



МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИИ)

**ПЕРВЫЙ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА**

Каретный Ряд, д. 2, Москва, 127006
Тел. (495) 539-55-19. Факс (495) 587-01-13
E-mail: info@edu.gov.ru
ОГРН 1187746728840
ИНН/КПП 7707418081/770701001

Органы исполнительной власти
субъектов Российской
Федерации, осуществляющие
государственное управление
в сфере образования

12.05.2021 № ГД-1105/05

О направлении методического пособия
для обучающихся вождению
мототранспортных средств

Минпросвещения России в целях оказания методической помощи организациям, осуществляющим образовательную деятельность по основным программам профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, (далее – организации), направляет для использования в работе методическое пособие для обучающихся вождению мототранспортных средств (включая описание психофизиологических особенностей обучающихся, назначения мотоэкипировки, основных элементов физической подготовки) (далее – методическое пособие), разработанное федеральным государственным бюджетным учреждением высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет» (МАДИ) в рамках государственного контракта по заказу Минпросвещения России.

Минпросвещения России просит руководителей органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственное управление в сфере образования, довести методическое пособие до сведения организаций, расположенных на территории субъекта Российской Федерации.

Приложение: на 35 л. в 1 экз.

**ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ**

Сертификат С4730С66ВЕ874А24А06D35В8С49025АЕВ3545D53
Владелец Глушко Дмитрий Евгеньевич
Действителен с 02.04.2020 по 02.07.2021

Д.Е. Глушко

Караваева Л.В.
(495) 587-01-10, доб. 3372

Методическое пособие
для обучающихся вождению мототранспортных средств
(включая описание психофизиологических особенностей обучающихся,
назначения мотоэкипировки, основных элементов физической подготовки)

Введение

Последние годы в Российской Федерации мотоцикл приобретает огромную популярность, так как является быстроходным и удобным видом транспорта.

Из года в год увеличивается количество мотоциклистов-любителей, которые имея водительское удостоверение на право вождения, еще не накопили достаточно знаний и опыта. Для повышения водительского мастерства на этапе обучения разработано данное методическое пособие в помощь обучающимся вождению мототранспортных средств.

Постепенно, в процессе обучения, накапливая практический опыт, мотоциклисты получают необходимые знания и отрабатывают приемы вождения. Данное методическое пособие предназначено для обучающихся вождению мототранспортных средств и призвано сформировать теоретический базис необходимых знаний и навыков.

Методическое пособие содержит следующие разделы:

перечень физических упражнений, необходимых для управления мототранспортным средством;

детализированный перечень мотоэкипировки, а также цифровых помощников мотоциклиста;

типологизация мототранспортных средств с учетом стажа и опыта вождения мотоциклиста;

международный анализ подходов в подготовке к управлению мототранспортным средством;

правила поведения и этикета водителя мототранспортного средства на дорогах общего пользования;

перечень необходимых упражнений для тренировки глазомера в целях

управления мототранспортным средством;

описание ситуаций на дороге, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям и способы их избежать;

рекомендации по подготовке водителя мототранспортного средства к управлению в городских условиях.

Перечень физических упражнений, необходимых для управления мототранспортным средством

При обучении управлению мототранспортным средством, необходимо помнить о своей физической подготовке. На начальной стадии обучения, в зависимости от выполняемых упражнений, возникает новая нагрузка на разные группы мышц. В дальнейшем повышается выносливость и мышцы привыкают к нагрузке.

Мышцы должны находиться в тонусе, а вместе с ними и связки, что в комплексе даёт хорошее общее физическое состояние и отличную реакцию на различные ситуации, возникающие при езде на мототранспортном средстве.

Основные упражнения для физической подготовки: подтягивания, отжимания, качание пресса, выброс ног, прыжки со сменой ног.

На весь комплекс даётся ровно восемь минут, которые необходимо равномерно распределить между всеми упражнениями и отдыхом – 30 секунд.

Подтягивания – 20 раз.

Отжимания – 60 раз.

Качание пресса – 40 раз.

Выброс ног – 40 раз.

Прыжки со сменой ног – 45 раз за 1 минуту.

Для повышения эффективности управления мототранспортным средством и снижения утомляемости необходимо выработать правильную посадку водителя мототранспортного средства.

Сидеть следует прямо, немного наклонившись вперед, при этом руки свободно лежат на рукоятках руля, а локти слегка согнуты и приближены к

туловищу. Ноги во время езды ставят устойчиво на подножки, колени обжимают топливный бак (Рисунок 1).

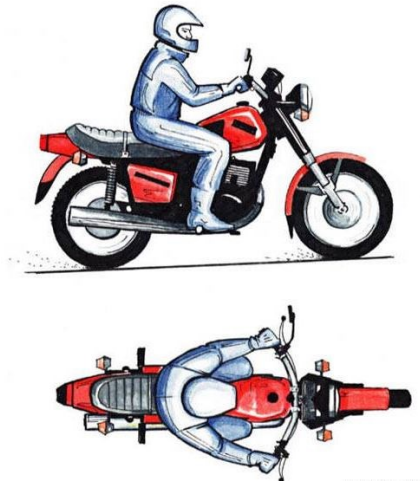


Рисунок 1 – Правильная посадка мотоциклиста

Безопасность и комфорт движения при управлении мотоциклом напрямую зависит от регулировки органов управления. Воздействие на них должны оказывать легко и быстро. Измените, если нужно, положение руля и подножек. Многие мототранспорты средства имеют регулировки положения рычагов на руле под размер своей ладони. Держать все время пальцы на рычагах сцепления и тормоза не следует — лучше надежно обхватить рукоятки руля. Установите педаль тормоза так, чтобы было удобно нажимать на нее, не снимая ноги с подножки.

Для улучшения обзорности отрегулируйте положение зеркал таким образом, чтобы они отражали большее пространство сзади мотоцикла. При изменении нагрузки на мотоцикл следует повторно провести регулировку зеркал.

Водительское мастерство необходимо вырабатывать, выполняя ряд специальных упражнения, нацеленных на развитие и совершенствование навыков управления. Набор упражнений включает в себя основные маневры и отработку сложных элементов, качество исполнения которых напрямую влияет на безопасность движения.

Упражнения для совершенствования мастерства:

Медленная езда – основное упражнение, которое необходимо выполнять три раза в неделю по двадцать минут. По достижению высокого результата можно сократить количество упражнений до одного раза в месяц.

Восьмерка – упражнение, которое необходимо выполнять по одному часу два раза в месяц.

Старт с поворотом необходимо выполнять каждый месяц по 60 минут.

Крест – упражнение, которому необходимо выделять по 15 минут два раза в неделю.

Замедление необходимо выполнять по 60 минут. Отрабатывать один раз в месяц.

Поворот – упражнение, которое необходимо выполнять перед началом каждого сезона в течении 60 минут. Перед первым сезоном необходимо тренироваться с этим упражнением на протяжении полугода по 1 часу в месяц.

Внутренняя траектория выполняется в течении 60 минут один раз в месяц.

Уклонение – аналогично предыдущему упражнению, раз в месяц по 60 минут.

Смена траектории – упражнение, которое необходимо делать два раза за сезон по 60 минут. После большого перерыва данное упражнение необходимо выполнять по два часа.

Поворот-торможение-поворот выполняется два раза за сезон по 60 минут.

Описание упражнений.

Упражнение 1. Медленная езда.

