

# МОТОЦИКЛЕТНЫЙ туризм

В. АЛЕКСЕЕНКО  
Ф. МАМАЕВ



В. АЛЕКСЕЕНКО  
Ф. МАМАЕВ

---

# МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ТУРИЗМ



ИЗДАТЕЛЬСТВО  
«ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ»  
Москва 1972

**7А6.1**  
**А-47**

**Алексеев В. А. и Мамаев Ф. М.**

**А47** Мотоциклетный туризм. М., «Физкультура и спорт», 1972.

152 с. с илл.

Книга посвящена вопросам организации, подготовки и проведения мотопутешествий. В ней рассказано о туристских возможностях мотоциклов, мотороллеров, мопедов, о наиболее эффективном использовании их в различных путешествиях. Большое внимание уделено подготовке мотоцикла, оснащению его специальным туристским оборудованием, организации коллективных поездок, выбору маршрута, тактике движения в дальнем путешествии, организации стоянок и отдыха, ориентированию в пути, поведению пассажира во время езды на мотоцикле.

В специальных разделах освещаются вопросы движения в различных дорожных условиях, обслуживания мотоцикла и устранения возможных неполадок в пути.

~~6—9—3~~  
~~79—72~~

**7А6.1**

## О КНИГЕ И ЕЕ АВТОРАХ

Авторы этой книги — люди, известные в мире мотоциклистов. Статьи В. Алексеенко и Ф. Мамаева в журнале «За рулем» читали сотни тысяч водителей двухколесных машин. Их фотографии, посвященные мотоспорту, отмечались премиями на всесоюзных и международных конкурсах. Их «Явы» с белыми предохранительными дугами, сдвоенными сигналами и багажниками на баке хорошо знают многие мототуристы.

Двадцать лет назад два друга-десятиклассника, движимые любовью к технике, быстрой езде и желанием больше видеть, расстались с велосипедами и стали мотоциклистами. Они тогда и не подозревали, что эта затея обернется прочной привязанностью.

Первое, весьма скромное по нынешним временам, путешествие на полторы тысячи километров казалось друзьям едва ли не подвигом, тем более что совершалось оно на стареньких, выдавших виды машинах. Именно эта поездка открыла им глаза на мотоцикл как на удивительное средство познания родной страны.

Прошли годы. Бывшие десятиклассники стали инженерами-конструкторами, солидными людьми. У них семьи, дети. Но, как и прежде, каждый отпуск они отправляются в дальние странствия на мотоциклах.

За эти годы они сменили не одну машину. Ездили на мотоциклах различных классов и марок, на отечественных и зарубежных, на одиночке и с колясками. В общей сложности в мотоциклетных странствиях они «намотали» около 300 тысяч километров! Трудно найти дороги от Прибалтики до Каспия, где не оставили бы след их машины.

Свои многолетние наблюдения, свой богатый водительский опыт В. Алексеенко и Ф. Мамаев изложили в книге «Мотоциклетный туризм», которая представляется на суд читателей.

Надобность в такой книге назрела давно. У нас миллионы водителей двухколесного транспорта, и очень многие из них, отправляясь в путешествие, нуждаются в добрых советах.

«Мотоциклетный туризм» — это не разновидность набивших оскомину утилитарных справочников-наставлений. В непринужденной беседе с читателем авторы раскрывают всю прелесть мотоциклетного путешествия и отвечают на десятки больших и малых вопросов, которые встают перед мотолюбителем.

Как подготовить машину к путешествию, как снарядить ее для туризма, как размещать багаж, что взять с собой, как двигаться в различных дорожных условиях? На эти и десятки других вопросов читатели найдут глубоко обоснованные, «выстраданные» в многочисленных путешествиях по стране ответы. Словом, эта небольшая книжка может стать для многих мотолюбителей-туристов своего рода энциклопедией, хотя она и не претендует на исчерпывающее изложение темы. Авторы дополнили книгу поучительными иллюстрациями и тем самым дали материал для тех, кто стремится улучшить оснастку своей машины.

Нам кажется, что каждый мотолюбитель, обладающий необходимым стажем, прочитав книгу Алексеенко и Мамаева, может считать себя вполне подготовленным к дальнейшему пробегу.

М. ТИЛЕВИЧ,  
заместитель главного редактора  
журнала «За рулем»

## **МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ТУРИЗМ – ЧТО ЭТО?**

Когда мы отправлялись в свое первое путешествие, этот вопрос звучал не так уже странно — в послевоенные годы мототуризм только зарождался.

Крепла отечественная мотоциклетная промышленность, а вместе с ней и тяга молодежи к «моторизации». Сейчас, когда Советский Союз является крупнейшим производителем мотоциклов в мировом масштабе, турист на мотоцикле никого не удивляет. Мототуристы стали составной частью огромной армии любителей странствий, которые каждый год пешком, на байдарках, на велосипедах, на автомобилях, в поездах, на самолетах отправляются в новые места, чтобы познать радость первооткрывателей. И, на наш взгляд, те, кто отправился в путешествие по родной стране на мотоцикле, выбрали замечательный вид туризма.

Мотоциклетный туризм — отличное средство познания родного края, его природы, истории, культуры, достижений нашей страны. Мототуризм воспитывает физически закаленных, технически грамотных, подготовленных к преодолению трудностей людей. Мототуризм может служить школой подготовки к различным видам мотосоревнований — ралли, многодневным. И, наконец, это прекрасный активный отдых, в котором есть и физическая нагрузка, и смена впечатлений, и приобретение знаний, и просто радость от общения с природой.

Но вместе с этими особенностями, в известной степени общими с другими видами туризма, мототуризм имеет и свои, присущие только ему. В основном это способность за короткое время покрывать большие расстояния, проникать в места, удаленные от основных магистралей и общественного транспорта, чрезвычайно высокая мобильность, возможность передвижения там, где не может пройти автомобиль. Специфическая особенность мототуризма — низкие транспортные издержки (несколько дальних поездок в состоянии окупить даже стоимость самого мотоцикла). Последнее обстоятельство позволяет совершать такие путешествия, которые иной раз не по силам (или не по карману) туристу, пользующемуся другими видами транспорта.

Мотопутешествия могут быть различными. Самое распространенное — походы выходного дня. Вылазка за город к реке или просто в лес, поездка в соседний город — отличная зарядка бодрости на всю трудовую неделю.

Более продолжительное путешествие можно организовать с использованием нескольких нерабочих дней, обычно на праздники. Это уже солидное мероприятие, требующее известной подготовки и служащее как бы репетицией к большому походу.

Путешествие на время отпуска или каникул — обычно несколько недель — самая интересная и содержательная, но и наиболее сложная форма мототуризма.

Независимо от продолжительности путешествия могут преследовать различные цели: в одном случае — познавательные на протяжении всего маршрута; в другом — добраться в быстром марш-броске до определенного места длительного отдыха и последующих туристских выездов в пределах намеченного района; в третьем — придать путешествию спортивный характер, используя сложный рельеф. Каждый мотоциклист сам определяет, какое путешествие ему более по душе.

Нужно только помнить, что без соответствующей подготовки как водителя, так и мотоцикла хорошей поездки не получится.

## **МОТОЦИКЛ И ЕГО ТУРИСТСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ**

Еще сравнительно недавно мотоцикл считался если не забавой, то, по крайней мере, транспортом для коротких поездок. В те времена, когда мотоциклы были недостаточно надежны, такое мнение было оправданно. С появлением надежных машин (мотоциклов, мотороллеров, мопедов) расширились и их возможности.

Рассмотрим представителей «мотоциклетного рода» с точки зрения туриста.

Прежде всего — классический мотоцикл (рис. 1). Его преимущество перед мотороллерами и мопедами — большая мощность двигателя, а следовательно, более высокая

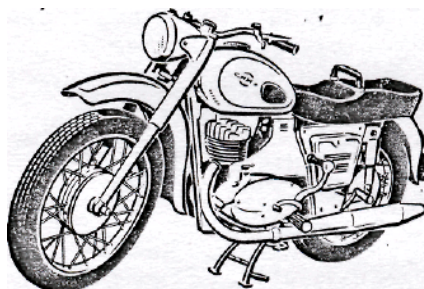


Рис. 1. Мотоцикл «Иж-Планета-2»

скорость и проходимость в тяжелых дорожных условиях. Лучше у него и устойчивость на всех дорожных покрытиях. Кроме того, мощные мотоциклы можно эксплуатировать с коляской, что позволяет взять с собой еще одного пассажира, больше багажа, а семейным — путешествовать с ребенком.

Недостатки мотоцикла — плохая защита водителя от дорожной грязи, недостаточное охлаждение двигателя при длительном движении на низших передачах и при сильном попутном ветре, а также относительно большой вес машин среднего и тяжелого классов.

Мотороллеры (рис. 2) представляют водителю целый ряд удобств: ноги защищены от ветра и дорожной грязи, легче размещается багаж, так как помимо заднего багажника можно установить и передний. Мотороллеры «Тула» и «Турист» обеспечивают даже такой комфорт, как запуск двигателя электростартером. Большое преимущество мотороллеров — принудительное охлаждение двигателя, которое гарантирует нормальный температурный режим цилиндра при любых условиях движения, а разборные диски колес позволяют демонтировать и монтировать шины без применения монтажных лопаток.

Однако мотороллерам присущи и недостатки: меньшая проходимость по сравнению с мотоциклом из-за небольшого диаметра колес и меньшая устойчивость из-за не очень жесткой связи водителя с машиной.

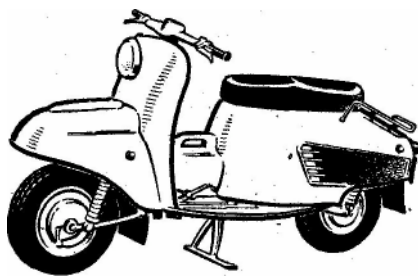


Рис. 2. Мотороллер «Турист»

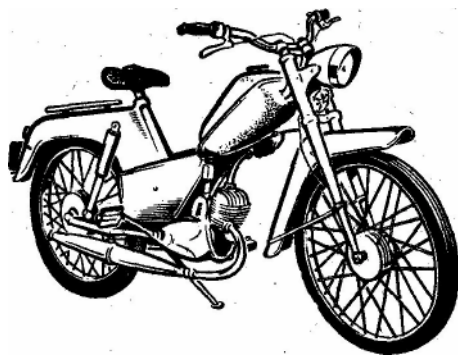


Рис. 3. Мопед МП-046

Мопед (рис. 3) появился у нас сравнительно недавно, но уже завоевал широкую популярность благодаря небольшому весу, простоте конструкции и обслуживания, малому расходу топлива. Немалое преимущество — более низкая цена, а для некоторых типов мопедов — отсутствие требования иметь удостоверение на право вождения. Последнее особенно ценно для юных и пожилых водителей. Туристу мопед удобен еще и тем, что при преодолении естественных преград его легко перенести на себе. Кроме того, мопед легко перевезти в поезде, на пароходе или в кузове автомобиля. Правда, надежность и механическая прочность мопеда ниже, чем у его «старших братьев», да и комфорта он предоставляет меньше.

В какое же путешествие лучше всего отправляться на мотоцикле, мотороллере или мопеде?

В походы выходного дня, рассчитанные на 100 — 300 км, можно ехать на любом двухколесном транспорте.

Обычно подобные поездки не выходят за пределы области и планируются по знакомым дорогам. Поэтому и требования к ходовым качествам такого транспорта ограничены.

Более длительные путешествия с успехом можно совершать на легком мотоцикле типа М-105 или мотороллере «Вятка». На них по дорогам с твердым покрытием вполне приемлем пробег до 2000 км.

В путешествие в период отпуска или каникул лучше всего пускаться на мотоцикле или мотороллере с двигателем, имеющим рабочий объем 175—350 см<sup>3</sup>. При движении по хорошим дорогам пробег может составлять 4000—8000 км.

Правда, энтузиасты мотопутешествий зачастую нарушают эти рекомендации. На дальних дорогах за тысячи километров от дома мы встречали путешествующих на легких мотоциклах и мотороллерах. На смелые вояжи решаются и владельцы мопедов. Однако из-за больших нагрузок на двигатель и ходовую часть ресурс этих мотосредств сокращается.

Имеющийся в распоряжении туриста транспорт в значительной степени предопределяет маршруты будущих путешествий: возможности мотоцикла необходимо согласовать с протяженностью маршрута, состоянием дорожного покрытия, рельефом местности. Так, для мопеда больше всего подойдут дороги с асфальтированным покрытием, без значительных подъемов. В маршрут не следует включать горные дороги. Протяженность путешествия на мопеде ограничивается и повышенной утомляемостью водителя и скромными возможностями по перевозке багажа.

Для легких мотоциклов и мотороллеров типа «Вятка» ограничений гораздо меньше. А более мощные двигатели, более совершенная по сравнению с мопедами ходовая часть и система амортизации позволяют пользоваться дорогами без асфальтированного покрытия, перевозить с собой необходимый туристский багаж (конечно, при отсутствии пассажира).

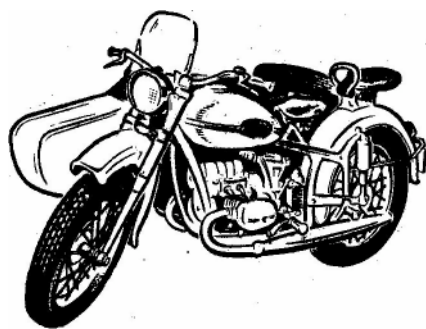


Рис. 4. Тяжелый мотоцикл «Урал»

Не противопоказаны им и горные дороги, хотя водителю частенько придется включать первую передачу для преодоления подъемов. Планируя путешествия на легком мотоцикле или мотороллере, следует избегать высоких горных перевалов (более 2500 м над уровнем моря): мощность двигателя в этих условиях значительно падает. Так как средняя скорость легких мотоциклов и мотороллеров невелика, нужно избегать и слишком длинных маршрутов, чтобы не пришлось целыми днями сидеть за рулем.

