Ну, или делали на рамах кронштейн, к которому коляску можно было потом прикрепить.



Коллекционеры очень любят классические немецкие мотоциклетные коляски, как, например, эту Steib 5500, прикрепленную к модифицированному BMW



Нидерландские наборы EML для мотоцикла включают не только коляску, но еще и специальные колеса, арматуру для рамы, направляющий рычаг передней подвески и многие другие полезные детали, необходимые для сооружения отличного современного аппарата

В старые добрые времена мужчины носили броджи и легко могли оседлать мотоцикл, но женщины носили платья. Так что, если джентльмену хотелось ехать на мотоцикле в обществе дамы, он должен был прикрутить к нему «стульчик». В таких стульчиках, в общем-то, нет ничего странного, потому что поначалу корпус колясок плелся из прутьев по той же технологии, которая применялась для производства мебели. После Второй мировой войны все неожиданно полюбили автомобили, и коляски отправились в пыльные сараи и музеи. На мотоциклах с колясками еще ездили в 50-е годы, но японские производители создавали только двухколесные мотоциклы, и весь мир этой моде подчинился. К 70-м от колясок отказались даже в BMW.

После этого комбинация «мотоцикл/коляска» наблюдалась только у Harley-Davidson в США и еще у нескольких мелких производителей в России, на Украине, в Китае и Чехословакии. Но это не остановило изобретательных любителей-энтузиастов, которые научились присобачивать коляску к мотоциклу совершенно любой марки и размера, как бы к этому ни относился производитель данного мотоцикла. Так что, мотоциклы с коляской никуда не исчезли, а в последние годы даже набирают популярность. Сегодня в США и во многих других странах мира выпускаются сотни таких машин. В Европе и Великобритании есть маленькие фирмы, продолжающие делать исключительно высококачественные коляски и компоненты к ним — направляющие рычаги передней подвески, арматуру для рамы и специальные колеса.

С чего начать?

Для новичка покупка и прикрепление к мотоциклу коляски может оказаться очень непростой задачей. Коляски не настолько распространены, чтобы знающих специалистов по ним было очень много. Что еще хуже, информация по этой теме или почти не поступает, или поступает в искаженном виде. Даже местный мотодилер или механик может совершенно не разбираться в колясках и даже не знать, куда стоит обратиться по этому вопросу. Иногда дилеры относятся к мотоколяскам с пониманием, но они — редкость. Большинство занимается исключительно мощными двухколесниками, внедорожниками, снегоходами и аквабайками. О колясках они не знают ровным счетом ничего, так что и совета дельного дать не могут. Новенький спортбайк, разгоняющийся до 290 км/ч, не хотите? А как насчет снегохода или мотокроссбайка для детишек?

Лучше всего найти дилера, занимающегося исключительно мотоколясками, или клуб энтузиастов-колясочников, где опытные люди расскажут тебе что к чему. Прежде чем принять окончательное решение, сходи на ралли для мотоциклов с коляской и попробуй разные модели. Ты убедишься, что большинство мотоколясочников — люди знающие и всегда готовы дать хороший совет. Может, тебе даже устроят тест-драйв. Сборища колясочников обычно проходят в очень теплой, почти семейной атмосфере, и приезжающих на двух колесах там всегда приглашают поучаствовать в общем веселье.

Сооружаем трехколесный аппарат

Создание трехколесного аппарата — это как охота за сокровищами. Здесь невозможно просто пойти в магазин и выбрать себе коляску по душе. Нужно

в комплекте



- быть очень изобретательным, любознательным и упорным, чтобы решить все загадки и собрать все кусочки головоломки. Лучше всего найти настоящего специалиста, пусть даже для этого придется съездить в другой город. Специалисты по коляскам наверняка знают, где найти все необходимые детали. Иногда они сами могут сделать все нужные детали крепежа и адаптеры для прикрепления выбранной тобой коляски к мотоциклу.

Если ты планируешь прицепить коляску к уже имеющемуся мотоциклу, она обязательно должна соответствовать ему по размеру и весу. Легкая колясочка к тяжеленному круизеру не подойдет — получившимся гибридом будет тяжело управлять. Коляска должна весить приблизительно 30% от массы мотоцикла.

Присоединение

Крепить коляску к мотоциклу — это тебе не прицеп к машине присобачивать. Здесь крепление должно быть таким прочным, чтобы выдержать все повороты и торможения. Обычно коляска крепится на четыре точки: две на нижней перекладине рамы, и две — на верхней. Процесс упрощают нарезные болты или скользящие трубки по краям рамы (чаще всего они там бывают), которые нужно просто защелкнуть.

