

1) Хочу мотоцикл, какие подводные камни?

С этим очень просто: подводным камнем является **ВСЁ**. Россия – одна из самых неблагоприятных для езды на мотоцикле стран; абсолютно всё, с чем приходится сталкиваться: цены на технику-экип, культура вождения, климат, качество дорог и медицинского обслуживания, опасность оставлять дорогой красивый мот без присмотра и ещё мириады моментов и нюансов – всё будет работать строго против тебя. Прежде, чем начать тратить время и деньги, подумай ещё раз, стоит ли оно того конкретно для тебя.

2) Это опасно? Мамка говорит, что все мотоциклисты – смертники, это правда?

Это опасно. Если ты садишься на мотоцикл, то должен быть готов к тому, что любая поездка может оказаться для тебя последней, или привести к очень тяжёлым/неисправимым последствиям, даже если ты едешь в полном хай-энд экипе и очень аккуратно. Совсем необязательно, что это произойдёт (о безопасном вождении – чуть ниже), но это происходит постоянно, даже с самыми опытными людьми, и ты должен очень отчётливо понимать, чем рискуешь и на что подписываешь себя и своих близких «в случае чего», чтобы потом не жаловаться на судьбу-злодейку или пытаться винить кого-то ещё. В этом месте ещё раз подумай, нужен ли тебе мотоцикл.

3) Хорошо, я всё взвесил и готов, с чего начать?

Начать нужно с получения прав, т.к. попытки сначала выбрать мотоцикл по статьям в журналах/интернетах с высокой вероятностью приведут к тому, что ты попросту пополнишь армию скамейкеров-мотодрочеров.

Всего есть три с половиной "двухколёсных" категории

- М (мопеды, мотороллеры, мелкоквадрики и всё прочее с объёмом не более 50 кубов) - можно получить с 16ти;

- А1 (мотоциклы, скутеры и пр. с объёмом не более 125 кубов и не мощнее 11 кВт) - можно получить с 16ти;

- Б1 - квадроциклы, трайки и трициклы - можно получить с 18ти;

- А - любые мотоциклы-квадроциклы - можно получить с 18ти.

Важно знать про взаимозаменяемость:

- уже имеющаяся А даёт полное право управлять всем, что в категориях М, А1 и **Б1 с**

мотоциклетным рулём и посадкой (что это за зверь такой - расскажем буквально через пару строк);

- для получения непосредственно сразу категории А необязательно сначала получать М или А1, или набивать с ними какой-то стаж, достаточно просто подходить по возрасту. Сами экзамены, кстати, различаются чуть менее, чем никуда, об этом ниже;

- **любая** уже имеющаяся категория автоматически открывает категорию М;

- ещё один нюанс - открытая категория Б даёт право на управление аппаратами **Б1 кроме транспортных средств с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа**. Так что же это такое? Очень просто. К квадрам с мотоциклетным рулём и посадкой относятся "классические" квадры, например, серия Yamaha Grizzly, к "безмотоциклетным" - "типа-багги" вроде Arctic Cat серии Wildcat. Погугли картинки, одного взгляда будет достаточно, чтобы сразу увидеть разницу, всё понять и разобраться.

Теперь чуть подробнее о сдаче.

- самоподготовку совсем недавно отменили. Теперь тебе **придётся** ходить в мотошколу, неважно, есть у тебя другие открытые категории или нет;

- необходимо также получить в поликлинике соответствующую медсправку - обязательно проследи, чтобы тебе поставили отметку "годен к управлению мотоциклом", многие докторишки по привычке вычёркивают всё, кроме машины; справка действительна три года;

- помимо этих джвух бумажек, в гаевню надо будет притащить: заявление (можно составить на месте), паспорт или другое удостоверение личности, документ о регистрации (если имеется),

имеющееся водительское удостоверение (если есть), документ об уплате за сдачу экзаменов (оплачивается обычно тоже на месте), в особо заjoinских РЭО могут попросить фотографии, но в большинстве фотографируют на месте.