Техническая оснащенность и комфорт, предоставляемые водителю мотоцикла типа «Восход» или мотороллера типа «Тула», позволяют пускаться в длительные путешествия в условиях более сложных, чем на легких мотоциклах и мотороллерах. На этих машинах успешно путешествуют с пассажиром, а повышенная мощность двигателя допускает движение по горным серпантинам.

Мотоциклам среднего класса (250—300 см<sup>3</sup>) под силу дороги различного качества. Не страшны им ни дальние пути, ни горные перевалы. Мощные двигатели дают возможность ездить с пассажирами и с полной туристской выкладкой. Не случайно самые сложные путешествия по нашей стране (например, от Камчатки до западных границ или по пескам Средней Азии) осуществлялись именно на таких машинах.

Особую категорию составляют тяжелые мотоциклы типа «Урал», К-650, которые используются исключительно с колясками (рис. 4). Высокая мощность четырехтактных двигателей этих мотоциклов дает им определенные преимущества: они могут двигаться в тяжелых дорожных условиях, легко преодолевать крутые подъемы, нести большую нагрузку. Вместе с тем мотоцикл с коляской — специфичный транспорт, на котором ездить (вопреки широко распространенному мнению среди мотоциклистов, не ездивших с коляской) сложнее, чем на мотоцикле-одиночке.

Это объясняется более сложными условиями маневрирования на плохих дорогах, трудностями при обгонах из-за больших габаритов, необходимостью прикладывать к рулю значительное усилие на поворотах. Особенности эксплуатации тяжелых мотоциклов присущи и мотоциклам среднего класса с коляской. К сожалению, из-за меньшей мощности двигателей заметно снижаются их динамические качества, способность движения по плохим дорогам и преодоления крутых подъемов. Специфика эксплуатации мотоцикла с коляской накладывает отпечаток и на выбор маршрута. Так, протяженность маршрута для таких мотоциклов должна быть сокращена по сравнению с мотоциклами среднего класса. Не рекомендуется включать в путешествие слишком много горных дорог с крутыми виражами.

Итак, мы вкратце рассказали о возможностях моторных средств. Думаем, что это поможет вам более правильно выбрать маршрут путешествия. Впрочем, это только начало подготовки к нему. Предстоит еще решить немало серьезных вопросов: определить состав группы, выбрать конкретный маршрут, дооборудовать мотоцикл для туристской поездки.



## СОСТАВ ГРУППЫ И ВЫБОР МАРШРУТА

Помните, у Крылова: «Когда в товарищах согласия нет, на лад их дело не пойдет»? Эти слова как нельзя кстати вспомнить, когда вы обдумываете, с кем отправиться путешествовать. Конечно, можно ехать одному или вдвоем на одном мотоцикле, но все-таки, мототуристы предпочитают выезжать группами и правильно делают: в коллективе веселее, легче организовать лагерь, легче преодолевать трудности. Однако сколотить хорошую самостоятельную группу — задача не простая. Такие группы складываются различными путями. В одних случаях они организуются через автмотоклубы ДОСААФ, клубы туристов, в других — просто на основе личных знакомств. Но в любом случае вопрос о составе группы надо решать не только исходя из желания ехать вместе по одному маршруту, но и руководствуясь другими факторами.

Существенный момент — степень физической подготовленности участников к предстоящему путешествию. Сложный маршрут в трудных дорожных условиях, когда управление тяжело груженным мотоциклом становится поистине нелегким, потребует от мототуриста большой выносливости и силы. Тем, кто собирается путешествовать в таких условиях, рекомендуем воспользоваться опытом мотокроссменов. Система их подготовки включает общую закалилку организма, комплекс физических упражнений, тренировки на мотоцикле по пересеченной местности. Ознакомиться с ней можно по литературе (например, в книге «Мотоциклетные кроссы» И. Округлицкого и Я. Поустки, ФиС, 1958).

Для маршрутов средней сложности достаточна физическая подготовка в объеме стандартного комплекса утренней гимнастики; несомненно, такая зарядка должна стать правилом для любого мототуриста. Наибольшее внимание нужно уделить упражнениям, учитывающим специфику нагрузки на мышцы мотоциклиста: развитию мышц рук при помощи разжимных гантелей и выжимания тела на руках, укреплению мышц ног приседаниями и прыжками на месте.

Степень физической подготовленности — не единственное требование к участникам путешествия. Слабые водительские навыки, неудовлетворительное техническое состояние мотоцикла могут сорвать все планы. Члены группы должны иметь и в этом равные возможности.

Туристов должны объединять общие интересы в будущей поездке. Отсутствие интереса у некоторых участников к предмету, составляющему стержень путешествия, в конечном итоге может привести к ссорам. Чтобы проверить группу «на схоженность», обязательно организуйте несколько предварительных совместных поездок. Во время них вы лучше узнаете друг друга, лучше подготовитесь к совместной дальнейшей поездке. Слаженная группа — залог успешного путешествия. Не случайно участники такого путешествия стараются не терять между собой связи, чтобы в следующем году вновь собраться вместе, даже если они живут в разных городах.

Теперь о количестве участников путешествия. На наш взгляд, в дальнюю поездку лучше всего отправляться группой 4—6 человек на 2—3 мотоциклах. При таком составе легче решаются организационные вопросы и сама группа получается более мобильной. К тому же на современных шоссейных дорогах, сильно загруженных автотранспортом, двигаться большой колонной сложно.

Хорошо, если мотоциклы будут однотипными. Прежде всего это позволит сэкономить место в багаже за счет меньшего количества запасных частей, которые вы везете с собой. Кроме того, однотипные мотоциклы легче обслужить, так как в группе всегда найдется специалист по данной марке. Не надо сбрасывать со счета и дух солидарности, присущий водителям «одномастных коней». Самое ценное преимущество — равные возможности машин: одинаковая средняя скорость, способность двигателей работать на форсированном режиме, заправка бензином и маслом через равные промежутки пробега, профилактика.

Не самый худший вариант, если в группе будут мотоциклы разных марок, но одного

класса, например «Иж» и «Ява-350». Не рекомендуется включать в группу мотоциклов-одиночек мотоцикл с коляской: средняя скорость его ниже, чем у одиночки, и водитель больше утомляется.

После того как группа окончательно укомплектовалась, нужно распределить обязанности среди ее членов. Наиболее ответственным является выбор командора. Безусловно, им должен быть мототурист, имеющий за плечами опыт дальних путешествий. Он должен обладать организаторскими способностями, волевым и, несомненно, авторитетным товарищем. Обязанности остальных членов группы должны распределяться с учетом личных склонностей каждого. Один из вас хорошо фотографирует — дайте ему фотоаппарат и кинокамеру, другой имеет хозяйственную жилку — назначьте его администратором и казначеем, третий — заядлый турист — пусть заведует установкой палаток и организацией привалов. Конечно, все должны участвовать в общей работе, но хорошо, если в ней будет организующее начало.

Вопрос о том, куда ехать в ближайший отпуск, должен решаться намного раньше, чем он наступит. Самое главное в выборе маршрута — ясно определить, что вы хотите узнать или увидеть. Четко поставленная задача поможет выбрать район путешествия. Если вы интересуетесь древней русской архитектурой, есть смысл путешествовать по району, где расположены такие города, как Псков, Новгород, Ростов Великий, Ярославль, Суздаль, Владимир; за горной экзотикой можно отправиться на Кавказ или Памир.

На выбор маршрута может повлиять и время путешествия. Например, в Прибалтике и Карелии ранней весной преобладает дождливая погода. Зато в республиках Средней Азии именно весна наиболее благоприятна для путешествий: зелень свежа, и солнце не так беспощадно.

Существенное значение при выборе маршрута имеет время, которым вы располагаете. При этом надо рассчитать, сколько дней вам потребуется на передвижение, сколько на отдых, на осмотр достопримечательностей. Иначе вместо запланированного путешествия получится спортивная многодневная гонка. При расчете времени следует учитывать и состояние дорог, которое может меняться в зависимости от погоды.

Нельзя забывать о физических возможностях участников путешествия и их опыте. Ясно, что сложный маршрут потребует большей затраты физических и духовных сил, более высоких технических навыков. Исходя из этого, новичкам следует начинать с легких маршрутов — коротких по расстоянию, по времени и нетрудных по условиям движения. Затем можно переходить к более длительным, но несложным поездкам. К дальним, рассчитанным на отпуск, можно отнести, например, маршрут в Прибалтику или в Крым. Вообще все маршруты следует строить по принципу постепенного перехода от простого к сложному.

Хотим обратить ваше внимание также на финансовую сторону путешествия. Транспортные расходы мототуриста складываются из затрат на бензин, масло и оплату охраняемой стоянки в кемпинге (если он ею пользуется). Учитывая невысокую стоимость бензина и малый расход топлива, транспортные издержки, как правило, не превышают 4—6 рублей на 1000 км, что в 4—5 раз меньше расходов на передвижение по железной дороге и в автобусе. К сумме на транспортные расходы следует прибавить 10—15 рублей на возможный ремонт или транспортировку поврежденного мотоцикла. Остальные расходы мототуриста ничем не отличаются от расходов обычного туриста и складываются из затрат на питание; оплаты за ночлег (если не пользоваться своей палаткой) и т. п.

После того как маршрут определился в общих чертах, необходимо заняться его детальной разработкой. Значительную помощь в этом могут оказать туристские справочники, путеводители, периодические и повторяющиеся издания (журнал «Турист», альманахи «Туристские тропы» и «Ветер странствий»). Источником качественной и конкретной информации являются отчеты о мотопутешествиях, с которыми можно ознакомиться в туристских секциях автотоклубов. Следует, однако, учитывать время опубликования всех этих источников. Туристы, интересующиеся историей, архитектурой, ратными подвигами нашего народа, могут познакомиться с ними по соответствующей литературе. Неоценимую помощь в разработке маршрута окажут своими советами мототуристы, совершавшие путешествия по

аналогичному маршруту; в этом случае не полагайтесь на память и наиболее важное запишите.

Разработка маршрута, в которой должны участвовать все члены будущего путешествия, должна включать и работу над картой. Посоветуем «Атлас автомобильных дорог СССР», туристские карты или схемы по отдельным маршрутам (например, «По пяти республикам на автомобиле», «Москва — Киев — Закарпатье», «Кавказское кольцо»). Последние удобны тем, что содержат краткое описание маршрута с указанием сведений, интересующих мототуристов.

На карте намечаются населенные пункты, через которые вы хотели бы проехать, места возможных заправок бензином и длительного отдыха. Работа над картами позволит уточнить пробег в километрах и внести коррективы во время, отведенное на движение и остановки, т. е. составить конкретный график путешествия. При этом можно исходить из следующих примерных дневных норм пробега (имеется в виду максимальный пробег в сухую погоду на мотоцикле среднего класса):

Асфальтированная дорога в хорошем состоянии... 500—700 км.  
 Асфальтированная дорога в неудовлетворительном состоянии... 300—400 км.  
 Дороги грейдерные в хорошем состоянии... 300—400 км.  
 Дороги грейдерные в плохом состоянии... 150—250 км.  
 Дороги с булыжным покрытием в хорошем состоянии... 250—300 км.  
 Дороги с булыжным покрытием в плохом состоянии... 150—200 км.  
 Горные дороги асфальтированные в хорошем состоянии... 300—350 км.  
 Горные дороги с щебеночным покрытием... 150—200 км.

В дождливую погоду нормы пробега следует уменьшить примерно на 20—40%.

Карта нужна мототуристу не только в период разработки маршрута, но и в дороге. К сожалению, мотоциклисту пользоваться картой в пути неудобно из-за ограниченности места. Но мототурист может сделать подобие туристской схемы, которая всегда будет у него под рукой. Для этого нарежьте карточки из плотной бумаги в размер водительского удостоверения. Проведите из угла в угол прямую линию и «нанализывайте» на нее все населенные пункты маршрута, проставляя около них километраж и отмечая значками бензозаправочные станции и кемпинги. На обороте запишите интересующие вас подробности (где находится объект для осмотра, на каком километре расположен тот или иной поворот и т. п.). Карточки или кроки, помещенные рядом с водительским удостоверением или в кармане за ветровым щитком, при необходимости в любой момент могут быть извлечены на свет. Если обернуть кроки в полиэтиленовую пленку и укрепить на багажнике бака, то и на ходу они будут перед глазами. Кроме кроков основного маршрута полезно заготовить кроки запасного на случай замены маршрута из-за резкого ухудшения погоды или других причин.

| Показатели  | Категория сложности путешествий |      |      |      |      |
|---|---------------------------------|------|------|------|------|
|   | I                               | II   | III  | IV   | V    |
| Продолжительность путешествий в днях (не менее)   | 6                               | 8    | 10   | 13   | 16   |
| Количество полевых ночлегов (не менее)  | —                               | 2    | 5    | 10   | 12   |
| Протяженность (км)  | 1500                            | 2000 | 2500 | 3200 | 4000 |
| В том числе:  |                                 |      |      |      |      |
| по дорогам выбитым с усовершенствованным и твердым покрытием                                    | —                               | 100  | 150  | 250  | 500  |
| или по дорогам грунтовым улучшенным, не обработанным вяжущим материалом, или горным серпантинам | —                               | 75   | 100  | 150  | 250  |
| или по дорогам проселочным  | —                               | 50   | 75   | 100  | 150  |
| или по дорогам труднопроходимым и по бездорожью   | —                               | —    | 50   | 75   | 100  |

Большую помощь в подготовке путешествия могут оказать автмотоклубы или клубы

туристов. К тому же путешествия, зарегистрированные в автотоклубе и соответственно оформленные, дают право получить III, II, I спортивные разряды, разряд «Кандидат в мастера спорта» или звание «Мастер спорта СССР» по автототуризму. Туристы, желающие получить спортивный разряд, должны руководствоваться «Правилами организации самостоятельных путешествий на территории СССР», а также Единой всесоюзной спортивной классификацией, которая предусматривает определенные категории сложности маршрутов (см. таблицу выше).

Материалами отчетности туриста являются маршрутная книжка, выданная автотоклубом, имеющая отметки в ключевых пунктах маршрута, а также письменный отчет о выполненном путешествии. Путешествие засчитывается для присвоения разряда, если оно совершено в период отпуска (каникул) с туристскими целями.