Управлять мотоциклом на низкой скорости сложнее, чем на высокой. Во-первых, труднее держать равновесие, а во-вторых, нужно привыкнуть к рычагу сцепления, ручке газа и научиться интуитивно понимать отклики мотоцикла при воздействии на рычаг и ручку. Если рычаг сцепления полностью отпущен, то двигаться медленно не получится, так как двигатель заглохнет. Если рычаг полностью выжат, двигатель вообще не крутит колёса. Нужно найти такое взаимное положение рычага и ручки газа, чтобы и двигатель работал устойчиво, и скорость была невысокой.

Упражнение выполняется на большой свободной площадке. Двигайтесь как можно медленнее вдоль прямой линии. Найдите такое взаимное положение ручки газа и рычага сцепления, при котором мотор работает ровно и устойчиво. Важно понимать, что газ и сцепление в данном случае взаимосвязанные параметры, то есть для снижения скорости можно прикрыть ручку, а можно сильнее выжать сцепление. Не опускайте голову, смотрите прямо перед собой, для ориентации в пространстве используйте периферийное зрение и удерживайте равновесие. Когда движение станет равномерным, ещё снизьте скорость. Опять найдите нужные параметры сцепления и газа. Снижайте скорость поэтапно, пока ваша скорость не сравнится со скоростью пешехода (примерно 5 км/ч). Главная задача — научиться пользоваться газом и сцеплением, доведя процесс до автоматизма.

Упражнение 2. Восьмерка.

Разворот в ограниченном пространстве — на узкой дороге, тесной парковке и т.д. — является одним из самых трудных манёвров для любого мотоциклиста: на низкой скорости мотоцикл очень неустойчив и такой разворот довольно редко встречается в повседневной езде, поэтому навык сам по себе не нарабатывается. Следует отметить, что разворот вправо многим водителям даётся труднее, чем разворот влево. Дело в том, что при развороте руль поворачивается на максимальные углы, одна рука получается прижатой к телу, а другая почти полностью выпрямленной. Большинству людей удобнее работать газом выпрямленной рукой, а сцеплением — прижатой. При отработке данного упражнения и других маневрах, выполняемой на низкой скорости нельзя использовать передний тормоз. Такое торможение приведёт к тому, что мотоцикл завалится внутрь поворота. Скорость следует регулировать либо газом-сцеплением, либо задним тормозом.

Лучшим упражнением для тренировки разворота является восьмёрка, представляющая по сути два разворота в разные стороны. Чем меньше расстояние между крайними точками, тем выше ваше мастерство.

Упражнение выполняется на площадке. Главное, чтобы ваша восьмёрка не ограничивалась ничем по бокам, тогда при заваливании мотоцикла вы сможете

просто добавить газ и поехать прямо, избежав падения. Поставьте два ориентира, лучше всего, если это будут дорожные конусы. Начните с 12 метров или с большего расстояния. Когда освоитесь на 12 метрах, переходите на 9, потом на 6. Не каждый мотоцикл допускает шестиметровую восьмёрку, в некоторых моделях руль просто не может повернуться на нужный угол. В таком случае, естественным пределом станет восьмёрка с рулём в крайнем положении.

Упражнение 3. Старт с поворотом.

В больших городах часто бывает необходимо начать движение с поворотом. Например, при выезде со двора на улицу, ширина которой уменьшена припаркованными машинами, при выезде с парковочного места у обочины или на большом паркинге в торговом центре.

Освоить следует как старт с 90-градусным поворотом, так и старт под 135 градусов. Во-первых, если вы умеете уходить со старта с таким крутым поворотом, то уж обычный выезд сможете сделать наверняка. Во-вторых, при таком старте удобнее смотреть на движение: не нужно выворачивать голову выбирая подходящий момент для встраивания в поток.

Упражнение 4. Крест.

Последнее упражнение на тему маневрирования на низкой скорости, объединяющее в себе навыки, наработанные в предыдущих трёх упражнениях.

Выберете просторную пустую площадку, на которой возможно схематично изобразить крестообразный перекресток с двухсторонним движением, ширину одной полос следует принять равной 3,5 метра. Для выполнения упражнения расставьте конусы, обозначающие зону перекрестка, траектория движения должна проходить по контуру перекрестка, описывая его границы. Таким образом, при движении на малых скоростях будет возможность отработать старт с поворота, медленную езду и развороты в разные стороны.

Тонкости:

Не используйте передний тормоз, только задний.

Главное – идеальное поддержание баланса газ-сцепление.

Поворачивайте руль на максимально возможный для вас угол, и постоянно этот угол увеличивайте, пока не достигнете конструктивных ограничений вашего мотоцикла.

В поворотах и разворотах смотрите как можно дальше вдоль траектории, выворачивая голову.

Не наклоняйте голову, смотрите «вдоль горизонта».

Работайте рулём уверенно, не давайте ему болтаться при движении в наклоне. При смене курса или распрямлении траектории переключайте руль осознанно, с чётко дозированным усилием.

Держите тело вертикально, переключайте мотоцикл под собой.

Упражнение 5. Замедление.

Экстренное жесткое торможение – не обязательно до полной остановки – самый важный приём для любого мотоциклиста. Практически в любой поездке приходится сбрасывать скорость со 100 до 50, но как правило такое торможение заканчивается не остановкой, а разгоном. В самом деле, полная остановка в условиях напряженного движения сама по себе опасна. Быстрое и эффективное замедление позволяет выиграть время и место для принятия решения и последующего манёвра.

Тормозной путь мотоцикла меньше, когда торможение происходит «на колесах», то есть падание или преднамеренное укладывание мотоцикла на бок только увеличит время, необходимое для полной остановки.

Последовательность действий в случае аварийного замедления точно такая же, как в случае штатного: правая рука давит на рычаг с нарастающим усилием, правая нога давит на педаль с нарастающим усилием. Усилие меняется в зависимости от текущей ситуации. Левая рука и левая нога по возможности переключают скорости вниз. Единственное отличие экстренного торможения в том, что все эти действия выполняются быстрее. Именно быстрее, а не резче.

Упражнение 6. Поворот.

Как только вы выезжаете с парковки и набираете скорость человека, бегущего трусцой, техника прохождения поворотов становится другой. Теперь

в повороте нужно наклоняться внутрь и применять контрруление.

Скоростные повороты нужно уметь проходить грамотно и безопасно. Правильная техника при прохождении поворота позволит наклонять мотоцикл на меньший угол. Это делает поворот безопаснее для всех типов мотоциклов, но особенно это важно для тяжёлых круизеров – низкий клиренс и широкие платформы для ног сильно ограничивают угол наклона.

Каждый поворот можно разбить на четыре части – торможение, газ, взгляд, наклон.

Тормоз – Замедлитесь до скорости, которая позволит безопасно пройти поворот. Все ваши подготовительные действия – замедление, торможение и переключение вниз – должны быть завершены до поворота. На этой стадии нужно также наметить точку входа в поворот.

Газ — Добавьте газ до ровного или чуть-чуть приоткройте, чтобы мотоцикл начал очень слабо ускоряться. Задача – привести подвеску в стабильное состояние до точки наклона.

Взгляд-Наклон — Поверните голову и посмотрите вдоль предполагаемой траектории. Хорошо, если выход из поворота виден. Если нет – направьте мотоцикл в сторону предполагаемого выхода и смотрите как можно дальше в раскручивающийся поворот. Начните поворот, когда покажется выход из него. С помощью контрруления наклоните мотоцикл в поворот. Старайтесь сразу подобрать нужное усилие, чтобы не пришлось подруливать в наклоне.