Некоторые производители колясок занимаются какими-то конкретными марками или «семействами» мотоциклов. Их наборы позволяют прикрепить эти коляски только к определенным машинам. Например, Liberty Sidecars работает исключительно для некоторых моделей Harley-Davidson. Результат — фабричная точность сборки. Ural America продает готовые мотоциклы с коляской российского производства, собирать их не нужно — сел и поехал.

Новичку я бы посоветовал купить бэушный аппарат у колясочника, решившего перейти на что-то более экзотичное. Так можно получить уже готовую к употреблению машину, которая для начала вполне подойдет. Потом ты освоишься и точно поймешь, что тебе нужно. Мотоциклы с коляской можно купить на соответствующих ралли, также объявления об их продаже встречаются в мотоциклетных изданиях.

На чужих мотоциклах с коляской часто попадаются разные необычности: то рулевая часть у них какая-то странная, то колеса разные, имеются рулевые демпфера и еще какие-то модификации. Как правило, эти изменения улучшают управляемость мотоцикла. Например, направляющий рычаг передней подвески не только делает конструкцию более прочной, чем у телескопической вилки, но и уменьшает рулевое усилие. В принципе, ты не обязан что-то менять в мотоцикле, прикрепляя к нему коляску, но некоторые модификации все же очень сильно улучшают управление.

Первое, что нужно учитывать, присоединяя третье колесо к двухколесному аппарату: в результате получится совершенно другое транспортное средство со своей собственной динамикой. Конечно, это будет тот же самый мотоцикл с теми же номерами, но управляться он уже будет совсем иначе. Без предварительной тренировки даже очень опытный мотоциклист за рулем такой машины почувствует себя необычно.

Учимся водить

Как ты уже понял, управление мотоциклом с коляской требует особых навыков, и придется наделать немало ошибок, прежде чем они улягутся в голове. Если для тебя такой опыт в новинку, попрактикуйся отдельно где-нибудь подальше от оживленных трасс и пожарных гидрантов, прежде чем отправляться в город. Когда овладеешь нужными навыками, управлять трехколесным аппаратом станет на удивление легко. И, если этот вопрос тебя интересует, переключаться с двух колес на три и обратно относительно просто — примерно как с автомобиля на мотоцикл.

На повороте двухколесный мотоцикл нужно наклонить, и делается это при помощи контруления. Чтобы наклониться влево, ты направляешь руль вправо. Трехколесный мотоцикл наклонять перед поворотом не нужно. Чтобы повернуть налево, ты просто направляешь переднее колесо влево. Если человек много лет передвигался на двух колесах, ему будет трудно отвыкнуть от старых навыков балансировки. Поэтому мотоциклисту-ветерану мотоцикл с коляской в первый момент может не понравиться. Это тоже причина сделать несколько тренировочных заездов перед выходом на большую дорогу.

Левые повороты на мотоцикле с коляской отличаются от правых, при ускорении и торможении руль ведет себя по-разному, и мотоциклист должен уметь вести машину не только на всех трех колесах, но и на двух. Все это делает езду еще интереснее. Садясь на трехколесник, запомни самое главное — двухколесные навыки здесь не считаются. Присоединяя к мотоциклу коляску, ты снова становишься начинающим.

Где научиться водить мотоцикл с коляской?

В большинстве мотошкол предлагают два стандартных мотоциклетных курса: Курс вождения мотоцикла/ Управление и передвижение по городу и продвинутый Курс для опытного мотоциклиста. Ни на одном из этих курсов не научат обращаться с мотоциклом с коляской. Оба они рассчитаны только на двухколесные аппараты. В некоторых штатах Америки водительские курсы для мотоколясочников только-только начинают появляться.

Программа безопасности мотоциклистов-колясочников USCA

Программа безопасности мотоциклистов-колясочников (SSP) американской Ассоциации мотоциклистов-колясочников (USCA) разработана как набор тренировочных курсов как для начинающих, так и для опытных мотоциклистов. Эта программа существует независимо от Фонда мотоциклетной безопасности (MSF), хотя многие из ее инструкторов и имеют сертификат MSF.