Право на получение соответствующего разряда определяется количеством путешествий, категорией их сложности, количеством участников. Порядок присвоения спортивных разрядов регламентируется разрядными требованиями по автототуризму Единой всесоюзной спортивной классификации. Подробно об оформлении документов, правилах организации путешествий и разрядных требованиях по автототуризму можно узнать в местных автотоклубах.

## **ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛА К ПУТЕШЕСТВИЮ**

Казалось бы, о какой подготовке может идти речь, если мотоцикл исправный, а то и новый: садись — и катай. Но не забывайте, что в путешествии вам предстоит в короткий срок проехать не одну тысячу километров вдали от дома и, возможно, от ремонтных мастерских. И пусть вас не успокаивает, что в течение сезона, никуда далеко не выезжая, вы «накручивали» тысячи километров без всякого ремонта. Короткие поездки, когда и двигатель толком не успевает «войти в режим», — совсем не то, что форсированная езда на дальние расстояния. Поэтому вполне исправный и даже новый мотоцикл требует подготовки к путешествию. Кстати, новый мотоцикл подготовить надо особенно тщательно. Действительно, мотоцикл, прошедший эксплуатацию в течение сезона или больше, проявил свой «норов», и водитель знает его слабые места, а вот новый может преподнести сюрприз, да еще вдали от дома.

Само собой разумеется, мотоцикл следует готовить к началу каждого сезона. Но обычно большинство мотоциклистов отправляются в дальнее путешествие уже в середине лета или ближе к осени. И это еще один довод в пользу дополнительной подготовки материальной части, уже успевшей достаточно поработать.

### **Двигатель**

Начнем с двигателя — механического сердца мотоцикла. Хорошо налаженный двигатель, как уверяют водители-романтики, поет. А вот когда он работает с трудом, то тут не до песен. На что же обратить внимание перед дальней поездкой?

Поршневая группа должна быть, безусловно, в хорошем состоянии. Для ее оценки совсем не обязательно разбирать двигатель. Если на педали кик-стартера (пусковом рычаге) ощущается хорошая компрессия, а двигатель устойчиво работает на малых оборотах, можете быть уверены, что с поршневой группой все в порядке. Незначительный стук поршня не опасен, если он исчезает с прогревом двигателя. Однако к прочим звукам в двигателе надо относиться с повышенным вниманием.

Звонкий стук поршневого пальца, глухой шум шатунных или коренных подшипников — вещь гораздо более опасная. Если у вас есть сомнения, придется открыть двигатель. С незначительным люфтом поршневого пальца во втулке шатуна (но не в поршне) можно продолжать эксплуатировать мотоцикл. То же можно сказать о шатунных и коренных подшипниках. Проконсультируйтесь в сомнительных случаях с квалифицированным механиком:

опыт здесь зачастую ценнее теоретических рекомендаций. Обращаем ваше внимание на люфт в коренных подшипниках двухтактных двигателей. У этих двигателей, как известно, на валу находится кулачок прерывателя. Повышенный люфт в коренном подшипнике может стать причиной нестабильной работы системы зажигания.

Если по каким-либо причинам вы сняли с двухтактного двигателя цилиндр, обратите внимание на совпадение контура окон перепускных каналов на цилиндре и картере, а также на то, не перекрывает ли их бумажная прокладка. В большинстве случаев полного совпадения не бывает, а это означает ухудшение наполнения цилиндра рабочей смесью и потерю мощности. В таком случае наложите на картер снятую бумажную прокладку и подрежьте свисающие над контуром места. Потом ту же прокладку перенесите на цилиндр и подгоните напильником контур цилиндра по прокладке. Затем сделайте то же в обратном порядке: перенесите контур с цилиндра на картер и при необходимости подпилите последний.

Делать эту работу надо аккуратно, не допуская попадания металлической стружки внутрь двигателя, для чего ватные тампоны, смазанные маслом, вложите в перепускные окна. Учтите, что зазор между отверстиями во фланце цилиндра и шпильками, крепящими его к картеру, позволяет разворачивать цилиндр относительно картера на некоторый угол. Чтобы цилиндр всегда устанавливался в одном положении, нужно на картере и цилиндре сделать риску.

Подгонку контура окон перепускных каналов завершите полировкой самих каналов мелкой наждачной шкуркой. Не плохо, если удастся заполировать днище поршня и внутреннюю поверхность головки цилиндра: это значительно уменьшит образование нагара на них. Наличие же нагара — источник плохого теплоотвода от деталей поршневой группы и появления калильного зажигания. Шершавые выпускные каналы тоже не мешает почистить наждачной шкуркой, не столько для улучшения продувки, сколько для уменьшения нагарообразования.

Пользуясь случаем, что двигатель открыт, не стремитесь менять поршневые кольца. Хорошо прикатанное кольцо, у которого зазор в замке находится в допустимых пределах (например, до 0,8 мм для двухтактных двигателей), всегда лучше нового. Новое кольцо с зазором 0,2 мм через сотню километров резко увеличит этот зазор и заодно «прикатает» не только себя, но и цилиндр. В результате общий износ в поршневой группе увеличится, а отдаваемая мощность не повысится. Вообще любая замена деталей (особенно в двигателе) должна быть продиктована реальной необходимостью, а не простым желанием «сделать лучше».

В четырехтактном двигателе следует тщательно отрегулировать зазор в клапанах и ни в коем случае не уменьшать его против инструкции, так как создается вероятность прогара клапанов (прежде всего выхлопного). Об этом важно помнить мототуристам, проезжающим большие расстояния на форсированном режиме.

Нет нужды в притирке клапанов, если вы выполняли ее в начале сезона и двигатель четко работает на малых оборотах, не дает перебоев на больших и хлопков при сбросе газа. В сомнительных случаях следует снять головки цилиндров и притереть клапаны по общеизвестной методике.

Если почему-либо вам приходится снимать головки цилиндров или сами цилиндры, воспользуйтесь этим для очистки деталей от нагара.

Собирая двигатель, установите между картером и цилиндром снятую прокладку или, если она пришла в негодность, новую. Новая прокладка должна быть толще старой хотя бы на 0,1 мм (при затяжке цилиндра прокладка садится). Иначе при запуске двигателя из цилиндра будет слышен звон: это верхнее кольцо стучит о ступеньку выработки в цилиндре.

Независимо от того, разбирался двигатель или нет, проверьте затяжку гаек, крепящих головки и цилиндры к картеру двигателя. На двухтактных двигателях подтяните винты, стягивающие половинки картера между собой. Потечи масла на картере или на цилиндрах свидетельствуют о слабой затяжке винтов, разрушении прокладки или плохой подгонке сопрягаемых поверхностей. Подтекание масла следует устранить.

Обязательно проверьте крепление двигателя к раме: плохо закрепленный двигатель вызывает вибрацию всего мотоцикла.

Некоторые мотоциклисты для лучшего охлаждения двигателя устанавливают на цилиндры всевозможные дефлекторы. Действительно, на больших скоростях они могут способствовать теплоотводу, однако при снижении скорости, а также в трудных дорожных условиях ухудшают отвод тепла, что ведет к перегреву двигателя. Кроме того, при неудачной конструкции дефлекторы ухудшают охлаждение цилиндров на всех режимах движения из-за возникновения местных перегревов. Гораздо эффективнее содержать ребра цилиндров в чистоте.

Среди прочих забот при подготовке мотоцикла к путешествию не упустите довольно неприятную, но нужную — чистку глушителей и выхлопных труб. Особенно это необходимо для двухтактных двигателей.

Как правило, глушители современных мотоциклов выполняются неразъемными: снимается лишь центральная перфорированная трубка. Эта трубка легко очищается прожиганием. А для того чтобы очистить внутренние полости самих глушителей, рекомендуем проехать на мотоцикле со снятыми трубками с десятков километров. Конечно, такую «шумную» поездку следует организовать где-нибудь подальше от населенных пунктов.

## **Системы питания и электрооборудования**

Нормальная работа двигателя в первую очередь зависит от исправности систем питания и электрооборудования. А неумолимая статистика показывает, что наибольшее количество неисправностей падает на эти системы. Отсюда вывод: именно им надо уделить особое внимание.

Не поленитесь снять с мотоцикла бак и промыть его бензином. Осмотрите сварные швы: нередко по ним начинается течь топлива вдали от дома и гаража. Убедитесь, что вентиляционное отверстие в пробке бензобака не засорено, а горловина его хорошо уплотняется резиновой прокладкой, уложенной в пробку. Если пробка подтекает, проверьте плоскостность горловины и при необходимости доведите ее личным напильником или плоским наждачным камнем.

Разберите и промойте карбюратор и бензокраник. Проверьте герметичность запорного клапана поплавковой камеры и, если требуется, притрите его. При установке карбюратора на место не забудьте поставить между его фланцем и посадочным местом на картере или цилиндре бумажную прокладку: ее отсутствие может привести к подосу в цилиндр воздуха и вызвать обеднение рабочей смеси. Кстати, характерный стук золотника карбюратора, прослушиваемый при работе двигателя на малых оборотах и исчезающий с повышением их, говорит о том, что золотник карбюратора изношен и что в перспективе у вас трудности с получением стабильных оборотов холостого хода. К сожалению, дефект этот устраняется только заменой всего карбюратора.

Чтобы не пришлось прочищать систему подачи топлива в дороге, рекомендуем установить на заборных трубках бензокраника сетку: она гораздо эффективнее сетки в отстойниках, поскольку последняя не защищает заборные трубки от засорения. Обязательно замените бензопровод, если он покрыт трещинами: резина от бензина сохнет и делается хрупкой — в дороге бензопровод может лопнуть.

В целом система питания на мотоциклах очень проста, но требует соблюдения чистоты.

Пожалуй, стоит сказать еще о деталях управления карбюратором. «Тяжелая» ручка газа в дальней дороге утомляет и вызывает раздражение, а разлохматившийся трос может заклинить в оболочке именно в тот момент, когда нужно аварийно сбросить газ. Поэтому разберите ручку, осмотрите трос и смажьте все трущиеся детали консистентной смазкой, а трос — жидким моторным маслом.

С электрооборудованием дело сложнее: тут не отделаешься одной смазкой, хотя и без нее не обойтись. В настоящее время на мотоциклах, мотороллерах и мопедах применяются две системы электрооборудования, в которых источником электроэнергии служат аккумулятор с генератором постоянного тока или генератор переменного тока (аккумулятор в этом случае не обязателен). Разновидность генератора переменного тока — магдино — применяется на мопедах.

В системах с генератором постоянного тока от состояния аккумулятора зависит нормальная работа электрооборудования в целом. Уход же за аккумулятором не сложнее, чем за бензобаком,— требуется примерно раз в две недели доливать его дистиллированной водой (даже реже, чем бак бензином) и раза два в сезон подзарядить стационарным выпрямителем. Не повредит аккумулятору, если заодно очистить от окислов и смазать солидолом его клеммы. Если вы придерживаетесь этих рекомендаций, то считайте, что аккумулятор подготовлен.

В генераторе постоянного тока осмотрите щетки и коллектор. Изношенные, выкрошенные щетки обязательно замените. Если провод, заделанный в щетки, выпаялся, следует заменить и такую щетку. Подсевшие спиральные пружинки щеток могут причинить массу неприятностей вдали от дома. Их тоже надо заменить.

Коллектор должен быть чистым и ровным, изоляция между ламелями не должна выступать за его наружный диаметр. Небольшие дефекты поверхности коллектора устраняются мелкой стеклянной шкуркой, сильный износ потребует проточки коллектора на токарном станке. Особенно важно обратить внимание на состояние щеток и коллектора в династартере мотороллера «Тула», так как при запуске двигателя потребляемый ток может достигать до сотен ампер. Внутреннюю поверхность генератора следует продуть для удаления продуктов износа щеток.

Генератор переменного тока значительно проще. Тут надо обратить внимание на то, чтобы якорь — постоянный магнит — был надежно закреплен на валу двигателя и не касался башмаков обмоток статора.

Контроль зарядки аккумулятора на большинстве мотоциклов осуществляется при помощи контрольной лампы. Повторяем эту общеизвестную истину потому, что погасание контрольной лампы (как это ни покажется на первый взгляд парадоксальным) еще не свидетельствует о том, что аккумулятор мотоцикла заряжается. Контрольная лампа при работе системы находится под разностью потенциалов аккумулятора и генератора, и, если напряжение на этих двух источниках тока равно, лампа перестает светиться. Но для зарядки генератор должен выдавать напряжение выше, чем напряжение на клеммах аккумулятора. В приведенном же случае имеет место «нулевой баланс», т. е. аккумулятор не становится заряжаться. Подключение же приборов освещения приведет к постепенной разрядке аккумулятора, и все это будет происходить при погасшей контрольной лампе.

Если вы замечаете, что исправный аккумулятор на мотоцикле быстро разряжается, проверьте работу реле-регулятора и генератора. Проверка реле-регулятора требуется и тогда, когда приходится часто доливать воду в аккумулятор. Простейший контроль осуществляется следующим образом. Отсоединяют от массы мотоцикла провод, идущий к аккумулятору, и включают между этим проводом и массой амперметр, рассчитанный на ток не менее 10 ампер. После запуска двигателя и увеличения оборотов (примерно около 1000 об/мин) амперметр должен показывать зарядку, и при дальнейшем увеличении оборотов ток должен возрасти до 2—4 ампер. Слишком большой или, наоборот, слишком малый зарядный ток потребует подрегулировать реле-регулятор напряжения. Эту квалифицированную работу поручите сведущему товарищу или обратитесь за помощью в мастерскую.

Важнейшая часть электрооборудования мотоцикла — система зажигания, обеспечивающая своевременное появление искры на электродах свечи в цилиндре двигателя.

Подготовку системы зажигания следует начать с осмотра прерывателей. Сильное обгорание контактов свидетельствует о слишком большом зазоре, загрязнении контактов, малой площади прилегания или утечке тока в конденсаторе. Контакты надо подогнать так, что-

бы в сомкнутом состоянии они соприкасались "не менее чем 70% своей площади. Выполняют эту работу мелким надфилем или тонкой стеклянной шкуркой.