Далее - всё как обычно. Сдаётся теория – общая для всех, положительный результат которой действителен в течение трёх месяцев, за которые нужно будет сдать практику. Если (платиновая ситуация) у тебя категория Б, но теорию ты сдавал больше трёх месяцев назад, то и теорию пересдавать тоже придётся. Немного подробнее о действительных в настоящий момент практических упражнениях (только площадка, город не сдаётся):

http://motovelosport.ru/cat/drive_moto/15.php

Имей в виду, что суть мотошколы и экзамена такова, что они де-факто не научат тебя почти ничему из того, что реально пригодится тебе при езде по дорогам общего пользования, вне конусов-восьмёрочек, и правильно ездить придётся доучиваться (см. ниже).

4) Какой мотоцикл выбрать?

Прежде всего, нужно понять, **зачем** тебе мотоцикл и каким образом он будет использоваться. Надёжная-экономичная рабочая лошадка – это одно, йоба для имиджа и съёма первокурсниц – это другое, мотоцикл с **ДУШОЙ** для себя – это третье, офф-роуд – это вообще отдельная вселенная и т.д.

Для начала нужно, конечно, определиться с бюджетом (не забудь, что часть средств пойдёт на экип). Затем набросай чЯртик из топ-5 параметров, которые важнее прочих конкретно для тебя. Например: простота в управлении, энерговооружённость, внешний вид, надёжность, удобство в городе или, наоборот, дальняках, экономичность, прочность при падениях и т.д. и т.д. Таким образом, с классом будет определиться намного проще.

Конечно, если тебе до усёру нравится что-то конкретное – бери; никто не мешает тебе, например, штурмовать болото на Sportster'е, жариться в московских пробках наравне с автомобилями на здоровенном Honda Goldwing или ехать в четырёхтысячекилометровой дальностью на Yamaha WR-250. Но лучше всё же покупать технику исходя из здравого смысла, а не тратить сотни нефти на мотоцикл, у которого, как может выясниться позже, **НЕТ ЗАДАЧ** в твоём понимании.

Что же касается конкретных моделей, то спорить о том, какая из них лучше в пределах класса можно до хрипоты, и всё равно остаться при своём. Единственный верный метод – посмотреть-пощупать-покатать всех претендентов вживую, понять, что нравится больше.

В качестве первоначального источника информации рекомендуется сайт <http://motosvit.com/>, там собрано много статей и обзоров по самой разнообразной мототехнике. По поводу того, на что обратить внимание при покупке в плане неисправностей, в открытом доступе тоже есть довольно много материалов. Например, тут: http://www.autotri.ru/moto/vibor_moto.php

Остановимся ещё на двух важных моментах, касающихся первого мотоцикла:

4.1) ВОН ВАНЬКА-ТО ЕРОХИН ЛИТРОВЫЙ СПОРТ СЕБЕ ПЕРВЫМ БАЙКОМ ВЗЯЛ, ЛЕТАЕТ ПОД ЧЕТВЕРТЬ МАХА В ОДНИХ ТРУХАНАХ, А Я ЧЕМ ХУЖЕ?

Каким бы ни был твой стаж вождения авто, **настоятельно не рекомендуется** брать первым мотоциклом что-то **очень** мощное (100+ л.с.). Тому есть множество причин, но самая главная – такие мотоциклы в большинстве своём не прощают ошибок в управлении, которые ты делать **будешь**, и будешь делать **обязательно**. Даже самая крутая зелёная ламба не полетит кувырком, если ты чуть-чуть переборщишь с газом, чуть-чуть перетормозишь или будешь самую малость неаккуратен со сцеплением, а не самая свежая спортивная шестисотка - запросто.

И не успокаивай себя мыслями, что покупаешь **ЭРОДИН** только потому, что это круто, а гонять-то ты на самом деле вовсе и не собираешься, голова у тебя на плечах есть, дурить ты не намерен, а-убраться-можно-и-на-скутере и далее по списку. Абсолютно точно так же рассуждали все те, кто поубивался на спортах в свой первый-второй сезон, покупать спорт с целью самоубийства никто не собирался.

Конечно, если ты пойдёшь покупать первым "взрослым" мотоциклом спортбайк, никто тебя не остановит, но не говори потом, что тебя не предупреждали.

4.2) В одно ухо говорят, что первым мотом полюбас нужно брать максимум чесотку, в другое – чтобы не ебал мозг и брал сразу серьёзный мотоцикл, кому верить?

О какой-то однозначной Истине тут говорить не приходится, у обоих вариантов есть свои плюсы и минусы.