Отрабатывать поворот следует на большой свободной площадке. Выберите стометровый отрезок, примерно посередине наметьте точку поворота. Выполните 5-10 поворотов в одну сторону, потом в другую.

Упражнение 7. Внутренняя траектория.

Стандартная траектория строится по правилу «снаружи-внутри-наружу». То есть перед правым поворотом вы смещаетесь левее, проходите поворот близко к внутренней бровке и выходите на левую сторону полосы. Это прекрасно работает, когда встречное направление ничем не угрожает или, когда следующий поворот такой же как предыдущий – то есть правый после правого или левый после левого.

В других случаях лучше использовать траекторию «снаружи-внутри-внутри» — это безопаснее и эффективнее.

Безопаснее она потому, что некоторые водители, выезжают на встречное направление в начале левого поворота или в конце правого.

Эффективнее она потому, что на дорогах правый поворот как правило сменяется левым. Не всегда, конечно, но очень часто. Поэтому, чтобы грамотно войти в следующий поворот, на выходе из этого поворота вы должны смещаться внутрь, а не наружу.

Проходится «внутренняя траектория» в два приёма. Во-первых, предварительное руление, то есть небольшое отклонение руля, позволяющее следовать вдоль поворота. Во-вторых, собственно руление, то есть значительное отклонение руля, смещающее мотоцикл снаружи полосы вовнутрь. Апекс при такой траектории получается очень поздним и по сути совпадает с выходом из поворота.

Упражнение 8. Уклонение.

Нужно запомнить три главных правила:

1) Прежде всего — скорректируйте скорость. Это не обязательно значит «затормозите», иногда нужно ускориться. Снижение скорости даёт всем участникам надвигающейся проблемы время на раздумья и место для маневра. Даже если уклониться не получится, и столкновение произойдёт, низкая скорость уменьшит тяжесть последствий.

2) Уклоняйтесь только когда это действительно необходимо. Если вы тормозите, у вас есть время подумать и принять наилучшее решение. Но если вы уклоняетесь с самого начала, а второй водитель вдруг решает изменить скорость и/или направление движения, вы уже не сможете передумать и начать тормозить.

3) Разделяйте торможение и руление. В критической ситуации и тормоза, и руление применяются по полной, осуществляя один из трёх сценариев (в зависимости от распределения во времени управляющих воздействий): снос переднего колеса и падение, снос заднего колеса и лоусайд или (если вообще всё было сделано неправильно) снос переднего колеса и хайсайд.

Тонкости:

1. Маневр уклонения — это два последовательных контрруления.
2. Не забывайте держать голову повыше и смотреть горизонтально.
3. Эффективность уклонения зависит не от силы воздействия на ручку, а от продолжительности.
4. Торможение заканчивается до руления.
5. По возможности, прокладывайте траекторию уклонения в полутора-двух метрах от препятствия.
6. Поскольку уклонение очень быстрый манёвр, не нужно свешиваться.
7. Не зажимайте руки, держитесь за мотоцикл ногами.
8. Это упражнение, как и все остальные, требуют постепенности. Поначалу оттормаживайтесь до маленькой скорости, примерно до 20 км/ч.
9. При торможении на забывайте про навыки, полученные в упражнении номер 5. И переключитесь на вторую передачу.
10. Поскольку средняя машина имеет длину примерно 4 метра, уклоняйтесь как минимум на три метра от стартовой прямой.
11. Смотрите не на препятствие, а на объезд.
12. После второго руления выпрямите мотоцикл и добавьте газу.
13. Разметьте два симметричных препятствия, чтобы можно было развернуться и отработать уклонение в другую сторону.

Упражнение 9. Смена траектории.

Цель упражнения — научиться смещать траекторию на метр-другой в середине поворота. Для него отлично подойдёт та же площадка, что и для упражнения 6, только в середине прописываемой арки нужно начертить мелом или выклеить скотчем крест.

Тонкости:

Сначала потренируйте упражнение №6 («тормоз-газ-взгляд-наклон»), проезжая прямо через центр креста. Добейтесь стабильности.

Далее начните менять траекторию, распрямляя или, наоборот, сужая ее, и объезжайте крест с одной или с другой стороны примерно в метре-полутора от центра креста.

Используйте контрруление – давите внутреннюю ручку, чтобы сузить траекторию и внешнюю, чтобы пройти пошире.

Упражнение 10. Поворот-Тормоз-Поворот.

В упражнении №8 неоднократно подчёркивалось, что нельзя одновременно резко рулить и тормозить.

Возможно применить тормоза в повороте, но нужно понимать, что этот приём требует мастерства.

Замедление в повороте требует хорошего чувства мотоцикла, необходимо понимать, какой коэффициент сцепления имеет шина мотоцикла с асфальтом в данный момент времени. Если вам нужно тормозить сильнее, придётся сначала уменьшить угол. А если нужно сильнее наклониться, придётся сначала чуть уменьшить давление на тормоза. Данный маневр требует высокого мастерства и нет предельно точно алгоритма для каждой из возможных ситуаций, учитывающего тип мотоцикла, давление в шинах, их марку и характеристик дорожного покрытия.

Существует два способа снизить скорость в повороте. Выбор зависит от того, как сильно нужно замедлиться. Первый способ — плавное закрытие газа или торможение прямо в наклоне, с одновременным распрямлением мотоцикла. Он работает только если нужно лишь немного сбросить скорость.

Второй способ — быстро распрямить мотоцикл, оттормозиться по полной и либо остановиться, либо снова наклониться и закончить поворот. Этот метод требует больше пространства и понимания обстановки сзади. Использовать его возможно только в аварийных ситуациях.

Детализированный перечень мотоэкипировки, а также цифровых помощников мотоциклиста

Мотоэкипировка предназначена для того, чтобы максимально снизить последствия дорожно-транспортного происшествия и защитить водителя от травмирования.

Европейские стандарты устанавливают минимальные уровни различных характеристик для мотоциклетной одежды и защитной мотоэкипировки, которые гарантируют, что продукция обеспечивает высокий уровень защиты.

В Директиве Личного Защитного Оборудования (Personal Protective Equipment Directive) подробно объясняется, какая одежда является защитной для мотоциклистов, а какая нет. Существует четкая классификация одежды для мотоциклистов.

С практической точки зрения, одежда для мотоциклистов подразделяется на три группы:

4) Не защитная, или не защищающая. Верхняя одежда, которая создает защитный барьер с погодными факторами: теплом, холодом, ветром и дождем.

5) Не защитная, или не защищающая, укомплектованная противоударными протекторами с маркировкой CE. К этой категории относится не защитная, или не защищающая одежда (как и в пункте 1), но укомплектованная сертифицированными протекторами с маркировкой CE в области плеч, локтей, коленей или спины.

6) Защитная. Мотокуртки, мотоштаны, полные мотокомбинезоны или мотокомбинезоны из двух предметов, ботинки и перчатки, которые производитель называет защитными. Такая мотоодежда тестируется в соответствии с Европейским стандартом (или в соответствии со стандартом Cambridge, или со стандартом SATRA) и имеет маркировку CE. Предметы мотоодежды должны комплектоваться защитными протекторами с маркировкой CE.