Внимательно осмотрите токоподводящую пластину — фольгу, которая имеется на некоторых молоточках прерывателя отечественных мотоциклов. Излом пластины может быть едва заметен, а двигатель из-за этого будет работать с перебоями. Такой молоточек, безусловно, надо заменить. Обязательно смажьте фетр кулачка и ось молоточка прерывателя жидким моторным маслом. Помните, однако, что излишек масла так же вреден, как и недостаток.

Проверьте зазор в контактах прерывателя: он должен равняться 0,35—0,40 мм. Перед дальней поездкой следует проверить при помощи индикатора установку момента зажигания рабочей смеси в цилиндре двигателя (рис. 5). Кстати, эту работу нужно проделывать после каждой регулировки зазоров в контактах прерывателя. Методика установки зажигания

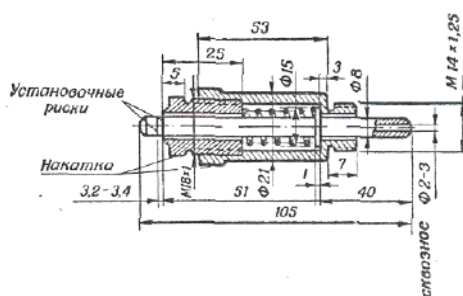


Рис. 5. Индикатор для установки момента зажигания

общеизвестна; напомним лишь о необходимости более точно производить эту операцию на двухцилиндровых мотоциклах, так как от синхронности появления искры в цилиндрах двигателя зависят устойчивая работа на холостых оборотах, нормальный температурный режим и отдача максимальной мощности.

При установке зажигания в системе с генератором переменного тока нельзя поворачивать отдельно пластину с прерывателем относительно корпуса генератора. Это приводит к нарушению «абриса», т. е. взаимной ориентации полюсов магнита с обмотками в момент замыкания контактов прерывателя.

Катушка зажигания — прибор, не требующий ухода, тем не менее, позаботьтесь о том, чтобы на него не попадала влага.

Выверните и осмотрите свечу зажигания: зазор между электродами должен быть 0,6—0,7 мм для двигателей с батарейным зажиганием и 0,4 мм для зажигания от магнето. Свечи, имеющие следы оплавления изолятора, необходимо заменить, выяснив причину их перегрева (не соответствующая свеча, позднее зажигание, бедная рабочая смесь). Не забудьте еще об одной мелочи: под свечой обязательно должна находиться уплотнительная прокладка. Отсутствие ее может привести к прорыву горячих газов из камеры сгорания и как следствие — к перегреву свечи и выходу ее из строя. Отсутствие прокладки некоторые водители пытаются компенсировать более сильной затяжкой свечи и... срывают резьбу в головке цилиндра.

Проверьте проводку и потребители тока. Все концы проводов должны быть надежно затянуты винтами и «законтрены» нитрокраской — потеря маленького винта, крепящего провод в клемме, может стать в дороге источником массы загадочных явлений: недозарядки аккумулятора, перебоев в работе двигателя или мигания света.

Не забудьте и о приборах освещения вашего мотоцикла. Дальний свет фары должен быть отрегулирован с учетом полной загрузки мотоцикла багажом. Световая отдача потемневших ламп резко снижается, и такие лампы надо заменить новыми. Стекло баллона, шатающийся на цоколе, приклейте эпоксидным клеем или клеем БФ-2. Если эту операцию будете проделывать на лампе большого света, обратите внимание на то, чтобы не развернуть



баллон относительно цоколя, что приведет к нарушению фокусировки лампы в рефлекторе фары.

Проверьте работу звукового сигнала. Регулировочным винтом настройте его на максимальную громкость. Необходимо, чтобы сигнал хорошо звучал как от аккумулятора, так и от генератора.

Выключатель стоп-сигнала тоже требует регулировки. Он должен замыкать цепь питания лампочки даже при легком нажатии на педаль тормоза.

## Трансмиссия

Поскольку в начале сезона вы, несомненно, проверили состояние и работоспособность моторной передачи, сцепления и коробки перемены передач, то обратите внимание на наиболее слабый элемент трансмиссии — заднюю цепь.

Цепь надо обязательно осмотреть для выявления треснувших роликов.

Вообще, в путешествие лучше отправляться на новой, но обкатанной цепи (обкатка 500—1000 км). Хорошо смазывать цепь, проваривая ее в консистентной смазке с графитом. Но эта, ставшая уже классической, рекомендация, как нам кажется, не так уж обязательна для мотоциклов с закрытой цепью — большинство современных мотоциклов оборудовано такой защитой. В подобном случае достаточно ограничиться смазкой задней цепи, не снимая ее с мотоцикла. Подавая моторное масло тонкой струйкой на внутреннюю поверхность цепи и прокручивая заднее колесо, можно хорошо смазать цепь. Самое слабое место цепи — замок, точнее, его запорная пластинка. При малейшем сомнении в ее кондиционности запорную пластинку надо заменить. Еще лучше застраховать запорную пластинку скобочкой из тонкой жести (рис. 6).

Теперь проверьте натяжение задней цепи. Многие мотоциклисты устанавливают указанную в инструкции стрелу прогиба цепи в положении, когда мотоцикл стоит на подставке. В процессе же работы задней подвески на движущемся мотоцикле расстояние между осями ведущей и ведомой звездочек изменяется, что приводит к уменьшению стрелы прогиба или даже перетяжке цепи, а это означает перегрузку деталей трансмиссии и вызывает вытягивание цепи. Цепь нужно регулировать под нагрузкой, посадив на заднее сиденье пассажира и перекатывая мотоцикл для отыскания наиболее натянутого участка цепи (следствие неравномерной ее вытяжки). Правильно отрегулированная цепь не требует повторной регулировки по несколько для страховки тысяч километров.

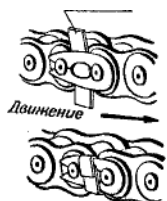


Рис. 6. Скоба для страховки запорной пластинки

На мотоциклах с карданной передачей надо проверить уплотнение картера конической передачи. Большой люфт в конической передаче заднего моста или отсутствие его могут потребовать регулировки зацепления шестерен; операция эта весьма тонкая, но выполнить ее необходимо, так как всякий маленький ремонт дома освободит вас от большого ремонта в дороге.

## Ходовая часть

Основа мотоцикла — рама. Не поленитесь тщательно осмотреть ее, особенно у рулевой колонки. Перед осмотром загрязненные места промойте бензином, поскольку грязь может скрывать трещины. С трещинами в раме (даже самыми незначительными) эксплуатировать мотоцикл нельзя; немедленно воспользуйтесь услугами сварочной мастерской.

Проверьте подшипники рулевой колонки. Люфт в них должен быть минимальным. При этом надо помнить, что перетяжка подшипников может вызвать повышенное трение в рулевом механизме и тем самым ухудшить способность мотоцикла «держаться» дорогу. Особенно чувствительны к перетяжке подшипники мотоциклов «Ява». Другая крайность, когда люфт в подшипниках слишком велик, может вызвать наклеп на обоймах. В результате руль при повороте будет поворачиваться рывками. Иногда даже при правильной регулировке

подшипников рулевой колонки наблюдается люфт при покачивании передней вилки в поперечном направлении. Это означает, что посадочные места под подшипники разбиты и никакой регулировкой поперечный люфт убрать не удастся. Придется разобрать рулевую колонку и восстановить нормальную посадку обоих подшипников. Делается это либо прокладкой тонких пластинок между обоймами и посадочным местом, либо накерновкой того же посадочного места.

Оцените работу передней и задней подвесок. Перья передней телескопической вилки при покачивании их за концы вдоль оси мотоцикла не должны перемещаться на большую величину, свидетельствующую об износе направляющих втулок подвески. Хруст при работе телескопической вилки может означать, что подвеска забита песком или лопнули пружины. Если будете разбирать переднюю вилку, не забудьте смазать солидолом направляющие и пружины.

Обратите внимание на втулки оси задней вилки. Установив мотоцикл на подставку, покачайте вилку в поперечном направлении. Если заметите значительный люфт, надо менять втулки. Мотоцикл с большим люфтом во втулках задней оси неустойчив, особенно на поворотах.

Проверьте работу передних и задних амортизаторов, особенно затяжку гаек с сальниками, уплотняющими подвижные элементы. Течь масла из гидrogасителей недопустима: они скоро окажутся сухими и перестанут выполнять свои функции. Распространенная ошибка молодых мотоциклистов — заправка гидrogасителей несоответствующей по вязкости жидкостью. В результате подвески либо «стоят колом» (густая смесь), либо малоэффективны, т. е. при кажущейся мягкости не гасят раскачки мотоцикла (жидкая смесь). Следует придерживаться рекомендаций заводов, указывающих в инструкциях марки и пропорции масел для составления гидросмесей.

Передние и задние подвески мотоцикла призваны смягчать удары, воспринимаемые колесами от дороги. А удары воспринимают все-таки колеса. Поэтому внимательно осмотрите обода колес — не бьют ли они при вращении, нет ли на них трещин. Проверяя натяжку всех спиц, не сорвите резьбу на ниппелях спиц: замена ниппеля потребует демонтировать шину. Оцените люфт в подшипниках колес. Его не должно быть. Особенно важно это для переднего, управляемого, колеса.

Если подшипники не смазывались в начале сезона, обязательно смажьте их консистентной смазкой. Рекомендуем для этого смазки 1-13 (синтетическая), ЦИАТИМ-201 или солидол ряда УС. Широко известную смазку 1-13 (жировая) для подшипников колес мотоцикла нельзя считать подходящей: она быстро сохнет. Наличие смазки в ступице колеса еще не означает, что подшипники хорошо смазаны; смазка должна быть на беговой дорожке подшипников.

Тормозам — особое внимание!

Сильно изношенные накладки тормозных колодок надо заменить, так как заклепки накладок скоро начнут драть барабаны. «Утонение» накладок, кроме того, вынуждает при торможении прикладывать к тормозной педали или рычагу большие усилия. Трос привода заднего тормоза желательно промыть в бензине и смазать моторным маслом.

Несколько слов о регулировке тормозов. Многие водители любят регулировать тормоза так, чтобы на педали был минимальный свободный ход. При этом проверяют легкость вращения вывешенного колеса. Однако такая проверка не гарантирует, что колодки при движении мотоцикла не будут касаться барабанов. Поэтому после окончания регулировки на минимальный свободный ход педали следует отпустить барашек тяги на один-два оборота.

О тормозах при подготовке мотоцикла вряд ли кто забудет, а вот о надежности затяжки и контровки всех резьбовых соединений мотоцикла, пожалуй, стоит напомнить. Занимаясь этой работой, не перестарайтесь: на современных мотоциклах с целью облегчения их веса широко применяются винты с резьбой Мб, и, чтобы «свернуть голову» такому винту, требуется не так уж много силы.

Особо надо сказать о шинах. Никто в дороге не гарантирован от грязной работы по

размонтированию и латанию камер. Но покрышки с трещинами на корде, которые вызывают протирывание камер, и заплатки, клеенные резиновым клеем, могут омрачить все путешествие. Если покрышки не снимались с колес более двух лет, их надо снять, тщательно осмотреть и убедиться, что трещин на внутренней поверхности корда нет. Если все в порядке, припудрите локрышку и камеру тальком и вновь установите их на обод колеса. Камеры должны быть либо новые, либо отремонтированные способом горячей вулканизации. Перед монтажом шины на обод убедитесь, что концы спиц не выступают из ниппелей, а если выступают, то запилите их напильником. Не забудьте и про защитное резиновое кольцо, закрывающее головку ниппелей и предохраняющее камеру от контакта с ними.

Монтируя шину, не ставьте на вентиль камеры гайку, прижимающую его к ободу колеса. В случае резкого выхода воздуха из шины при проколе покрышка нередко проворачивается на обод и увлекает за собой камеру. Гайка же препятствует этому, и в результате вентиль останется в ободе, а камера с огромной дырой уже не будет годиться для ремонта.

## **Доводка мотоцикла**

Итак, мотоцикл в общих чертах подготовлен, Однако в дальнейшем путешествии мотоциклисту приходится покрывать большие участки пути с высокой скоростью при полной нагрузке мотоцикла. Чтобы мотоцикл в таких тяжелых условиях был надежен, нужно довести его. Прежде всего следует добиться хорошего наката, т. е. способности машины достаточно долго катиться по инерции после отключения двигателя от ведущего колеса. На накат мотоцикла влияют легкость вращения подшипников колес, правильное натяжение задней цепи или точно отрегулированное зацепление конических шестерен заднего моста, правильная регулировка тормозов, консистенция смазочных масел в трансмиссии и ходовой части (в заднем мосту, коробке перемены передач, подшипниках колес), установка колес, давление в шинах, развал и схождение колеса коляски, наконец, сопротивление воздуха. Большинство этих факторов не нуждается в пояснении, а о регулировании натяжения цепи и тормозов мы уже говорили.

Несколько слов о давлении в шинах. Общеизвестно, что шины с пониженным давлением воздуха ухудшают накат мотоцикла. Поэтому не пренебрегайте манометром для замера давления воздуха: «на глазок» легко ошибиться. Поскольку большинство мотоциклов не укомплектовано манометром, его придется приобрести в автомагазине.

Важное значение для хорошего наката имеет правильная установка колес, т. е. движение их по одному следу и расположение в одной плоскости. Последнее условие легко нарушить при регулировке задней цепи, если производить вращение натяжных винтов неравномерно с обеих сторон. Установку колес проверяют ровной доской, прикладывая ее к боковинам покрышки. При этом надо учитывать возможную разность ширины задней и передней шин. Проверку можно упростить: отойти от мотоцикла на несколько шагов и, нагнувшись, посмотреть, находятся ли колеса в одной плоскости.

Внимательно следует отнестись к установке развала и схождения колес на мотоциклах с коляской. Лучшая проверка правильно установленных углов развала и схождения колес — прямолинейное движение полностью нагруженного мотоцикла при отпущенном руле на прямом участке дороги.