Есть еще книга «Вождение мотоцикла с коляской», в которой есть и теория, и практические упражнения. Это самоучитель, построенный на основе учебного плана, применяемого для обучения инструкторов по вождению мотоциклов с коляской. Если ты всерьез собираешься ездить на таком мотоцикле (или хотя бы только подумываешь об этом), эта книга тебе понадобится. Спе-

специальных курсов для колясочников очень мало, так что, если вдруг узнаешь об одном таком, не раздумывай — сразу записывайся.

Информация

Ассоциация мотоциклистов-колясочников издает собственный журнал, The Sidecarist, который рассылается по почте всем ее членам. В журнале публикуется информация о ралли и других мероприятиях, очерки о путешествиях, статьи по вопросам безопасности и о новинках рынка. Есть там и раздел частных объявлений о продаже бывших в употреблении колясок и мотоциклов с колясками.

Журнал Hack'd — ежеквартальное издание, полностью посвященное мотоциклетным коляскам. Номера очень объемные, содержат множество историй, технической информации и коммерческих объявлений.

Совет мотоциклетной колясочной промышленности (SIC) — это ассоциация производителей колясок, их импортеров, дилеров и установщиков. В SIC можно получить всю необходимую информацию о специалистах по мотоциклетным коляскам.

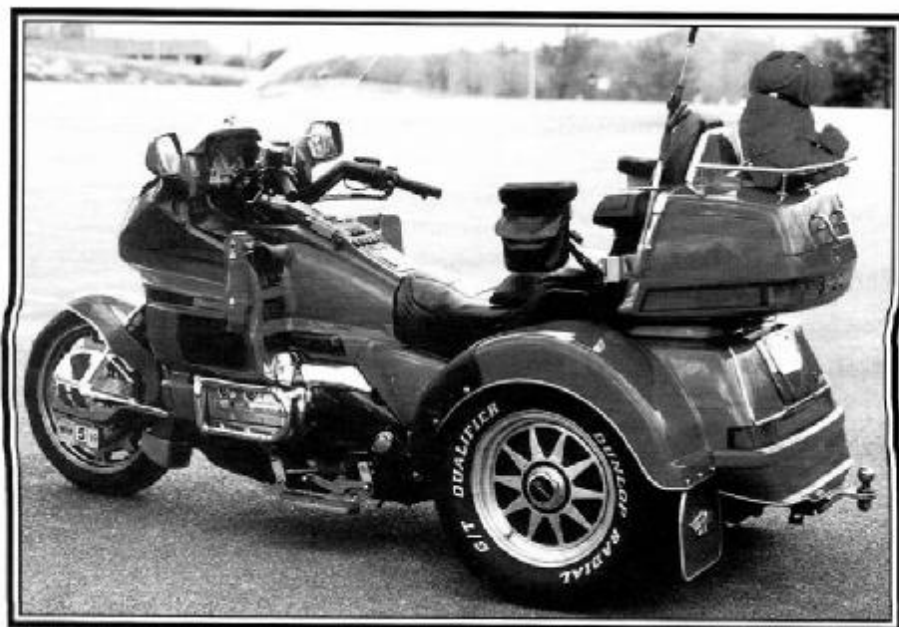
Информация в Интернете

У USCA и SIC есть собственный сайт в Интернете (www.sidecar.com), на котором выложена вся общая информация о мотоколясках, расписание мероприятий с участием мотоциклистов-колясочников, ссылки на места, где коляску можно купить, адреса тренировочных курсов и форум, где оставляют вопросы. На странице SIC имеются ссылки и информация о производителях колясок, их импортерах и установщиках.

Мотоциклы с коляской и трициклы

Трициклы, или трайки, создаются на основе мотоцикла. Они очень похожи на мотоцикл с коляской, в том числе и в управлении. Самый популярный на сегодня вид трайка конструируется путем замены заднего колеса у большого мотоцикла типа Honda Gold Wing задней осью/дифференциалом с двумя колесами. Трайк так же устойчив в поворотах, как мотоцикл с коляской — его на удивление трудно опрокинуть. Он тоже стабилен, но пассажир на трайке располагается, как на обычном двухколесном мотоцикле, за водителем, что может считаться плюсом или минусом, в зависимости от пассажира. На мотоцикле с коляской пассажир находится в большей безопасности. Ему не нужно заглядывать через плечо водителя, чтобы видеть дорогу, а это очень важно, например, для детей. На мотоцикле с коляской могут уместиться три пассажира или даже двое взрослых и двое детей.