Защитная мотоодежда для мотоциклистов и противоударные защитные протекторы должны продаваться с руководством, в котором содержится информация о том, как проводилось тестирование изделия, каковы были результаты тестирования, как вытаскивать/снимать и устанавливать обратно защитные вставки (что может оказаться необходимым в случае чистки изделия), а также предполагаемый срок службы изделия и способы определения того момента, когда пришло время заменить это защитное оборудование.

Части тела, которые необходимо защищать:

Голова. Даже на скорости 20 км/ч падение с мотоцикла с ударом головы может привести к тяжелейшим последствиям для жизни и здоровья.

Ноги — стопы и голени. Большая часть дорожных событий происходит на

уровне ног мотоциклиста: бампера машин, разделительные дорожные блоки, падение мотоцикла на ногу.

Колени, локти, ладони. Эти части тела мотоциклист рефлекторно выставляет первыми при падении/потере равновесия, скольжении.

Плечо, ключица, шея.

Бедра. Страдают при скольжении по асфальту.

Позвоночник.

Список необходимой мотоэкипировки:

7) Мотошлем-интеграл любой фирмы и стоимости, но обязательно сертифицированный.

8) Мотоперчатки кожаные, с защитой костяшек пальцев, полностью закрывающие запястье, марка не важна. Значение имеет толщина кожи, качество швов, хорошая посадка по руке и возможность свободного движения пальцев (особенно мизинцев).

9) Наколенники. Оптимально: с хорошим креплением в трех точках, плотно обхватывающие колено и голень. Такие наколенники можно носить поверх штанов. Шарнирные мотонаколенники могут царапать бак и неудобны под одеждой.

10) Мотоботы с защитой носка, пятки и щиколотки. В идеале, наколенники должны вставляться в мотоботы и образовывать монолит от колена до носка.

11) Мотокуртка. Лучший вариант — кожаная со встроенной защитой локтя, плеча, спины.

12) Моточерепаха. Имеет полный набор защиты верхней части тела, включая позвоночник, на сетчатой основе. К моточерепахе сверху нужна еще одежда: куртка или джерси, иначе при скольжении защита работает плохо.

Важно понимать, что мотоэкипировка сработает ровно настолько насколько она технологически грамотно изготовлена. При этом, мотоэкипировка не сможет защитить от критических последствий серьезных дорожно-транспортных ситуаций, но в большинстве случаев мотоэкипировка позволяет снизить тяжесть травм и повреждений.

Выбор защитной экипировки

Если голову надежно защищает шлем, то лицо чаще остается открытым. Лишь «интегралы» и некоторые другие модели имеют лицевые экраны. Ветровой щиток мотоцикла не обеспечивает полной защиты лица и глаз. Воздушный поток, идущий поверх него, заносит капли воды, насекомых и песок. Кроме того, от ветра слезятся глаза. Обычные диоптрийные очки (у мотоциклиста они должны быть только с ударопрочными линзами) могут защитить глаза от прямого попадания посторонних предметов, но не спасут от ветра и соринок.

Существует несколько видов лицевых экранов, которые могут закрывать все лицо или его часть. Выбирая лицевой экран, убедитесь, что он подходит к шлему, его крепление достаточно надежно (чтобы его не сдуло ветром). Материал экрана должен быть ударостойким, о чем свидетельствует метка о соответствии стандартам.

Мотоциклетные очки бывают нескольких видов, кроме того, можно использовать очки для горнолыжников или велосипедистов. Солнечные очки можно носить только при ярком дневном свете. В любом случае очки должны не снижать обзор и видимость и надежно держаться под шлемом, чтобы их не сдвигало потоком воздуха. Если очки имеют пластиковую маску (или более короткую полумаску), то она не должна затруднять дыхание и в то же время не давать запотевать внутренней поверхности. При использовании лицевых экранов или очков их поверхность всегда должна быть чистой. Очищают их только слабым мыльным раствором или специальными жидкостями — очистителями пластика. Не следует протирать поверхность всухую — после нескольких таких чисток очки придут в негодность.

Для мотоциклистов производятся специальные куртки и брюки или комбинезоны. Такая одежда предпочтительнее, ведь она спроектирована с учетом того, что мотоциклист находится в сидячем положении. Поэтому рукава и штанины несколько длиннее. Кроме того, имеются специальные запахивающиеся замки на молниях и «липучках», чтобы не проникали ветер и вода.

Для поездок в холодную погоду внутрь надевают несколько теплых вещей, часто используют специальное термическое белье. Верхняя одежда — ветрозащитная, она не должна допускать холодный воздух к открытым частям тела.

Не забывайте, что специальная одежда не только повышает комфорт при езде, но является элементом активной безопасности. Яркие цвета делают мотоциклиста более заметным на дороге в туман, дождь и сумерки, а светоотражающие нашивки — ночью.

Обувь также играет важную роль в снижении травматизма. Закрывающие лодыжку кожаные боты защитят от множества неприятностей: камней, летящих из-под колес встречного транспорта, ожогов о выхлопные трубы. Резиновые подошвы не дают скользить по тротуару и подножкам мотоцикла. При авариях боты предохраняют ноги от вывихов, ушибов и переломов.

Перчатки защищают руки от камней, ветра, солнца и холода, а при падениях от ссадин и синяков. Рекомендуется иметь несколько видов перчаток, различных по толщине и степени защиты, подходящие под различные условия внешней среды и дорожной обстановки.

Защита от дождя. Специальная непромокаемая одежда, надеваемая поверх обычной. Цельные комбинезоны или костюмы из двух частей чаще всего изготавливают из поливинилхлорида или нейлона ярко-оранжевой или желтой окраски. У куртки с высоким воротом передняя молния имеет «липучки» или кнопки для фиксации.

Выбирая влагонепроницаемую одежду, не забудьте о защите от воды для перчаток и бот. Обычно она имеет большой размер, чтобы надеваться поверх и не мешать управлению. Защиту на боты следует снимать перед ходьбой.

Цифровые помощники мотоциклиста:

– «Умный» мотоциклетный шлем Skully AR-1:

Помимо встроенной гарнитуры, этот девайс обладает одной уникальной особенностью – камерой заднего вида с углом обзора в 180°, а также дисплеем, на который выводится информация с камеры, указания навигатора и другие данные.

Мототранспортные средства могут быть оснащены функцией громкой связи, что значительно удобнее в использовании, чем проводная гарнитура. Поэтому востребованы беспроводные переговорные устройства с широким радиусом действия.

Переговорные устройства, независимо от класса, должны иметь широкий функционал.

Возможности мобильного телефона, интегрируемого с гарнитурой:

- Быстрый набор — минимум для одного телефонного номера.
- Поддержка голосового набора.
- Функция повторного набора последнего номера.
- Совместимость с Maps.Me, Waze.

FM-радио:

- Частотный диапазон — чем шире, тем лучше.
- Должна иметься функция RDS, подключаемая к лучшей частоте в зоне.
- Большое количество предустановленных станций.
- Возможность автоматического запоминания станций — от 8 и более.
- Функция автоматического глушения радио при входящих телефонных звонках.

GPS, ГЛОНАСС:

- Совмещаться с большей частью мото-навигационных программ.
- Иметь голосовые подсказки.
- Интегрироваться с большинством современных смартфонов.

Аудио система:

– Оснащаться голосовым меню, с возможностью обновления мультязыковых пакетов.

- Оборудована направленным микрофоном, защищённым от ветра.
- Иметь функцию NDVC.

– Громкость должна регулироваться для всех типов шлемов, в том числе закрытых.