Некоторые соображения по аэродинамике мотоцикла. Совершенно очевидно, что с повышением лобового сопротивления накат мотоцикла ухудшается. Поэтому багаж, перевозимый на нем, не должен выступать за габариты всего экипажа. Конструируя всевозможные багажники, оснащая мотоцикл ветровым щитком и брызговиками для защиты ног, не забывайте что неудачные размеры, форма и угол установки этих полезных предметов комфорта могут значительно ухудшить аэродинамику мотоцикла.

Итак, если мотоцикл имеет хороший накат, считайте, что вы заработали дополнительный запас мощности. Но основной источник мощности — двигатель — также нуждается в доводке. Эта простая, на первый взгляд, работа, сводящаяся к тому, что тут надо подвернуть,

а тут отпустить, таит в себе огромные резервы и... потери. Залогом успеха служит понимание сущности проделываемых операций и запас терпения. О методике регулировки карбюратора, системы зажигания, подбора свечей в специальной литературе написано много, поэтому не будем повторяться, а постараемся дать несколько общих, но существенных, на наш взгляд, советов.

Первое и самое главное: приступая к регулировке двигателя, никогда не меняйте настройку сразу двух или более параметров, а тем более различных узлов. Если вы взялись за карбюратор, то отложите на время регулировку зажигания, иначе вы рискуете запутаться в «двух соснах» и сделать неправильные выводы.

Поскольку мотоциклисты не располагают специальными приборами для оценки работы двигателя, результаты проделанной регулировки можно проверить по прохождению мотоциклом мерного участка пути на максимальной скорости. Если скорость мотоцикла растет без повышения температуры цилиндров, значит, вы на верном пути.

При регулировке карбюратора следует иметь в виду, что несколько обогащенная смесь всегда лучше, чем обедненная. На обогащенной смеси двигатель лучше запускается, меньше греется и менее склонен к детонации. Кроме того, в условиях движения, требующих частого переключения передач, обогащенная смесь может означать и меньший расход топлива: при такой регулировке карбюратора мотоцикл легко разгонять на промежуточных передачах и появляется возможность быстрее перейти на прямую передачу. Мототуристу, двигающемуся на своем мотоцикле длительно с высокой скоростью, всегда следует регулировать карбюратор на обогащенную смесь.

Поскольку регулировка двигателя — вещь тонкая, требующая большого опыта и при отсутствии специальных приборов субъективная, по возможности воспользуйтесь опытом знающего товарища.

Теоретические рассуждения никогда не заменят опытного механика, который самыми простыми приемами может «вдохнуть тигра» в двигатель вашего мотоцикла.

До сих пор мы говорили о подготовке мотоцикла с точки зрения обеспечения нормальной работы его частей и систем. Но не менее важно позаботиться о доводке мотоцикла для удобства посадки водителя. В дальнем путешествии неправильное положение рук, ног или корпуса мототуриста может вызвать преждевременную усталость, а к концу дня все тело будет болеть. Всего этого вы могли и не замечать в коротких поездках.

Серийный мотоцикл рассчитан на человека среднего роста, пропорционально сложенного. В действительности все мы в большей или меньшей степени отличаемся от «стандарта». Поэтому руль, подножки, рычаги управления нужно подогнать «по месту». Когда руль поставлен правильно, кисти рук охватывают ручки руля, а пальцы свободно ложатся на рычаги. Подножки нужно отрегулировать так, чтобы ноги в коленях не были согнуты слишком сильно. Центр тяжести водителя должен находиться на одной вертикали с подножками, что позволяет привставать с седла при езде по неровной дороге.

Рычаг переключения передач установлен правильно, если вы можете переключать передачу одним движением, не снимая ног с подножки. Педаль тормоза всегда должна быть «под ногой».

Не пожалейте времени на всю эту работу — она сторицей окупится в пути.

## **ТУРИСТСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ МОТОЦИКЛА**

За последние годы мы привыкли видеть его почти на каждом мотоцикле. Теперь машины без багажников, ветровых и грязевых щитков, защитных дуг кажутся какими-то голыми. К сожалению, наша промышленность выпускает мало туристского оборудования для мотоциклов, да и ассортимент его ограничен, и мототуристы вынуждены изготавливать его сами, в силу своих возможностей и умения.

В этой главе мы расскажем о требованиях, предъявляемых к оборудованию мотоцик-

лов, и покажем на конкретных примерах, как его лучше сделать.

## Багажники

Основное туристское оборудование мотоцикла — багажники. Устанавливать их можно за седлом пассажира, по бокам заднего колеса, на бензобаке, в некоторых случаях на переднем крыле мотоцикла, а при наличии защитных дуг — в виде пеналов на дугах. Цель такого размещения — более равномерное распределение груза по всему мотоциклу. Кстати, хотим предупредить — не надейтесь хорошо провести путешествие на мотоцикле с рюкзаком за плечами: это неудобно и утомительно.

Большую часть груза несет задний багажник, и при конструировании его особое внимание надо обратить на прочность и жесткую связь с рамой мотоцикла. Но это не значит, что багажник должен быть изготовлен из толстостенных трубок или стальных прутков. Прочность и грузоподъемность конструкции следует сочетать с ее легкостью и продуманным расположением точек крепления, не увлекаясь шириной багажника и большим выносом его за заднюю ось. Для снижения центра тяжести грузовую площадку желательно расположить как можно ниже.

Используемые обычно точки крепления багажника (две верхние у подвески и две нижние на подножках пассажира) недостаточно жестко соединяют его с рамой мотоцикла. Поэтому грузовую площадку необходимо дополнительно соединить распорками с задним крылом или подседельной рамой, а подкосы связать дужкой, которую закрепить под болтом номерного знака. Элементы конструкции багажника не должны мешать работе задней подвески, а также препятствовать демонтажу колеса и регулировке цепи.

Лучше всего, если задний багажник обеспечивает расположение груза как за седлом пассажира, так и по бокам заднего колеса. Конструктивно это решается по-разному. Например, к одним багажникам, имеющим заднюю грузовую площадку, прикрепляют еще боковые пластины для установки на них навесных легкоъемных сумок, другие багажники снабжают боковыми грузовыми площадками для закрепления небольших чемоданов или рюкзаков.

При выборе конструкции предпочтение следует отдать багажнику с легкоъемными сумками. Во-первых, навесные сумки обеспечивают легкий доступ к заднему колесу, не мешают регулировать цепь и удобны на стоянках, так как их можно быстро снять и взять с собой. Во-вторых, после путешествия они могут быть заменены сумками меньшего размера для повседневной эксплуатации. На мотоцикле такие сумки всегда пригодятся. Ведь гораздо удобнее мелкие вещи просто положить в сумку, чем ломать голову, как их закрепить на

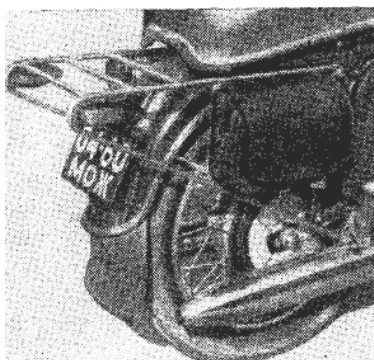


Рис. 7. Задний багажник с сумками для повседневной эксплуатации

багажнике, или, того хуже, везти в кармане или за пазухой.

В качестве примера конструкции, отвечающей перечисленным требованиям, предла-

гаем сварной багажник, разработанный авторами для мотоциклов «Ява» (рис. 7). Он эксплуатировался в течение многих лет и успешно выдержал испытания на прочность в длительных путешествиях по различным дорогам.

Технология изготовления и сборка элементов багажника следующая (рис. 8). Из стальных бесшовных трубок диаметром  $12 \times 1$  или  $12 \times 1,5$  мм делаются заготовки основания 1 (2 шт.), перекладины 2 (3 шт.) и подкосы 3 (2 шт.). Задние вставки 4 (2 шт.) гнутся из прутков того же диаметра (элементы — заготовки оснований, подкосы и вставки — можно заменить целикowymi трубками, согнутыми по радиусу вставок). Заготовки основания и подкосы с приваренными к ним верхними 5 (2 шт.) и нижними 6 (2 шт.) серьгами закрепляются на мотоцикле, причем болты крепления задней подвески заменяются специальными болтами 9 (2 шт.). Соединив основание и подкосы задними вставками, приваривают перекладины 2 и распорки на крыло 7 (2 шт.), предварительно защитив заднее крыло листом металла или

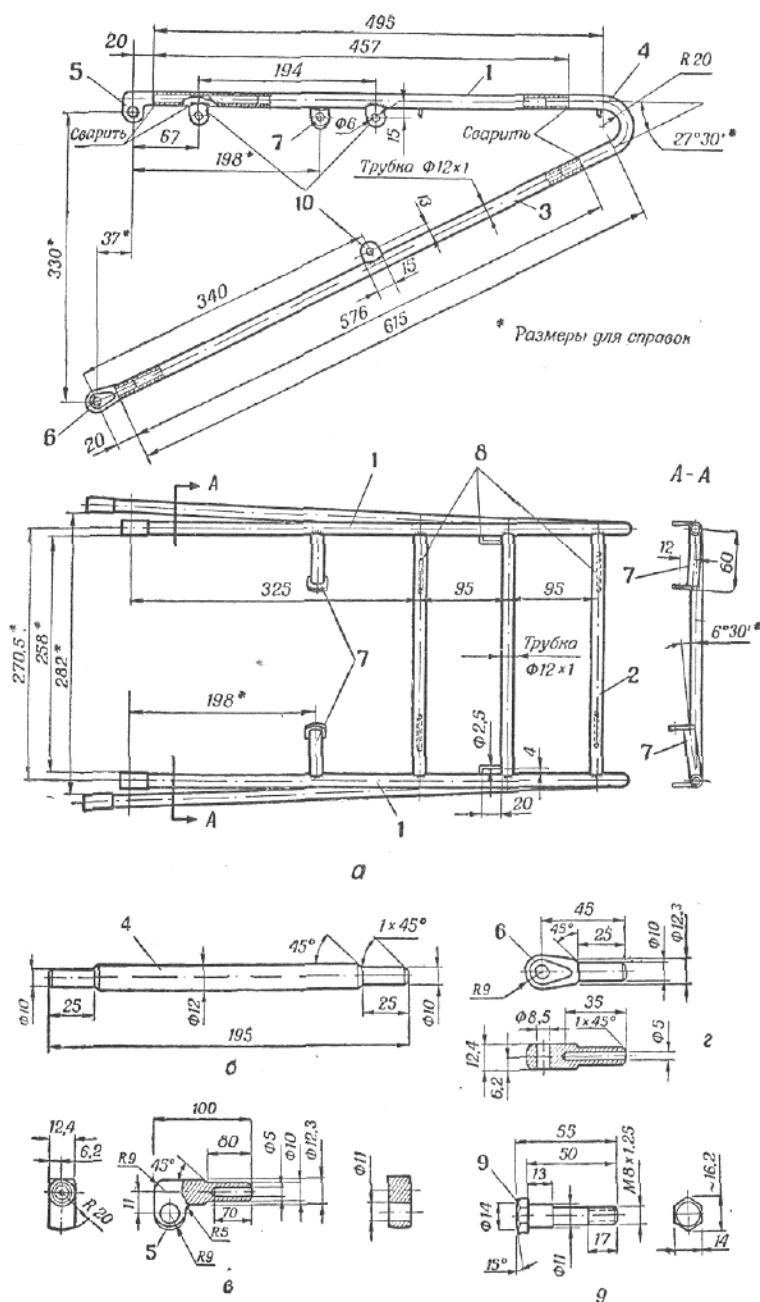


Рис. 8. Задний багажник: а — в сборе (вид сбоку и сверху); б — вставка (заготовка); в — серьга верхняя; г — серьга нижняя; д — болт верхнего крепления задней подвески

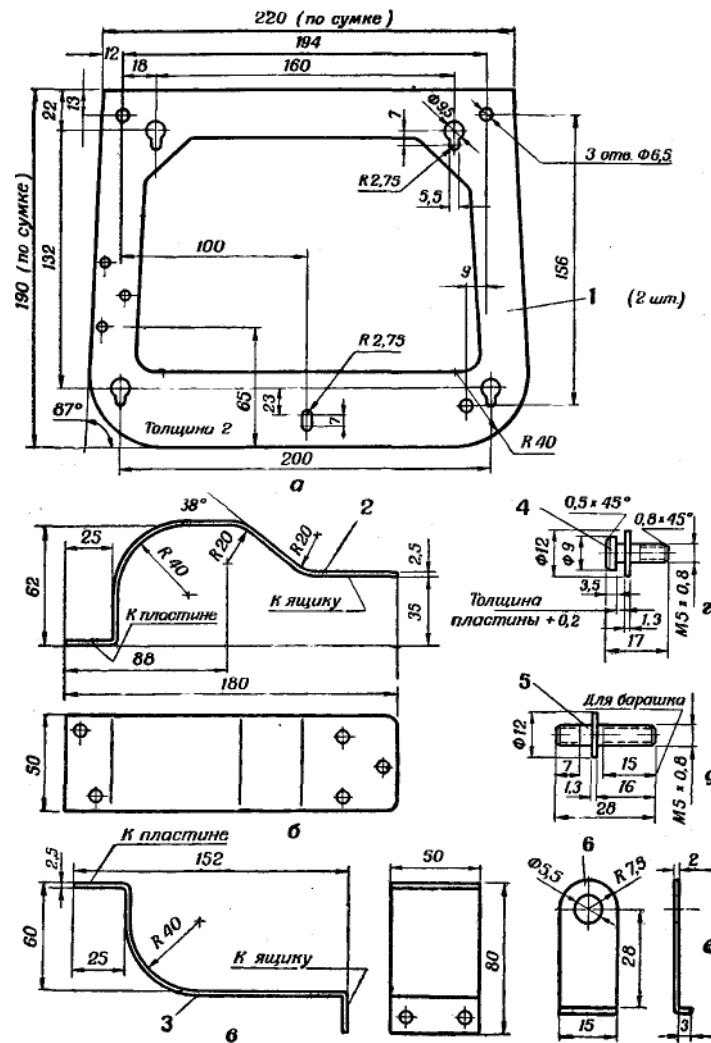


Рис. 9. Боковая пластина багажника для установки легкоъемных сумок, правая и левая (а); правый кронштейн крепления пластины к инструментальному ящику (б); левый кронштейн крепления пластины к аккумуляторному ящику (в); грибок (г); шпилька (д); фиксирующая скобка (е)

асбеста. Затем багажник снимают, приваривают нижние и боковые скобки для ремней 8 (6 шт.), ушки 10 (6 шт.) для боковых пластин и окончательно заваривают места соединения элементов. Использование мотоцикла в качестве стапеля исключает возможный перекос багажника при сварке и гарантирует совпадение посадочных мест.