У трайков симметричное управление, что очень удобно для тучного водителя, зато в мотоколяске можно перевозить даже инвалидную коляску. Трайк с большим, по типу автомобиля, дифференциалом и большими колесами обычно подпрыгивает при движении, потому что у него большая непрдрессо-ванная масса. Мотоцикл с коляской, благодаря независимой подвеске, качается меньше, хотя вождение несимметричного аппарата требует определенных навыков.



Трайки, базирующиеся на мотоциклах типа Honda Gold Wing – достаточно новое явление, но сами трехколесные аппараты существуют уже давно



Старенький British Morgan был очень удобен в управлении: для передних колес делали его исключительно устойчивым

В большинстве штатов США трайки и мотоциклы с коляской считаются мотоциклами. Стоимость переделки обычного мотоцикла в трайк или прикрепления к нему коляски примерно одинакова для наборов одинакового качества.

Подводя итог

Мы не будем утверждать, что это абсолютно вся информация о мотоциклах с коляской. На самом деле, ее в два раза больше, чем о других мотоциклах — так что мы здесь лишь слегка поскребли самый верхний слой. Все эти новости о создании странного в управлении аппарата, который умеет скользить на всех колесах и ездить зимой, вполне могли вызвать в тебе не больше эмоций, чем в замороженной рыбине. Скорее всего, не суждено тебе тогда стать мотоколясочником.

А если что-то из вышеописанного тебя вдохновило, не спеши, пусть эта информация какое-то время поварится в голове. По нашим прикидкам, инкубационный период этого вируса — года три. Соблюдай осторожность, наблюдая за мотоциклами с коляской или разговаривая с мотоколясочниками или любителями трайков. «Вирус третьего колеса» очень заразен и не лечится.

Наше путешествие заканчивается

Как и любое мотопутешествие, наша книга устроила тебе поездку в некоторую область. Ты, как любознательный путешественник, осмотрелся по сторонам, узнал что-то для себя интересное и, мы надеемся, открыл какие-то новые идеи. В самом начале мы открыто и честно посмотрели в лицо опасностям, с которыми сопряжена езда на мотоцикле, и на протяжении всего пути рассмотрели целый ряд тем. Возможно, эти сведения помогут тебе стать более умелым и мудрым мотоциклистом. Только тебе решать, воспользуешься ты этой информацией, забудешь ее или же дополнишь собственным мотоциклетным опытом.

Окончание нашего путешествия, в то же время, станет началом большого пути к настоящему мотоциклетному мастерству. Последний совет: делись своими знаниями с менее опытными мотоциклистами — для тебя это тоже будет полезно. Ты можешь найти то же, что нашел я: споры о мотоциклетной динамике вокруг походного костра, нацарапывание схем на салфетке в кафе, написание обучающих статей. Это очень важная и захватывающая часть процесса, когда в ответ ты получаешь даже больше, чем отдаешь.

Наше путешествие подошло к концу. А может, мы просто замкнули круг и оказались в том же месте, откуда начали — чтобы двинуться в каком-нибудь другом направлении. Спасибо, что был с нами.