Список приложений, которыми пользуются мотоциклисты:

- Яндекс.Навигатор — для навигации;
- Ski Tracks — для записи интересных треков, скорости и других показателей маршрута;

– Twitter – через него поступают сообщения программы помощи на дорогах Мотоситизен.

Мотоситизен или мотограждане – это своего рода сервис взаимовыручки байкеров, основной целью которого является оперативная помощь мотоциклистам, столкнувшимся с трудностями на дорогах. Юридическая и техническая помощь при ДТП, эвакуация и многое другое – вот далеко не полный список того, что можно получить с ее помощью.

Типологизация мототранспортных средств с учетом стажа и опыта вождения мотоциклиста

Классификация современных мотоциклов.

Согласно терминологии Правил дорожного движения (ПДД), к мотоциклам относятся двухколесные механические транспортные средства с боковым прицепом или без него, которые, в отличие от мопедов, имеют рабочий объем двигателя более 50 см³ и максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч. К мотоциклам также приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг. Мотоциклы необходимо регистрировать в ГИБДД (Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.1994 № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», а также Приказ МВД России от 21.12.2019 № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств», ФЗ от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Существует несколько классификаций современных мотоциклов:

- по рабочему объему — легкие, средние, тяжелые;
- по типу рабочего процесса двигателя — двухтактные и четырехтактные;

— по совокупности конструктивных признаков — стандартные (классические) мотоциклы, круизеры (чопперы, кастомы), спортбайки, туристские мотоциклы, мотоциклы двойного назначения, мотоциклы специального назначения, спортивные, мотовездеходы (трех- и четырех колесные или ATV), мотороллеры (скутеры). Кроме того, некоторые мотоциклы могут оснащаться боковым прицепом (коляской). Классификация по совокупности конструктивных признаков весьма условна, поскольку все чаще создаются мотоциклы – «гибриды», сочетающие в себе признаки разных классов.

«Мопед» - двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 см³, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт. К мопедам приравниваются квадрициклы, имеющие аналогичные технические характеристики. Право управления мопедом или скутером подтверждается водительским удостоверением категории «М».

Если же объем двигателя более 50 см³ или его мощность более 4 кВт, то это транспортное средство признается не мопедом, а мотоциклом. Для них требуются права другой категории: «А1» для мотоциклов объемом мотора до 125 см³ или «А», подходящая для мотоциклов любой мощности.

Международный анализ подходов в подготовке к управлению мототранспортным средством

В каждой стране существуют свои стандарты подготовки водителей мототранспортных средств. Далее рассмотрим, как подходят к подготовке водителей в некоторых странах:

Германия

В Германии существует 4 категории на мотоциклы:

1. Категория АМ – мопеды – выдается автоматически с получением водительского удостоверения на управление легковыми автомобилями.

Максимальная скорость до 45 км/час. Отдельно эту категорию можно получить с 16 лет.

2. Категория А1 - даёт право на управление легкими мотоциклами с рабочим объемом двигателя до 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт. Отдельно эту категорию также, как и в случае с АМ, можно получить в 16 лет.

3. Категория А2 - даёт право на управление мотоциклами с максимальной мощностью, не превышающей 35 киловатт. Отдельно эту категорию можно получить с 18 лет.

4. Категория А - даёт право на управление любыми мотоциклами без ограничений по мощности и скорости. Такую категорию можно получать с 24 лет или с 20 лет при условии владения правами категории А2 более 2 лет.

Подготовка водителей мотоциклов начинается с теоретического обучения, которая составляет 24 часа, из которых 18 часов уделяется общим правилам и 6 часов – специальным занятиям по мототеории.

Практические занятия включают в себя несколько упражнений:

1) Stop and Go

Включить левый поворотник, посмотреть в зеркало, повернуть голову влево, тронуться, выключить поворотник, проехать 10 метров, остановить мотоцикл, опереться на асфальт левой ногой.

2) Движение по кругу с малой скоростью.

Совершение движения по кругу (диаметр 4,5 метра), в обе стороны —по часовой и против.

3) Прямо со скоростью пешехода

Со скоростью 4-7 км в час проехать прямо 25-30 метров.

4) Короткий слалом

На расстоянии 7 метров друг от друга расставляются конусы. Нужно разогнаться до 30 км в час и на 3 передаче не тормозя и не меняя скорости пройти слалом.

5) Длинный слалом

Четыре конуса расставляют на расстоянии 9-ти метров друг от друга, последние два — на расстоянии 7.5 метров друг от друга. На скорости 30 нужно пройти слалом.

6) Медленный слалом

Конусы, в количестве 6 штук, устанавливаются на расстоянии 4 метров друг от друга. Скорость — 4-7 км/час. Прохождение упражнения на время- минимум 15 секунд, максимум- не ограничено.

7) Резкое торможение

Разогнаться до 50 км. в час и применить резкое торможение до полной остановки.

8) Уклонение без торможения

Разогнаться до 50 км. в час, перед конусом выжать сцепление, положить мотоцикл в левый вираж, тут же выйти из виража возле второго конуса (между ними 9 метров) и вернуться на изначальную траекторию.

9) Уклонение с предварительным торможением

Разогнаться до 50 км. в час, перед конусом выжать сцепление, положить мотоцикл в левый вираж, замедлиться с 50 до 30, уклониться и вернуться на изначальную траекторию. Между конусами 7 метров

США

В Соединенных Штатах, нет правила обязательного прохождения автошколы, ученик может изучить все правила сам, и прийти на экзамен в учреждение под названием Department of Motor Vehicles (DMV).

Получение прав происходит следующим образом:

1. Записаться на сдачу и приехать на экзамен на своем мотоцикле.
2. После чего водителю выдают рацию и микрофон для связи с инструктором.
3. Если все команды были выполнены успешно, водителю выдают документ о сданном экзамене, после чего водитель может прийти в DMV и получить свои права.

Финляндия

В Финляндии при наличии прав категории «В», для получения категории «А» необходимо пройти 6-ти часовой курс лекций, который включает в себя: виды мотоциклов и их особенности, органы управления, устройство мотоцикла, правильное местоположение мотоцикла при движении и т.д.

После чего обучающийся направляется на экзамен в Ajovarma (финский аналог ГИБДД). После успешной сдачи экзамена на электронную почту высылаются результаты и сертификат о прохождении теоретической части.

Практические упражнения такие же, как и в Германии:

- 1) Stop and Go
- 2) Движение по кругу с малой скоростью.
- 3) Прямо со скоростью пешехода
- 4) Короткий слалом
- 5) Длинный слалом
- 6) Медленный слалом
- 7) Резкое торможение
- 8) Уклонение без торможения
- 9) Уклонение с предварительным торможением

В рассмотренных европейских странах, в отличие от США, при обучении управлению мототранспортным средством больше внимания уделяется практической и теоретической подготовке, которую курсант может получить только в специализированном образовательном учреждении. При этом во всех странах предъявляются высокие требования к уровню подготовки водителей, проверяемых посредством успешной сдачи итоговых экзаменов.

Правила поведения и этикета водителя мототранспортного средства на дорогах общего пользования

Водитель – главный участник в процессе дорожного движения, и в критической ситуации от его психофизиологических особенностей зависит вероятность возникновения ДТП. Специфика психической деятельности водителя в конкретной дорожно-транспортной ситуации, выражающаяся в адекватности или неадекватности его действий и поведения объективным требованиям дорожной

обстановки, обусловлена воздействием как внешних, так и внутренних факторов системы «Водитель — Автомобиль — Дорога — Среда». По статистике 70-80% ДТП происходит из-за ошибок водителей.