Боковые пластины 1 (2 шт.), на которых будут устанавливаться легкоъемные сумки, вырезаны из стального листа толщиной 2 мм (рис. 9). На каждой пластине имеются один эллиптический и четыре фигурных паза, обеспечивающие передвижение элементов крепления сумок. (Для облегчения пластины в середине можно сделать большой вырез.) Естественно, что для установки навесных туристских сумок и сумок для повседневной езды должны использоваться одни и те же пазы, а габариты пластин совпадать с сумками меньшего размера. Каждая пластина закрепляется на багажнике болтами в трех точках. Дополнительно они соединены с инструментальным и аккумуля-

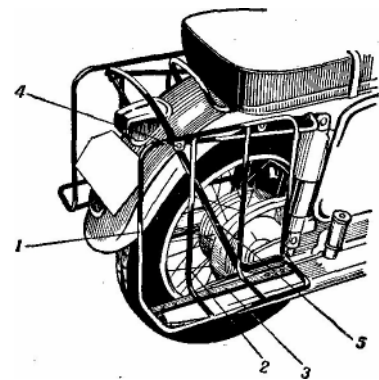
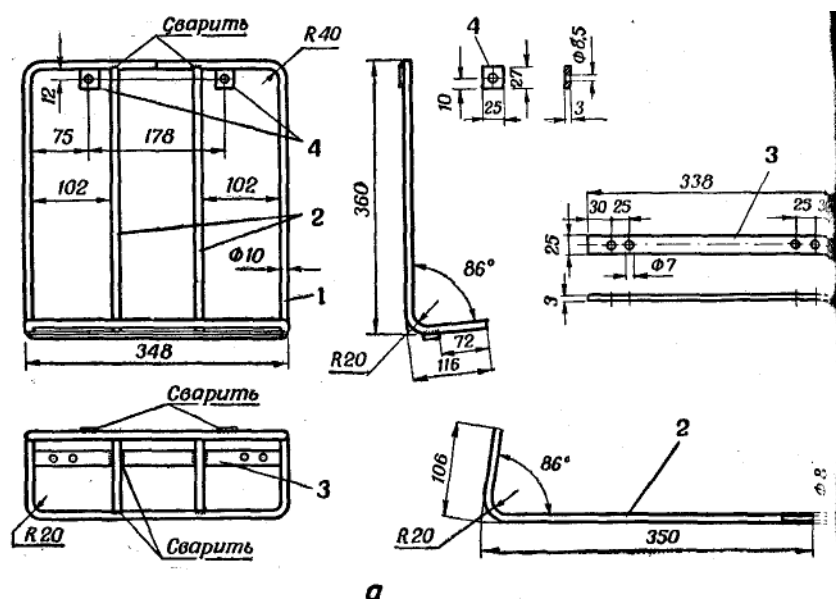


Рис. 10. Багажник с боковыми грузовыми площадками

муляторным ящиками правым 2 и левым 3 кронштейнами, огибающими с внутренней стороны задние амортизаторы. В ящиках для закрепления кронштейн сверлятся по два отверстия под болты.

В данной конструкции, а также в других, где используются сумки, рекомендуем применять брезентовые спортивные ранцы с боковой шнуровкой. Вместимость их благодаря шнуровке регулируется, что удобно в путешествии. Швы ранцев полезно дополнительно прошить суровыми нитками, а заплетные ремни снять и укрепить ими дно и переднюю стенку. Заднюю стенку тоже необходимо усилить — приклепать лист дюралюминия толщиной 1—1,5 мм.

Вместо спортивных ранцев можно использовать охотничьи ягдташи или можно



сделанные хозяйственные сумки. В любом случае швы надо продублировать, а заднюю стенку сделать жесткой. Чтобы дно сумки во время движения не провисало, прикрепите к нему ремень. Впоследствии, когда в сумку будут уложены вещи, ремень подтяните вверх и закрепите в пряжке, расположенной под седлом пассажира или в районе задней ручки мотоцикла. Полезным дополнением к сумке будет ременная ручка для переноски.

Элементами легкоъемного крепления каждой сумки являются четыре грибка 4 и одна шпилька 5, которые привинчиваются гайками к задней стенке. Во время навешивания сумки эти детали входят в пазы пластины багажника, а затем сумку сдвигают вниз. Для фиксации сумки в нижнем положении предусмотрена скобка 6. При надевании на шпильку она упирается загнутой частью в боковую пластину и не дает сумке сдвинуться вверх. Закрепляется скобка барашком или гайкой.

Багажники с боковыми грузовыми площадками выглядят иначе; выполняются они либо с задней грузовой площадкой, либо без нее. Примером багажника без



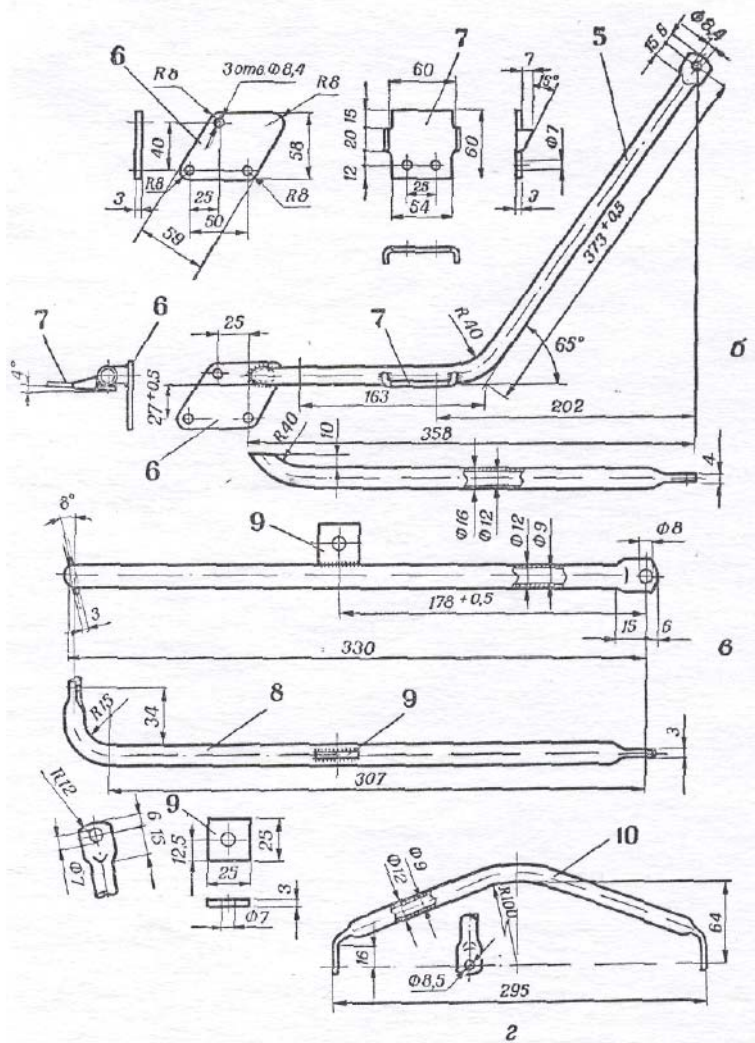


Рис. 11. Рамка багажника (а); нижний подкос (б); верхний подкос (в); распорка (г)

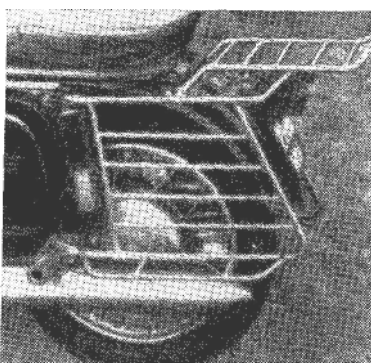


Рис. 12. Багажник с боковыми и задней грузовой площадками

задней площадки может служить конструкция, разработанная на заводе «Ява» (рис. 10, 11). Состоит она из двух рамок в сборе, верхних и нижних (левых и правых) подкосов, распорки. Соединяются эти детали между собой при помощи болтов.

Обе рамки багажника 1 и их поперечины 2 изготовлены из стальных бесшовных трубок диаметром 10×1,5 мм; усиления 3 и накладки 4 сделаны из стальной полосы толщиной 3 мм. Нижний левый подкос состоит из подкоса 5, сделанного из трубки диаметром 16×2 мм, накладки 6 и опоры 7, изготовленных из стального листа толщиной 3 мм. Нижний правый подкос является зеркальным изображением нижнего левого подкоса. Верхний левый подкос состоит из подкоса 8, сделанного из трубки диаметром 12×1,5 мм, и накладки 9, изготовленной из

того же материала, что и аналогичные детали. Верхний правый подкос также является зеркальным изображением левого. И, наконец, для распорки 10 использована трубка диаметром 12×1,5 мм.

На мотоциклах багажник закрепляется в верхних точках болтами, которыми подседельная рама притягивается к раме, а в нижних точках — болтами подножек пассажира.

Багажник с боковыми грузовыми площадками, оборудованный также и задней пло-

щадкой, по сравнению с предыдущей конструкцией позволяет перевозить больше багажа (рис. 12 и 13). Типичную конструкцию такого багажника выполнил мототурист Е. Кустарев, используя стальные бесшовные трубы диаметром 14×1 мм, а для накладок крепления багажника к мотоциклу — листовую сталь толщиной 2 мм. Основные детали багажника соединяются между собой болтами. Заметим, что эти два багажника создают определенные неудобства при демонтаже колеса и регулировке цепи. Недостаточно жесткую связь их с рамой

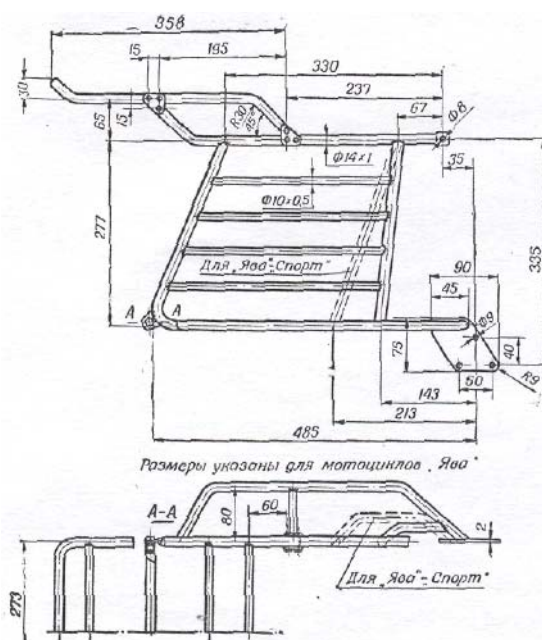


Рис. 13. Чертеж багажника с боковыми и задней грузовыми площадками

мотоцикла можно устранить установкой распорок, соединяющих багажник с крылом в районе задней ручки.

В Московском клубе автмототуристов разработана конструкция багажника, отличающаяся тем, что верхние крепления (на болтах амортизаторов) выполнены шарнирными, а нижние (у подножек) — вильчатыми (рис. 14). Это позволяет после ослабления нижних болтов поворачивать багажник вокруг верхних точек крепления, что открывает свободный доступ к заднему колесу и цепи.

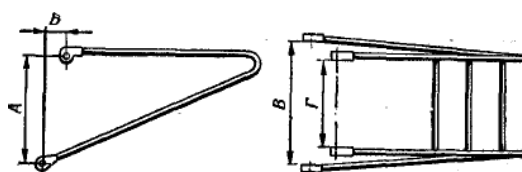
Как мы уже говорили, в качестве базовых точек крепления багажника на мотоцикле лучше всего принять верхние болты задних амортизаторов и болты подножек пассажира. Для тех, кто собирается изготавливать багажники к мотоциклам других марок, приводится таблица с расстояниями между этими точками. Владельцам мотоциклов «Восход», М-105 мы также рекомендуем оснастить свои машины более фундаментальными багажниками, так как фирменные по грузоподъемности и вместимости мало удовлетворяют туриста.



Рис. 14. Откидной багажник

**Таблица расстояний между базовыми точками крепления багажников**

| Марка и модель мотоцикла | Размеры |     |     |     |
|--------------------------|---------|-----|-----|-----|
|                          | А       | Б   | В   | Г   |
| «Иж-56»                  | 330     | 80  | 330 | 280 |
| «Иж-Ю2»,<br>«Иж-П2»      | 290     | 80  | 300 | 280 |
| «Восход»                 | 280     | 170 | 310 | 270 |
| М-105                    | 300     | 110 | 280 | 250 |
| «Ява»                    | 330     | 37  | 282 | 258 |
| «Паннония»               | 400     | 40  | 300 | 290 |



Конечно, не всегда имеется возможность изготовить, задний багажник с навесными сумками или боковыми грузовыми площадками. Иногда приходится довольствоваться и более простой конструкцией, не требующей сварочных работ. В таких случаях можно ограничиться установкой легкоъемных сумок (рис. 15, 16). Они навешиваются на боковые пластины, которые, в свою очередь, нужно прикрепить к подседельной рамке, заднему крылу и связать кронштейнами с инструментальными и аккумуляторными ящиками.

Кронштейны располагаются на такой высоте, чтобы они не ограничивали максимальный ход задней вилки и кожуха цепи.

Если путешествие будет проходить без пассажира, возможен и другой способ размещения багажа. В этом случае на заднюю часть седла-подушки надевается моторюкзак (рис. 17). Его нетрудно сшить самим или заказать в мастерской, изготавливающей чехлы для автомобильных сидений. Шьют моторюкзак из кожзаменителя или плотного брезента, а надев на седло, стягивают внизу ремнями. Рюкзак вместителен, легко снимается.