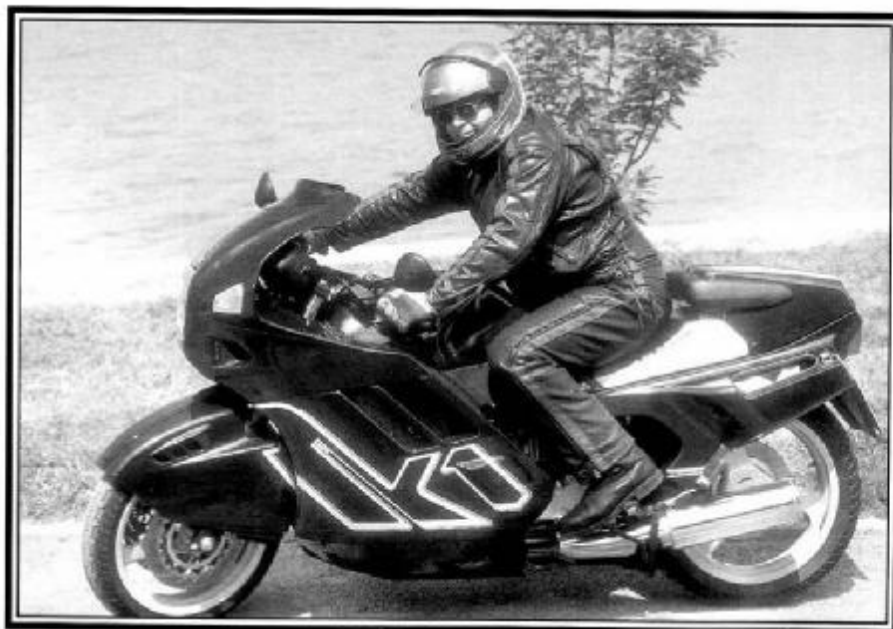
Об авторе

Дэвид Л. Хаф

Дэвид Л. Хаф — опытный мотоциклист и журналист с большим стажем. Он много путешествовал по Северной Америке и Европе. Дэвид сам занимается всеми своими мотоциклами, любит мотоциклы с коляской и ездит не только по обычным дорогам, но и по бездорожью — так что все его заметки полностью основаны на собственном богатом опыте.

Уже 25 лет Дэвид добирается на работу в город на своем мотоцикле, что опять же помогло ему накопить опыт для написания статей о мотоциклетном мастерстве и тактике безопасной езды. Его работы публиковались во многих мотоциклетных изданиях, но больше всего он известен как автор ежемесячного раздела «Искусство вождения мотоцикла» в журнале *Motorcycle Consumer News* — серии, завоевавшей немало наград Фонда мотоциклетной безопасности. Дэвид — профессиональный технический иллюстратор, фотограф и специалист по учебной графике в авиационной промышленности, так что все его публикации всегда богато иллюстрированы собственными фотографиями, рисунками и схемами.

В свободное от основной работы время Дэвид разработал первую в мире полную систему тренировки для мотоциклистов-колясочников. Также он выступал консультантом по мотоциклетной безопасности и обучению в Фонде мотоциклетной безопасности, Американской мотоциклетной ассоциации, Фонде мотоциклистов, Государственной ассоциации руководителей по вопросам мотоциклетной безопасности и многих других организациях, как в США, так и за рубежом.



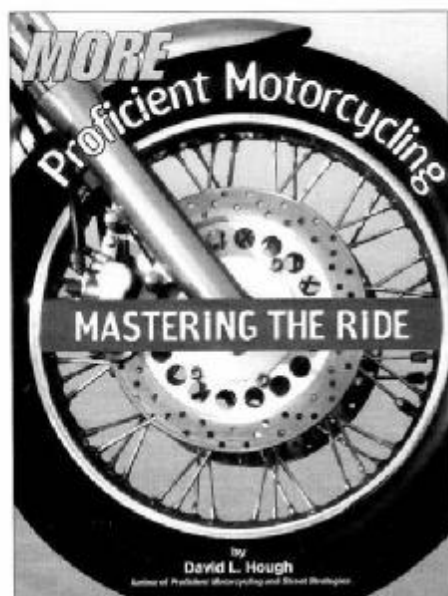
Издательство «SPUTNIK BOOKS» выпускает переводные издания по мотоциклетной тематике:

- Лучшие и наиболее полные издания
- Интересные для чтения книги, проверенные временем и читательским интересом
- Качественно изданные книги

В серии PROACTIV:МОТОЦИКЛЫ планируется издание около десятка книг, посвященных вождению мотоцикла, технике спортивной езды, ремонту и тюнингу. Более подробную информацию Вы найдете на сайте: www.motobook.ru



ГОТОВЯТСЯ К ИЗДАНИЮ:



Дэвид Хаф. Искусство Вождения Мотоцикла
(Книга 2).

David Hough "More Proficient Motorcycling"

Данная книга является продолжением первой части. Во второй части книги рассматриваются приемы более продвинутого вождения мотоцикла, не затронутые в первой. Книга рассматривает новые ситуации и приемы безопасного вождения мотоцикла. Автор рекомендует прочтение первой книги перед прочтением данного издания.

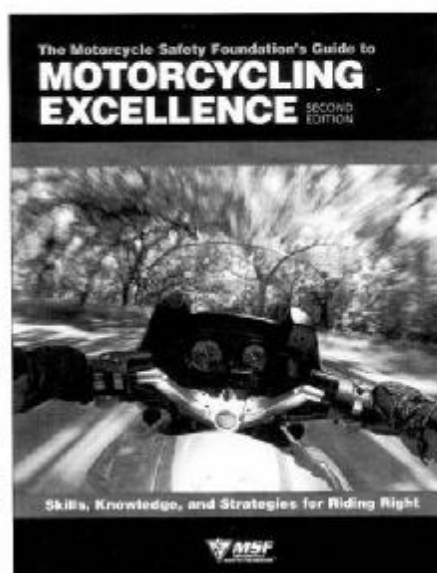
Коллектив авторов. "Мотоцикл для начинающих"
"MSF guide to Motorcycling Excellence".