Психологические навыки оказывают прямое влияние на восприятие и отношение к скорости передвижения на мототранспортном средстве.

Психологические навыки:

- координация;
- внимание;
- концентрация;
- образное представление;
- восприимчивость;
- способность запоминать;
- страх;
- уверенность;
- правила поведения и этикет.

Водитель мототранспортного средства должен обладать хорошей координацией для того, чтобы воздействовать на органы управления мотоцикла (руль, педали передач, тормоз) в условиях высокого уровня опасности, быть внимательным и сконцентрированным на дорожной обстановке. Ключ к полному контролю над мотоциклом заключается в способности полностью сосредотачиваться на вождении. Это так же важно, как владение навыками и приемами управления.

Концентрация зависит также от физического состояния вашего тела. Низкий уровень сахара в крови, усталость могут сильно понизить вашу способность концентрироваться. Вы должны научиться проводить самодиагностику организма и следить за уровнем стресса. Это довольно просто, потому что стресс проявляется через физиологию. Все мышцы — пресс, плечи, руки — напрягаются, дыхание становится неравномерным. В таком состоянии организм утомляется быстрее.

Глубокие расслабленные вздохи помогут насытить кровь кислородом. Мышцы станут работать эффективнее, тело расслабится и увеличится концентрация

внимания. Правильное дыхание не ограничивается грудной клеткой, живот тоже должен участвовать в процессе. Положите руку на живот и попробуйте дышать. Вы должны почувствовать, что воздух входит и выходит из вас безо всякого напряжения. Следите за дыханием, и как только вы поймете, что дышите только грудью, тут же подключайте живот.

Внимание — это процесс выделения важного из большого количества входящей информации. Любая ситуация требует определенного количества внимания. По мере освоения навыков скорость возрастает, потому что меньше внимания тратится на управление, и больше — на саму езду.

Водитель должен обладать образным представлением и быть восприимчивым к окружающей обстановке.

Способность запоминать наделяет водителя мототранспортного средства знанием маршрута, участков, где необходимо изменять скорость и передачу.

Данные навыки необходимо тренировать.

Страх является главным препятствием для оттачивания навыков и освоения новых приемов, но страх полезен и необходим для самосохранения. У каждого мотоциклиста, как и у каждого человека есть свой порог страха. При этом уровне человеческий мозг перестает обрабатывать поступающую информацию. Например, если водитель будет двигаться со слишком высокой скоростью, к которой он не привык, его мозг заблокирует входящую информацию об окружающей обстановке и если мотоциклист упадет, он не будет помнить самого падения.

Противоположность страху — это уверенность. Уверенность строится на знаниях и убежденности. Знание строится на анализе физического и психологического опыта. Убежденность строится на вере в то, что ваши знания верны.

Мотоциклист является невидимым для других участников дорожного движения. Это необходимо помнить всегда и не рассчитывать, что другой водитель вас заметил, даже после установки визуального контакта с ним. При этом необходимо быть вежливым на дороге, носить мотоэкипировку вне зависимости от дальности поездки и температуры окружающей среды, быть готовым к различным

внештатным ситуациям, быть внимательным, никогда не менять траекторию движения без предварительного взгляда через плечо, а не по зеркалам, быть терпеливым, следить за скоростью приближающихся транспортных средств, помнить про дистанцию, никогда не стремиться проскочить между двумя остановившимися автомобилями, следите за дверьми автомобилей.

Этикет мотоциклистов – это особые правила:

- приветствуйте других мотоциклистов;
- ездите безопасно;
- опережайте безопасно;
- уважайте других людей;
- ездите между рядами предельно осторожно;
- предлагайте помощь другим мотоциклистам в случае необходимости;
- никогда не трогайте чужой мотоцикл без разрешения.

Перечень необходимых упражнений для тренировки глазомера в целях управления мототранспортным средством

Зрение является основным источником информации для водителей всех транспортных средств. Практически все решения при вождении основываются на полученной визуальной информации. Поэтому важно уделять внимание развитию зрительных качеств водителя.

К свойствам зрительного анализатора относятся:

Адаптация (приспособляемость глаза к изменению освещенности);

Острота зрения;

Цветоощущение;

Поле зрения;

Глубинное зрения (глазомер);

Динамический глазомер.

Особенно трудно воспринимать и оценивать расстояния до движущихся объектов во время движения в транспортном потоке. В данном случае восприятие расстояния до объекта осуществляется с помощью динамического глазомера.

Динамическое зрение основано на оценке скорости и направления вместе с восприятием расстояния и времени. Острота динамического зрения зависит от ряда факторов, часть из которых относится к свойствам зрительного анализатора водителя и поддается тренировке: координация работы между мышцами шеи и глаз, степень развития периферического зрения. Динамический глазомер необходим водителю для выбора безопасных дистанций и боковых интервалов, при обгоне и опережении, при въезде в узкие места (ворота, арки и т.д.), при движении задним ходом и выполнении сложных маневров.

Также важно понимать разницу между скоростью и восприятием скорости. Например, если во время движения смотреть на землю перед собой, то скорость будет восприниматься очень высокой, но при переключении внимания вдаль на объект находящийся без движения, возникнет ощущение, что движения не происходит. При этом реальная скорость не изменится.

Выполнение упражнений для развития качеств зрительного восприятия является залогом безопасности на дороге. Например, регулярная тренировка развивает глазомер - свойство, определяющее мастерство водителя.

Упражнения для тренировки глазомера.

Самыми простыми упражнениями для тренировки не требующими специальной подготовки - рисование от руки прямых параллельных линий на чистом листе бумаги. Возьмите чистый лист, нарисуйте одну линию максимально ровно и выдерживая одинаковый интервал нарисуйте параллельно еще 10 линий. Следите, чтобы они были одинаковой длины, располагались параллельно и на равном расстоянии друг от друга. Упражнение можно усложнить, рисуя линии с различным уклоном.

Следующее упражнение тоже хорошо подходит для тренировки глубинного зрения. Нарисуйте отрезок на листе бумаги и разделите данный отрезок на 10 равных частей (важно, чтобы лист не имел типографских линий или клеток). Упражнение можно видоизменять, выбирая различные длины отрезков и количество делений. Сложнее делить отрезок на нечетное количество частей. Также можно

усложнить задачу, выбираю другие фигуры для деления на части. Например, поделить круг на сегменты или разбить прямоугольник на равные квадраты.

Следующая группа упражнений выполняется на площадке.

Упражнение маятник. Возьмите два конуса или две стойки, поставьте их на расстоянии 15 метров друг от друга. Водитель с заданного один из конусов расстояние начинает движение по отрезку, ограниченному передним и задним конусом, стараясь остановиться максимально близко к переднему конусу. Упражнение можно видоизменять, варьируя расстояние и скорость движения. Для усложнения задачи высоту конуса или стойки можно изменять, делая ее ниже.

Упражнение колея. Для выполнения данного упражнения понадобится нарисовать прямую широкую линию или границы линии, толщиной 50 сантиметров. Задача, проехать максимально точно по центру нарисованного коридора, изменяя скорость движения и точки начала движения относительно выделенного участка.

Для тренировки динамического глазомера лучше всего подходят групповые упражнения, имитирующее движение в колонне. При выполнении упражнения руководитель с помощью передающих устройств выдает задание каждому из участников движения, предлагая снизить скорость, а остальные участники движения должны изменить свою динамику движения, не нарушая заданного интервала и темпа движения группы.