Рис. 15. Легкоъемные сумки на боковых пластинах

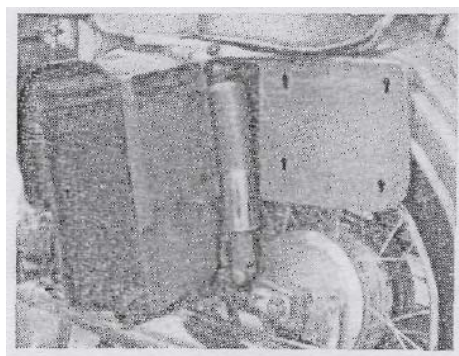


Рис. 16. Боковая пластина и элементы крепления сумки



Рис. 17. Моторюкзак

ушки, через которые пропускается болт, закрепляющий бак на раме (зазор между трубками и баком около 2 мм). Хомут изготовлен из 2-миллиметровой стали. Наружный диаметр его на 8—10 мм больше внутреннего. К концам хомута приварены втулка и гайка, в которую закручивается стягивающий винт (рис. 19). Места соединения хомута с другими деталями не должны мешать закрывать пробку бензобака. К трубкам приваривают металлическую корзиночку, сделанную с таким рас-

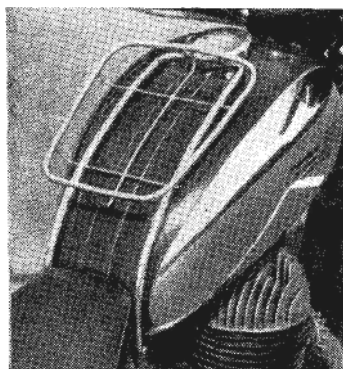


Рис. 18. Багажник на бензобаке

До сих пор речь шла о конструкциях для размещения груза на задней части мотоцикла. Для вещей, которые должны быть под рукой, полезно иметь небольшой багажник на бензобаке (рис. 18). Он может пригодиться и для перевозки фото- и киноаппаратов, транзисторного приемника и других хрупких вещей. При конструировании багажника на бензобаке необходимо предусмотреть свободу управления мотоциклом, удобство посадки водителя и заправки бензином.

В приводимой конструкции основанием багажника служат две трубки диаметром 10—12 мм, приваренные верхними концами к горловине бака. Нижние концы трубок имеют

Пожалуй, лучшими для этой цели окажутся футляры для киноаппарата «Кварц-2» и фотоаппарата «Зенит-6». Они стоят довольно дорого, но по конструкции и конфигурации наиболее удобны. Изготовлены футляры из добротной кожи, стенки и дно имеют мягкие прокладки, а крышки снабжены

замками. Ненужные перегородки из футляров можно удалить или установить в подходящем месте. (В пылу переделки не отрежьте ремешок для переноски: он понадобится на остановках.)

Некоторые мотоциклисты устанавливают багажники на переднем крыле мотоцикла. Применение подобного багажника оправданно, если мотоцикл имеет неподвижное крыло. Выполняется багажник в виде рамки и устанавливается с расчетом, чтобы груз не заслонял свет фары. На мотоциклах - одиночках, особенно таких, где крыло крепится к подвижным частям перьев вилки, подобный багажник делать нельзя. Во-первых, он увеличит вес неподдрессоренной массы и затруднит управление, а во-вторых, вещи окажутся на своеобразном вибростенде.

Для всех видов багажника лучше всего использовать трубки из нержавеющей стали. Багажники из таких трубок после тщательного зашлифовки швов и полировки мелкой шкуркой надолго приобретают нарядный вид и не поддаются коррозии. Но учтите, не в каждой сварочной мастерской умеют варить «нержавейку». Если будете применять трубки из обычной стали, то багажники можно отхромировать или покрасить под цвет мотоцикла.

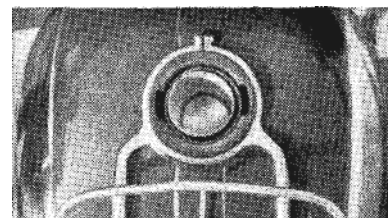


Рис. 19. Закрепление багажника на горловине бензобака

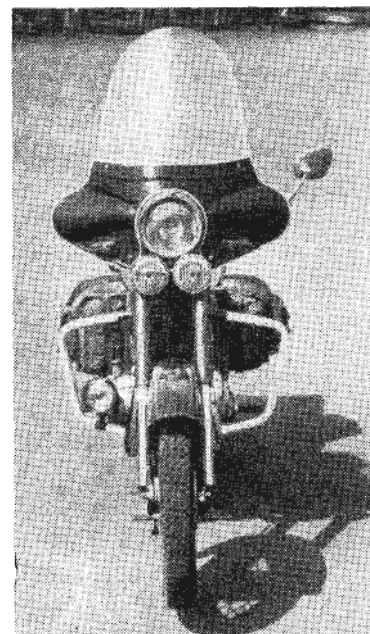


Рис. 20. Мотоцикл с защитными дугами и ветровым щитком

## Защитные дуги

На мотоцикле в дальней дороге неплохо иметь защитные дуги (рис. 20). Это не дань моде, а полезное дополнение, повышающее безопасность езды. Дуги предназначены для

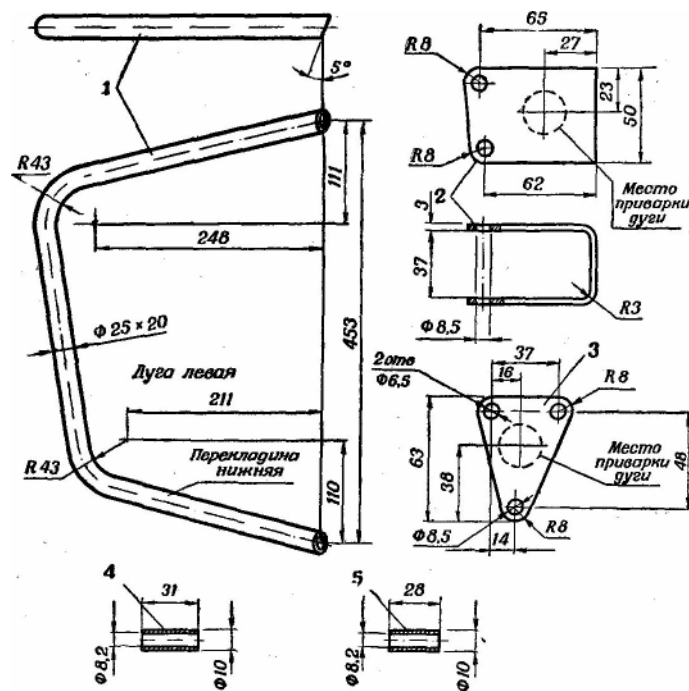


Рис. 21. Конструкция защитных дуг

того, чтобы уберечь водителя от травм при падении и предохранить мотоцикл от повреждений. На них удобно установить пеналы для вещей, противотуманную фару, грязевые щитки. Проектировать дуги надо с таким расчетом, чтобы при опрокидывании мотоцикла набок руль и бак не касались дороги.

Предлагаем конструкцию дуг, которые отвечают этим требованиям (рис. 21) и позволяют, кроме того, устанавливать на них легко съемные щитки для защиты ног водителя от грязи (описание щитков дано ниже).

Дуги 1 гнут из стальной цельнотянутой трубы. Наиболее подходящий размер — диаметром  $25 \times 2,5$  мм. Для выполнения необходимого радиуса хорош трубогиб — обычный инструмент сантехников. При отсутствии трубогиба дуги гнут на подходящей болванке, предварительно набив трубы песком и разогрев их газовой горелкой для сварки. Чтобы правая и левая дуги получились симметричными, примените фанерный шаблон. Верхнюю скобу 2 и нижние накладки 3, при помощи которых дуги закрепляются на мотоцикле, изготавливают из листовой стали. После подгонки к раме мотоцикла эти детали приваривают на половинки дуг. Как и при сварке багажника, мотоцикл можно использовать в качестве стапеля. При окончательной установке дуг на раме не забудьте на стяжные болты надеть распорные втулки 4, 5.

Предлагаемые дуги сконструированы для мотоциклов «Ява-350». Оставив общую конфигурацию, но изменив габаритные размеры и посадочные места, дуги можно ставить на мотоциклы других марок.

Следует сказать и о покрытии дуг. На наш взгляд, правильнее окрасить их в белый цвет, а не хромировать. В темное время суток белый цвет лучше виден окружающим, что важно с точки зрения безопасности. К тому же краска практичнее хромированного покрытия: при случайном падении мотоцикла проще закрасить поцарапанное место, чем заново все

хромировать. Чтобы дуги зрительно связывались с мотоциклом и не выглядели инородным телом, не мешает покрасить их под цвет мотоцикла в районе соединения с рамой, на участке 10—15 см. Хотя работа по изготовлению дуг довольно трудоемка, мотоциклисты в путешествии не раз убедятся в их полезности.

Пеналы для вещей, о которых мы упомянули, шьют из непромокаемой материи или изготавливают из алюминия. Пеналы должны быть легко съемными и на дугах могут закрепляться при помощи ремней.

## Ветровой щиток

Неоценимую услугу в дальней дороге оказывает мототуристу ветровой щиток (рис. 20, 22). Он защищает от ветра, пыли и непогоды, а при удачной конфигурации улучшает аэродинамику мотоцикла. Правда, ветровые щитки имеют свои минусы: создавая комфорт водителю, они несколько ухудшают условия езды пассажира из-за возникающих за щитком завихрений. «Ветровик» лучше сделать из двух частей (верхнюю — из органического стекла, нижнюю — из алюминия). Изготовить такой щиток гораздо проще, чем из целого стекла, да и бьется он реже.

Технология изготовления может быть такой. Из листа алюминия толщиной 1,5—2 мм вырезают основание. Затем придают ему необходимую форму, примеряя основание на мотоцикле. Раструбы для рук вырезают из металла той же марки и толщины и приклепывают к основанию потайными заклепками или приваривают встык. Такой метод проще, чем выколачивание раструбов из целого листа. Необходимую жесткость щитку придает сделанная по кромке отбортовка. После запиловки швов основание красят под цвет мотоцикла, а края отделяют хлорвиниловой окантовкой или резиновой трубкой, разрезанной вдоль.

Наиболее ответственная работа — изготовление прозрачной части «ветровика». Сделав из бумаги выкройку, согните ее по оси симметрии и проверьте совпадение краев. Перенесите контур выкройки на тонкий лист металла или другого твердого материала и вырежьте шаблон. Наложите шаблон на лист оргстекла толщиной 4—5 мм, защитив последнее от царапин бумагой. Чтобы шаблон не перемещался по стеклу, неплохо весь пакет стянуть струбцинками. Стекло вырезают лобзиком, ножовочным полотном или резакон, изготовленным из обломка полотна, заточенного в виде вязального крючка.

Для придания стеклу необходимой кривизны оргстекло нагревают. Делать это лучше всего над газовой плитой. На руки наденьте рукавицы и вращательными движениями передвигайте стекло над горелками, не поднося близко к огню. Когда почувствуете податливость стекла, постепенно его изгибайте, но уже не над огнем. Как только стекло станет упругим, вновь разогрейте и изгибайте его, проверяя результат по основанию «ветровика». Работа эта требует терпения и аккуратности, иначе стекло треснет и весь труд пойдет насмарку. Охлаждать стекло надо на воздухе при комнатной температуре, не давая ему распрямляться.

Для придания стеклу необходимой кривизны оргстекло нагревают. Делать это лучше всего над газовой плитой. На руки наденьте рукавицы и вращательными движениями передвигайте стекло над горелками, не поднося близко к огню. Когда почувствуете податливость стекла, постепенно его изгибайте, но уже не над огнем. Как только стекло станет упругим, вновь разогрейте и изгибайте его, проверяя результат по основанию «ветровика». Работа эта требует терпения и аккуратности, иначе стекло треснет и весь труд пойдет насмарку. Охлаждать стекло надо на воздухе при комнатной температуре, не давая ему распрямляться.

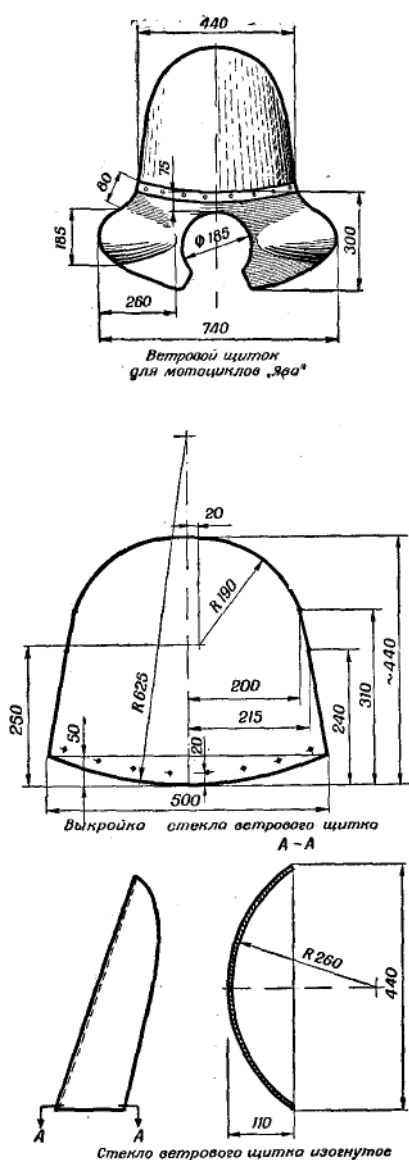


Рис. 22. Размеры и выкройка стекла ветрового щитка

Теперь можно приступить к сборке. Нижний торец стекла оберните тонкой резиной или хлорвинилом, зажмите между основанием и заранее вырезанной металлической накладкой и за один проход просверлите отверстия для 4-миллиметровых винтов. Винты не должны располагаться очень близко к краям стекла. Если во время работы со щитком на стекле появится небольшая трещина, «остановите» ее продвижение маленьким отверстием, просверленным в конце трещины.