Сначала-спокойный-мотоцикл (до 40-50 л.с.). Плюсы очевидны: его гораздо проще «приручить», он дешевле стоит и его не жалко приложить, разбить и т.д. Ещё один плюс – покатавшись на нём, ты уже на практике поймёшь, что именно в мотоциклах для тебя важнее (а, может, и то, что нахрен они тебе не нужны), и, покупая через время хороший дорогой мотоцикл (хорошо бы откатать на ньюфагоциклецикле хотя бы тысяч 15-20, раз уж взял), ты возьмёшь аккурат то, что тебе нужно. Из минусов – вялая разгонная динамика во многих случаях тоже может быть опасной, а сама машинка, особенно 125-250-кубовая, может быстро тебе наскучить.

Сразу взрослый мотоцикл. Аппарат **умеренной** мощности (40-80 кобыл) - тоже вполне приемлемый, хотя и менее желательный (особенно если нет опыта управления транспортом как такового) вариант в качестве первого мотоцикла. Минус один, но большой: повышенные шансы приложиться, помноженные на более высокую стоимость запчастей, пластика и самого мотоцикла. Решать тебе, если уверен в своих силах и какая-нибудь шестисотка западёт в душу, а средства позволяют – вполне можешь попробовать.

5) Хорошо, с мотоциклом в общих чертах понятно, чё-почём там с экипам?

Если ты сомневаешься в том, нужен ли тебе экипам вообще – разгонись на велосипеде посильнее и приложись об асфальт мясцом. Если считаешь, что ты у мамы особенный, и ничего плохого с тобой не может произойти в принципе – это твоё законное право, можешь смело переходить к следующему разделу.

Самыми главными элементами защиты, без которых абсолютно любое, самое безобидное по мотоциклетным меркам падение элементарно превращается в леденящий душу пиздец – это перчатки и шлем. Перчи – потому, что очень редкое падение происходит без приземления на руки (попробуй ради интереса представить свою жизнь с такой "мелочью", как сломанный палец :3); шлем – потому что головой приложиться **гораздо** проще, чем ты думаешь, а последствия даже от относительно слабого удара могут быть фатальными. Никогда не экономь на этих двух вещах, хотя и с остальными это чревато. Для мотивации очень рекомендуется погуглить, например, во сколько встанет (не только по деньгам, но и по времени) пересадка и восстановление коленного сустава, и насколько это "приятная" процедура.

Далее, в порядке убывания и с небольшим отрывом, идут боты, наколенники и куртка/бронея, защита бёдер, затем – всяческая экзотика вроде защиты шеи и т.п. вещей. В выборе каждого из элементов экипама есть свои нюансы, подробнее об этом можно почитать, например, здесь:

<http://www.promoto.ru/knowledge-base/>

Отдельно упомянем только важный момент, касающийся перчаток, про который многие не знают или забывают. Пластиковая вставка у костяшек при сжатом кулаке должна смотреть вверх, а не вперёд. Мотоперчатка – это не кастет и не силовой кулак космодесантника, она предназначена в первую очередь для защиты руки при падении, а не для разбивания щей.

Забегая вперёд: даже самая крутая бронея работает при **столкновениях** намного хуже, чем при **падениях** (да и техника при прочих равных переносит легче падения, а не столкновения); помни об

этом, если однажды придётся выбирать между гарантированным приземлением на обочину или очень вероятным столкновением с каким-нибудь прулесракером.

Если не ориентируешься в брендах: общепризнанной годнотой можно считать Arai, Shoei, Dainese, Alpinestars, Spidi, Suomy, Icon (и отчасти Lazer – срачи вокруг него бурлят постоянно) и некоторые другие. Также вполне можно доверять «придворным» брендам вроде BMW, KTM, Ducati и т.д. Китай... Китай – это, конечно, Китай, но всё же чуть-чуть лучше, чем совсем ничего.

6) Как на этом вашем мотоцикле вообще ездить? Я карлан/дрищ/тян, реально ли это вообще?

Принципиально по управлению даже самые разные модели не различаются. Азы управления – здесь http://motovelosport.ru/cat/drive_moto/index.php

Что касается габаритов – нужно просто выбирать подходящую технику. Для среднестатистической 18-летней девочки езда на Wide Glide будет пыткой (хотя история знает и исключения :3), а двухметровому 100-килограммовому кенту будет, мягко говоря, неуютно на Yamaha SR-400. Но если их поменять местами, Счастье и Нирвана снизойдут на обоих.