Упражнение в колонне с перестроениями. По команде руководителя с заданными колонна перестраивается в движение группами по два, три транспортных средства.

Динамический глазомер можно тренировать и без групповых занятий. Для этого понадобится несколько пустых картонных коробок, веревка и или лебедка. Ассистент приводит в движение картонные коробки с помощью веревки, а задача мотоциклиста выбрать необходимый темп движения, избегая столкновения с препятствием.

Описание ситуаций на дороге, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям и способы их избежать

Ситуации, приводящие к ДТП в основном они делятся на следующие:

- по вине водителя;
- по вине пешехода;
- несчастные случаи.

Цель данного методического пособия — познакомить будущих водителей мототранспортных средств с водительскими навыками и знаниями, которые можно будет применять в большинстве дорожных ситуаций.

Ситуации:

1) Объезд препятствия.

Для того, чтобы совершить объезд препятствия необходимо выполнить маневр с уклонением. Это два быстрых, последовательных контрруления. Первый — вы отводите руль в сторону, чтобы уклониться от препятствия, второй — вы возвращаетесь на прежнюю траекторию движения после того, как благополучно минуете это препятствие.

Данный навык требует постоянной тренировки. В ситуациях, когда ваша скорость слишком высока или когда вы не уверены, что едущие за вами транспортные средства тоже успеют остановиться, объезд препятствия (если свободного пространства достаточно) может быть единственно верным способом избежать столкновения с ним.

2) Максимальное/экстренное торможение.

Максимальное торможение — это применение обоих тормозов на пределе их возможностей, не допуская блокировки колес. Как правило, это происходит в экстренной ситуации.

3) Торможение на вираже.

На вираже нужно тормозить с особой осторожностью, так как у мотоцикла в наклоне необходимое для торможения сцепление ограничено. И чем больше угол наклона, тем меньше пятно контакта у шин с дорогой, что может привести к потере управления. Секрет быстрой (и безопасной) остановки на вираже заключается в следующем: нужно иметь достаточно пространства, чтобы как можно быстрее поставить мотоцикл перпендикулярно поверхности дороги, — в таком положении

сцепления для торможения будет больше. Если дорожные условия позволяют, выпрямите аппарат, руль и затормозите так, как вы это делали бы на прямой.

Разумеется, бывают ситуации, когда выровнять мотоцикл и затормозить, как на прямой, не позволяет ситуация: например, на левом повороте вы при этом рискуете вылететь с дороги, на правом — столкнуться со встречной машиной. Здесь остается только одно: тормозить очень осторожно и постепенно, пока мотоцикл еще в наклоне. По мере замедления угол наклона можно будет уменьшать, а чем меньше наклон, тем больше будет сцепления для торможения, и тем сильнее вы сможете тормозить. В момент остановки мотоцикл должен стоять вертикально, с прямым рулем.

4) Занос под контролем.

При контролируемом заносе на заблокированных колеса лучше не предпринимать никаких контрмер и дождаться полной остановки мотоцикла.

5) Переезд через препятствие.

В некоторых ситуациях ни торможение, ни объезд препятствия не могут считаться подходящим способом его преодоления. Если другого способа преодолеть препятствие, кроме как переехать через него, действительно нет, приготовьтесь: скорректируйте траекторию движения так, чтобы подъехать к нему под углом, максимально близким к 90° . Приблизившись к препятствию, слегка привстаньте на подножках, немного переместитесь назад и чуть-чуть добавьте «газу».

6) Прокол колеса.

Если такое произошло, крепче держите руль и ведите мотоцикл как можно более аккуратно, потихоньку закрывая «газ». Не переходите на нижнюю передачу и не тормозите — резкие перемещения массы могут нарушить и без того хрупкое равновесие шасси. При условии, что движение на трассе позволяет, постепенно замедлитесь и сойдите с дороги. Если тормозить все же приходится, делайте это неповрежденным колесом. Попытка затормозить колесом с поврежденной шиной может привести к тому, что она съедет с обода, и вы потеряете управление.

7) Повреждение троса сцепления.

Если трос сцепления повреждается в то время, когда вы останавливаете мотоцикл, быстро задействуйте тормоза, чтобы заглушить двигатель. У некоторых мотоциклов сцепление гидравлическое: вместо кабеля для включения и выключения сцепления там используется давление жидкости. Резкая потеря этой жидкости вызовет эффект, идентичный разрыву троса, — механизм сцепления выйдет из строя. Экстренные меры здесь те же, что и при повреждении троса.

8) Ветер.

При необходимости слегка наклонитесь в направлении ветра и спокойно поезжайте дальше. Сильный порывистый ветер — проблема куда более серьезная и зачастую требующая незамедлительного принятия мер. Всегда помните об этом в ситуациях, когда есть реальный шанс столкнуться с такой проблемой (например, при пересечении открытых мостов или эстакад, обгоне больших грузовиков, выезде за угол большого здания), и заранее принимайте все меры предосторожности.

9) Влияние заднего колеса и болтанка руля (вобблинг).

Эти проблемы связаны главным образом с управляемостью мотоцикла. Может показаться, что два этих явления выглядят одинаково, это не совсем так: заднее колесо виляет относительно медленно, а болтанка руля (а заодно и переднего колеса) — явление гораздо более энергичное и интенсивное.

Причин у этих явлений может быть множество, но чаще всего это происходит из-за неудачного размещения веса на мотоцикле или неправильного управления мотоциклом, все это мешает нормальной работе шасси — например, при ускорении на вираже, когда мотоцикл еще не выпрямился после наклона. Другая причина — механические неполадки в системе: например, сильнейший износ подшипников рулевой колонки или подшипников маятника, недокачаные или сильно изношенные шины.

Различия между этими двумя явлениями не столь существенны, так как устраняются они одним и тем же способом. Как только передняя или задняя часть мотоцикла начинает вилять, крепче возьмитесь за руль, при этом положение рук должно оставаться свободным для движения. Затем аккуратно прикройте «газ», чтобы постепенно замедлиться. Не применяйте тормозов и не пытайтесь ускориться.

Иногда, особенно если виляет заднее колесо, помогает перемещение массы тела немного вперед (наклонитесь над баком).

Рекомендации по подготовке водителя мототранспортного средства к управлению в городских условиях

Самыми опасными участками для движения мототранспортных средств являются не магистрали, а перекрестки и примыкания, где скорость движения невысокая. Это характеризуется наличием частых остановок и троганием с места, движением в условиях плотного потока, частые повороты и перестроения, значительным количеством внешней информации, наличием наземного общественного транспорта и значительным количеством пешеходов, поэтому подготовке к движению в городских условиях необходимо уделять особое внимание.

Рекомендуемая тактика езды по городу: увидеть, оценить, сделать.

Для приобретения опыта и оттачивания мастерства управления мототранспортным средством необходимо выбирать хорошо знакомые маршруты, например, недалеко от дома, постепенно увеличивая радиус охвата.

Безопасность езды на мотоцикле требует быть активным участником дорожного движения, внимательно следить за ситуацией и реагировать на ее изменения, принимая решения согласно обстоятельствам и воплощать их в точных и своевременных действиях. При движении необходимо полностью контролировать обстановку, держа в поле зрения как можно большее пространство дороги. Моделирование ситуации позволит избежать непредвиденных действий других участников дорожного движения. Мотоцикл меньше автомобиля, и потому менее заметен на дороге, и управление им на оживленной улице сопряжено с определенными трудностями. Четырехколесные средства передвижения имеют перед ним преимущества и, чтобы это неравенство не привело к трагедии, нужно быть уверенным в своих силах и уметь защитить себя на дороге: никогда не терять контроль над мотоциклом и всегда успевать отслеживать окружающую обстановку.