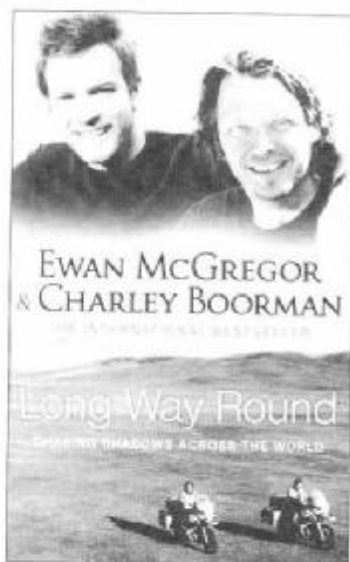
Объем издания: более 200 страниц, цветные иллюстрации и фотографии.

Данная книга базируется на официальном курсе обучения вождению мотоцикла американской ассоциации безопасного вождения (Motorcycle Safety Foundation). Это курс для начинающих, который прошли более 250 тысяч человек.

Книга рассказывает все о вождении мотоцикла, среди ее авторов такие известные люди как: Ник Йенач, Кейт Кол, Фредди Спенсер. Книга богато иллюстрирована цветными фотографиями.

Издание адресовано в первую очередь начинающим мотоциклистам, но может быть полезна и мотоциклистам с опытом вождения как систематический курс обучения вождению мотоцикла.





Эван МакГрегор, Чарли Бурман

«Вокруг света на мотоцикле».

Ewan McGregor, Charley Boorman "Long Way Round".

Известный киноактер Эван МакГрегор («Звездные Войны», «Мулен Руж») совершил кругосветное путешествие на мотоцикле вместе с Чарли Бурманом. Они пересекли Восточную Европу и проехали по Украине и Казахстану. Большая часть путешествия прошла в России. Об этой поездке был снят фильм и написана книга. Книга рассказывает о трудностях пути и приключениях, которые довелось испытать авторам в путешествии. Увлекательная манера изложения сделает ее интересной широкому кругу читателей.

УЖЕ В ПРОДАЖЕ

Впервые на русском языке вышла книга Криса Скотта

«МОТОПУТЕШЕСТВИЯ: Книга Искателя Приключений»

(Chris Scott "Adventure Motorcycling Handbook", Trailblazer Publications 2005).

«Первое что мы сделали перед кругосветным путешествием — купили эту книгу»

Эван МакГрегор, актер («Звездные Войны», «Long Way Round»).

«Бесценная книга»

THE TIMES (UK).

«Библия байкера, с большим количеством практической информации»

THE TRAVELLER (UK).

Это 300 страниц увлекательной и познавательной информации. Книга Криса Скотта посвящена путешествиям на мотоцикле по экстремальным маршрутам, таким как пустыня Сахары, Африка, Ближний Восток, Индия, Азия и Латинская Америка. Книга адресована всем, кто ездит на мотоцикле и всем кому интересны такие путешествия. Автор книги делится своим опытом, накопленным за 20 лет путешествий по всем континентам мира и различной информацией, полученной от других путешественников.



«Искусство вождения мотоцикла», наверное, лучшее и наиболее полное пособие, когда-либо написанное на тему безопасного и эффективного вождения мотоцикла.

Фред Ро
Motorcycle Consumer News

Большинство книг по мотоциклам посвящено или истории развития разных марок, или устройству и ремонту мотоциклов, данная же книга – одна из немногих, посвященных безопасному вождению. Издание адресовано как начинающим, так и опытным мотоциклистам. Книга содержит много полезной информации, упражнений и практических советов, которые Вы не найдете ни в одном другом месте. После прочтения «Искусства вождения мотоцикла» Вы сумеете водить мотоцикл более грамотно и безопасно.

Эрик Шоаф
Library Journal

Водить мотоцикл опасно, но прочтение данной книги может существенно снизить риски, раскрыв принципы более грамотной и безопасной езды.

BMW Owners News magazine

Дэвид Хаф является известным и уважаемым инструктором по вождению мотоцикла. Данная книга – подробное и информативное пособие для желающих ездить эффективно и безопасно.

Wing World magazine

SPUTNIK BOOKS

www.motobook.ru

ISBN 5-9900565-3-2



9 785990 056534 >