7) Как научиться ездить так, чтобы не закончить свои дни в реанимации или под колёсами очередного хачимобиля?

Говорить на эту тему можно бесконечно. Если совсем вкратце, ты должен:

а) **Всегда** видеть **всё**, что происходит вокруг тебя. Добрая треть мото-аварий, подборки с которыми выложены на ютубе, произошли из-за того, что мотаны банально не смотрели, куда едут, или думали о чём-то очень далёком.

б) Отчётливо понимать, что окружающие тебя водители видят тебя с вероятностью максимум 25% (проще считать, что не видят вообще), **И** даже если он тебя видит, то почти наверняка неверно оценивает твою скорость и дистанцию до тебя (в силу габаритов мотоцикла и того, что у мота всего одна фара, а определить скорость по ней непросто даже для БАТИ-дальнобойщика с 30-летним стажем).

в) Основываясь на предыдущих двух пунктах, выбирать свою скорость (*особенно* скорость), дистанцию и положение на дороге таким образом, чтобы у тебя был максимально возможный шанс увернуться/оттормозиться при любом финте любого из участников движения. Поначалу будет трудно, т.к. оценивать нужно раза в три больше факторов, чем при езде на авто, но со временем станет проще.

Конечно, этим всё не исчерпывается. Есть множество нюансов и неочевидных для неопытного мотоциклиста опасных ситуаций, многие из которых подробно рассмотрены и проанализированы у отца нашего Дэвида Хаффа:

<http://moto-instruktor.su/wp-content/uploads/2011/09/Дэвид-Хафф-Дорожная-стратегия.pdf>

Основываясь на этой книге, а также на российских реалиях, журналом Мото-Эксперт был запилен **MUST-READ**-гайд по опасным ситуациям: <http://www.promoto.ru/knowledge-base/> (всё та же База Знаний, чуть ниже по списку).

Важно помнить, что даже если ты выучишь все книги по безопасному вождению наизусть, это, хотя и даст преимущество, никогда не заменит реальный опыт. Практика, практика, и ещё раз практика!

Очень желательно влиться в компанию двухколёсных (только не отмороженных быстропитухов и не понторезов со Смотры или её аналогов), под присмотром которых получать первый опыт езды, т.к. самостоятельное обучение езде по улицам ДС – самая настоящая русская рулетка. Упражняйся в экстренном торможении, контррулении. Научись развивать чутьё на неадекватных водителей, пытайся предугадывать их действия. Чувствуй свой мотоцикл, как часть собственного тела, слейся с ним до состояния кентавра!

8) Что ещё нужно знать?

Размеры штрафов в последней редакции - обязательно. Оказание первой помощи - тоже очень желательно.

9) Маловато будет!

МОАР инфы для страждущих:

Тут покупается и продается бэушная мототехника

Россия <http://moto.auto.ru/>

Украина <http://auto.ria.com/>

Учимся ездить:

Ли Паркс <http://rutracker.org/forum/viewtopic.php?t=413198>

Ride like a pro <http://www.thepiratebay.sx/torrent/4511822/>

Twist of the Wrist II <http://www.youtube.com/watch?v=eiHDME5pVDg&feature=youtu.be>

Запчасти для мототехники:

Megazip <http://megazip.ru/>

Revzilla <http://www.revzilla.com/>

Impex Japan <http://www.impex-jp.com/>

InJapan <http://injapan.ru/>

Riders Discount <http://www.ridersdiscount.com/>

Partzilla <http://www.partzilla.com/>

eBay <http://www.ebay.com/>

Uskoritel <http://www.uskoritel.ru/>

Motolom <http://www.motolom.ru/>

Louis <http://www.louis.de/>

Dealextrime <http://dx.com/ru/>

Таobao http://www.taobao.com/market/global/index_new.php

Aliexpress <http://ru.aliexpress.com/>

Продаёшь мот? Скачать бланк ДКП бесплатно без СМС!

www.autobarter.ru/file/16.doc

А так же советы по дальнобою, зимнему хранению, самообороне, ремонту и доработке техники, съёму тёлк на мотоцикле и многое, многое другое: <http://google.ru>

--

Удачи на дорогах!

твои мотобратюни.

Февраль 2014, /мо/тач, Интернет.