То есть внимательно следить за тем, что происходит вокруг, и всегда стремиться быть на шаг впереди потенциальных угроз и прочих неприятностей.

Непрерывный информационный поток, связанный с высокой интенсивностью движения, может вызвать переутомление, рассредоточение внимания и потерю концентрации.

Существуют различные приемы, помогающие не терять сосредоточенности и сформировать способность предвидеть развитие ситуации на дороге. Необходимо совершенствовать навыки управления мототранспортным средством, тренировать ум для мониторинга окружающей обстановки, затем принимать меры для того, чтобы стать более заметным для остальных участников движения, научиться правильно располагаться в движущемся потоке, точно оценивать потенциальные опасности и реагировать на них.

При движении в городских условиях часто встречается ситуация, когда водитель мототранспортного средства в зеркалах мотоцикла замечает приближение автотранспортного средства. В такой ситуации необходимо незамедлительно поменять положение движения. Включите поворотный сигнал, соответствующий смене направления движения и перестройтесь, при этом обозначайте свое намерение четко, чтобы другой водитель точно знал, что вы собираетесь сделать.

Следующая распространенная ситуация: мотоциклист догоняет медленно движущийся автомобиль. В данной ситуации водитель автомобиля то замедляется, то ускоряется, и как только мотоциклист собирается все же совершить обгон, меняет направление движения влево, не оставляя места, чтобы затормозить или уклониться. В таком случае мотоциклисту остается только догадаться, что другой водитель не следит за дорогой. Правильно оценив ситуацию, нужно предвидеть, что водитель может внезапно повернуть или остановиться. Лучшее решение в подобной ситуации — замедлиться. Если все же совершать обгон в подобном случае, необходимо убедиться, что водитель автомобиля заметил мототранспортное средство, установив визуальный контакт с вод, или дождаться, когда он сам махнет рукой в знак того, что можно проезжать. Главное правило: никогда не совершать обгон на

перекрестках и в других ситуациях, когда есть вероятность, что кто-то может свернуть прямо перед вами.

Следующая распространенная ситуация: автомобиль съезжающий со скоростной дороги на второстепенную. В таком случае, необходимо заранее отслеживать наличие автомобилей с левой стороны, которые вдруг могут совершить такой маневр, а лучше заблаговременно сменить полосу движения, если вам не нужно совершать съезд с этого участка.

Следующая распространенная ситуация: автомобиль совершающий перестроение. Ситуация происходит на трехполосном участке дороги, где мотоциклист решает совершать обгон медленно движущегося транспортного средства из правой крайней полосы. Как только вы собираетесь совершить перестроение в левую полосу движения в центральную, из крайней левой полосы с аналогичным маневром появляется автомобиль. В данной ситуации необходимо заранее анализировать происходящее, подавать сигналы о своем намеренье или лучше замедлиться и совершить обгон чуть позже.

Самая конфликтная для водителей и мотоциклистов зона - это перекресток. На перекрестке создаются конфликтные точки разных типов, связанные с пересечением траекторий, слиянием или отклонением траектории различных транспортных средств. Распространен следующий вид столкновения автомобиля и мотоцикла - когда встречный автомобиль делает левый поворот прямо перед приближающимся к ней мотоциклистом. На подходе к перекрестку внимательно рассмотрите встречные транспортные средства — не собирается ли кто повернуть налево прямо на вашем пути, а также машины слева, справа и даже позади вас.

Следующая распространенная ситуация: движение вблизи пересечений между бортовым камнем и крайней правой полосой. Если впереди встречается длинномерное автотранспортное средство и это средство совершает поворот направо, то мотоциклист попадает в слепую зону видимости, что приведет к ДТП.

Движение в городских условиях неизбежно становится плотным, возникают транспортные заторы. Перед началом въезда в транспортный затор всегда необходимо помнить о том, что многие водители автомобилей начинают

перестраиваться в более свободный ряд движения, при этом минимально обращая внимания на движение между рядами и перестраиваются перед движущимся мотоциклистом. Рекомендуемая скорость движения мототранспортного средства в такой ситуации не более, чем +20 км/ч к скорости транспортного потока. Особое внимание необходимо, если транспортный поток полностью остановился, так как водители автомобилей в таких ситуациях могут, например, открыть дверь.

Заключение

Мотоцикл – это транспортное средство с повышенным риском аварийности, но достаточно популярное в настоящее время, как экономичное и быстрое транспортное средство в определенный сезон года.

Являясь слабозащищенным участником дорожного движения, водитель мототранспортного средства должен четко осознавать все риски и возможные последствия ошибочных действий. Важно помнить, что в первую очередь безопасное управление мотоциклом складывается из отточенных навыков управления.

Наряду с практическим навыком развитие психофизиологических качеств оказывает прямое влияние на восприятие и отношение к скорости передвижения на мототранспортном средстве. Поэтому не менее важно уделить время упражнениям, нацеленным на повышения уровня качеств внимания, концентрации и тренировкам качеств зрительного восприятия.

В данном методическом пособии представлено описание распространенных ситуаций на дороге, рекомендации по подготовке водителя мототранспортного средства к управлению в городских условиях, приведен список упражнений для поддержания необходимого уровня мастерства.

Список используемой литературы

1. И.В. Ксенофонов: Учебник водителя (категория А). Основы управления мотоциклом и безопасность движения.
2. Дэвид Л. Хафф: Учебник по выживанию для мотоциклистов. Дорожная стратегия.
3. Ли Паркс: Полный контроль. Эффективные приемы уличного вождения.
4. Ник Йенач: Техника спортивной езды.
5. Директива 89/686/ЕЕС на средства индивидуальной защиты, иначе называемая PPE Директива, включает 93/68/ЕЕС, 93/95/ЕЕС, 96/58/ЕС, Directive 89/686/ЕЕС. Английское название - Personal protective equipment (Directive PPE).
6. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации».
9. Приказ МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств».
10. Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
11. Психологические особенности человека при управлении автомобильным транспортом: учебное пособие / В.Я. Буйленко, С.В. Жанказиев, В.В. Дементенко, Ю.А. Короткова, М.В. Гаврилюк. – М.: МАДИ, 2017. – 172 с.
12. Фонд мотоциклетной безопасности. Мотоцикл для начинающих. / Перевод с английского — М: Изд-во S P U T N I K BOOKS, 2006 г. - 248 стр.

13. И.М. Ивков, мастер спорта СССР Методика обучения вождению мотоцикла Москва: Издательство ДОСААФ, 1963.
14. Кейт Код: Техника вождения мотоцикла.
15. И. Г. Зотов: Вождение мотоцикла в сложных условиях – Москва: ДОСААФ, 1973.

Список используемых сокращений

СЕ – Совет Европы.

SATRA – стандарт SATRA с альтернативными техническими условиями, которые вместе послужили базой для разработки стандарта EN 13595 не разделяют пользователей одежды на профессиональных, непрофессиональных мотоциклистов или мотогонщиков.

ДТП – дорожно-транспортное происшествие.

NDVC –

ПДД – Правила дорожного движения.

ГИБДД - Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

ATV – All-Terrain Vehicle, транспортное средство для езды по бездорожью.