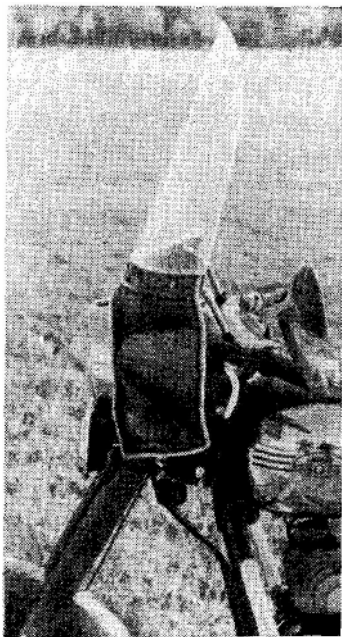


Рис. 23. Установка ветрового щитка на мотоцикле

При закреплении ветрового щитка на мотоцикле надо соблюдать обязательное условие — жесткую связь «ветровика» с мотоциклом, чтобы стекло не вибрировало на ходу. Сделать это можно таким образом. На руле Устанавливаются хомуты или разрезные зажимы, к верхним частям которых прикреплены стойки, соединяющие руль с основанием «ветровика». В качестве стоек можно использовать стальные прутки диаметром 12—14 мм, согнутые под нужным углом (рис. 23). Нижняя часть основания щитка присоединяется к нижней траверзе вилки тягами, которые закрепляются болтами, стягивающими перья вилки.

Очень важна правильная установка «ветровика». На до ругу надо смотреть не через щиток, а поверх него, так как всякое загрязнение стекле ухудшает видимость. Верхняя кромка стекла должна лежать чуть ниже уровня глаз, а наклон щитка — направлять по ток воздуха на несколько сантиметров выше головы. Но помните: большой наклон опасен. При переезде через препятствие мотоциклист привстает на подножках и может подбородком удариться о кромку стекла.

Не менее важна геометрия «ветровика». Чрезмерная ширина щитка затрудняет управление мотоциклом при боковом ветре. Нормальная ширина и радиус изгиба стекла должны обеспечивать

прохождение воздушного потока в 3—5 см от плеч водителя. При установке «ветровика» на мотоцикл с боковым прицепом учтите, что воздух, отраженный от щитка, не должен попадать на пассажира в коляске. В заключение проведите ходовые испытания «ветровика» и при необходимости займитесь доводочными работами.

## Грязевые щитки и капотировка колес

Полезно также позаботиться о защите ног. Солнце не всегда освещает дальнюю дорогу, а ехать с мокрыми ногами — удовольствие маленькое. Поэтому предлагаем туристам установить на свой мотоцикл грязевые щитки. Однако, выполняя основную функцию — защиту ног от ветра и грязи, они не должны касаться дороги на виражах, мешать работе педалей, вибрировать и дребезжать при езде.

Для изготовления щитков подходит листовая алюминий, которому легко придать необходимую форму. Можно также использовать глубокие передние крылья таких мотоциклов, как «Ява» или «ЧЗ». В дело идет наиболее широкая часть крыла, с которой снимаются растяжки. Щитки соединяются между собой двумя поперечными стальными полосами и закрепляются на переднем подкосе рамы при помощи скоб. Если на мотоцикле имеются дуги, то щитки закрепляются на верхней и нижней перекладинах дуг хомутами.

Не обязательно иметь грязевые щитки, постоянно находящиеся на мотоцикле. Можно предложить вариант легкоъемных щитков, выполненных в виде чехлов, надеваемых на дуги только при

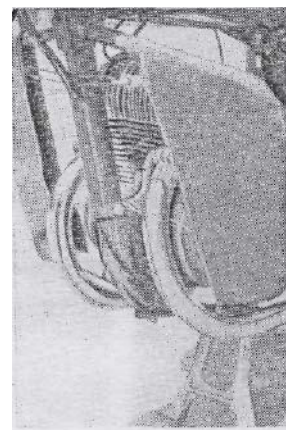


Рис. 24. Чехлы-брызговики на дугах

необходимости (рис. 24). Из прорезиненной ткани, клеенки или тонкого брезента шьют чехлы по форме дуг. К одному чехлу прикрепляются колечки, к другому — две резинки с крючками. Чехлы надевают на дуги и стягивают резинками. Делая выкройку таких щитков, не забудьте о свободном проходе воздуха для охлаждения двигателя. Эти чехлы быстро надеваются на дуги при первых каплях дождя, а будучи сложенными, занимают мало места.

Но как бы ни были хороши грязевые щитки, они будут недостаточно помогать, если на машине стоят мелкие крылья, слабо защищающие от брызг, срывающихся с колес. В таком случае неплохо дополнительно закапотировать колеса, привинтив к бортам крыла металлические накладки. Чтобы накладки не портили внешний вид мотоцикла, их заводят изнутри.

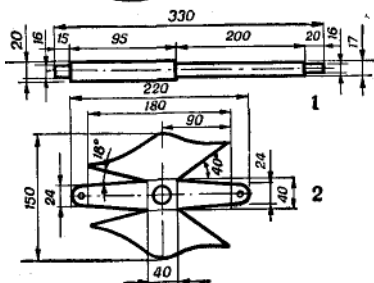
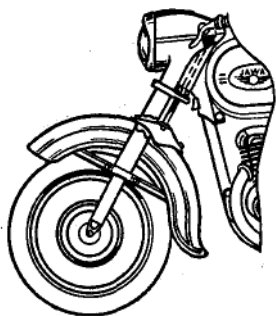


Рис. 25. Крепление крыла к неподвижной части передней вилки

Помогут защитить ноги водителя и спину пассажира от грязи резиновые брызговики, подвешенные на концах переднего и заднего крыльев. Чтобы брызговики не болтались, их вырезают из твердой резины и сгибают по форме крыльев.

Но все эти меры оправданны, если туристский маршрут проходит в основном по хорошим дорогам. Если же предстоит проехать значительную часть пути по грунтовым дорогам и есть опасение, что они могут быть размыты дождями, то глубокие крылья затруднят движение. Особенно это относится к переднему крылу, закрепленному на подвижной части вилки и имеющему небольшой зазор с крышкой. Такое крыло будет забиваться грязью, что может привести к заклиниванию колеса и падению. Исправить положение можно перегнав крепление крыла на неподвижные элементы передней вилки. Например, на мотоциклах «Ява» (рис. 25) несущим элементом крыла может быть стальная стержень 1, пропущенный через отверстие в рулевой колонке и закрепленный гайкой под колпаком фары. К стержню приваривается накладка 2, изготовленная из 1,5—2-миллиметрового стального листа. Распорки крыла обрезают и переклепывают на новое место. Крыло устанавливается на машину и соединяется с накладкой двумя болтами М8, а распорки стягиваются хомутами на кожухах передней вилки. При подобной переделке крепление переднего крыла проходимость мотоцикла увеличивается, и не скупитесь, если крыло будет меньше защищать от брызг. Чем-то надо поступиться.

Готовясь к путешествию, полезно оборудовать мотоцикл и другими туристскими приспособлениями. Так, в пути пригодится боковой упор: при кратковременной остановке тяжело нагруженную машину не придется втаскивать на подставку; значительно упростится

## Некоторые туристские приспособления

Готовясь к путешествию, полезно оборудовать мотоцикл и другими туристскими приспособлениями. Так, в пути пригодится боковой упор: при кратковременной остановке тяжело нагруженную машину не придется втаскивать на подставку; значительно упростится

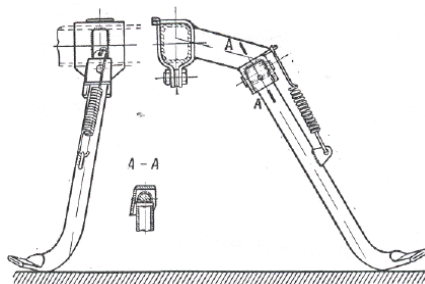


Рис. 26. Боковой упор



постановка мотоцикла на склонах или на мягком грунте (рис. 26).

Мототуристам, трасса путешествия которых пролегает преимущественно вне асфальтированных дорог, может быть полезен руль спортивного типа, отличающийся от стандартного большей шириной, высотой и наличием перекладки, повышающей его жесткость (рис. 27). Мотоцикл с широким рулем легче держать при езде по разбитой дороге, на щебенке, на песке или в случае прокола шины. Поскольку такие рули чаще всего бывают само-

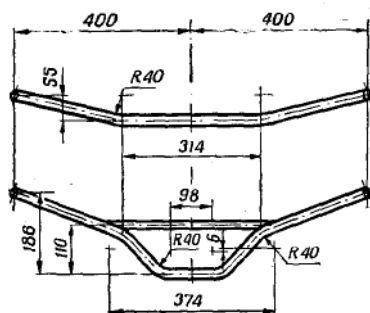


Рис. 27. Спортивный руль

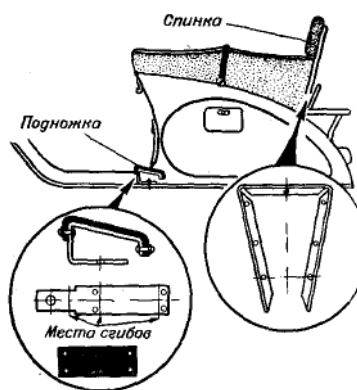


Рис. 28. Спинка и подножки для пассажира мотороллера «Вятка»

дельными, при их проектировании нужно учитывать следующие обстоятельства. Материалом для руля должна служить цельнотянутая труба. Ширина и изгиб руля должны быть такими, чтобы при повороте водителю не приходилось изменять положение корпуса и тянуться за рулем. По высоте ручки руля должны находиться не выше уровня грудной клетки, а положение их быть таким, чтобы кисти свободно лежали на ручках. Следует избегать распространенной ошибки, когда неудачно спроектированный руль вынуждает водителя сидеть откинувшись назад. Такая посадка утомительна, затрудняет привставание на подножках, наклон вперед на крутых подъемах.

Необходимо также подумать о комфорте езды на мотоцикле в дальней дороге. Комфорт создается не только правильным расположением подножек, руля, рычагов, но и удобным седлом. В последнее время мотозаводы ставят на мотоциклы седла-подушки. Такие седла удобны, если они достаточно широки. Узкие подушки не годятся для дальних поездок: долго на них не усидишь. Если на вашей машине седло узкое, сшейте чехол с боковыми вкладышами из поролона или микропористой резины. Чехол, расширяющий подушку, шьют из кожзаменителя; вкладыши приклеивают клеем 88 и закрепляют суровыми нитками. К нижней кромке чехла пришивают ремни, которые затягивают под подушкой. Если вы собираетесь путешествовать без пассажира, такой чехол можно объединить с моторюкзаком.

Для повышения комфортабельности езды пассажира некоторые устанавливают за седлом мягкую спинку (рис. 28). Особенно это полезно на машинах с короткими подушками, например на мотороллерах «Вятка» старой модели. На «Вятке» и «Туле-200» пригодятся подножки, которые выполнены из согнутых стальных пластин. Чтобы не соскакивали ноги, к подножкам приклепывают резиновые накладки от лыж.

У любого мототуриста, желающего хорошо подготовиться к путешествию, мотоцикл — широкое поле деятельности для технического творчества. Так, кроме изготовления багажников, дуг, «ветровика» и других приспособлений можно доработать электрооборудование машины, расширить его возможности, сделать более удобным.

Начнем с противотуманной фары. Она устанавливается на нижней правой перекладке дуги (рис. 29), Низкое расположение фары позволяет эффективно использовать ее при езде во время тумана. Желательно, чтобы фара давала желтый свет. Если нет желтого стекла

или лампы, можно вставить между лампой и стеклом желтый гибкий светофильтр. Такие светофильтры применяются в осветительной аппаратуре и продаются в магазинах театральных принадлежностей.

Правое расположение фары отвечает условиям безопасности движения в темное время суток. При встречных разъездах водители машин «просят» их не слепить и перейти с ближнего света на стояночный. Но с таким светом ездить опасно, особенно мотоциклистам. Переход же на стояночный свет плюс дополнительная фара исключает ослепление водителей, а мотоциклист видит дорогу и правую обочину.

Фару подключают к клемме стояночного света через специальный тумблер. Кстати, часто встречаемое на мотоциклах расположение противотуманной фары около основной, на наш взгляд, не более чем украшательство.

Существует еще один вид дополнительной фары — поворотная, имеющая шарнирное устройство. Потребность в такой фаре особенно ощущается на машинах с неподвижной основной фарой (например, на мотоцикле «МЦ», мотороллерах «Тула», «Чезетта» и других). Устанавливают поворотную фару рядом с основной на руле или на верхней перекладине дуги. Если вы ставите такую фару на боковой коляске мотоцикла, то ее лучше располагать на левой стороне коляски, чтобы водитель мог дотянуться до нее рукой. Поворотная фара может пригодиться при выборе пути на плохом участке дороги, при ориентировании ночью на местности. Следует иметь в виду, что для ее установки необходимо разрешение ГАИ.

Большую пользу в городе и на шоссе принесут фонари указателей поворотов. Некоторые мотозаводы оснащают свои машины «мигалками». Если ваш «экипаж» не оборудован указателями, советуем это сделать.

Фонари указателей поворотов следует разнести по возможности шире и поставить в них лампы мощностью не менее 15 ватт. Старайтесь использовать лампы, однотипные с установленными на мотоцикле, — это позволит в случае перегорания одной из них позаимствовать ее в другом, менее ответственном, месте. Для указателей поворота мотоциклов выпущены 6-вольтовые реле РС-419. Можно также взять автомобильное 12-вольтовое реле РС-57, имеющее винт для регулировки интервалов мигания. За счет регулировки реле РС-57 удастся заставить работать в 6-вольтовой системе электрооборудования.

Реле размещают в фаре мотоцикла. Рядом с ручкой газа устанавливают переключатель указателей поворота (рис. 30). Сделать его можно на базе стандартного переключателя света, произведя небольшую переделку. На мотоциклах «Ява», например, в переключателе снимают контактную пластину с пружиной, а в средней ламели сверлят небольшое углубление для фиксации нейтрального положения (рис. 31).

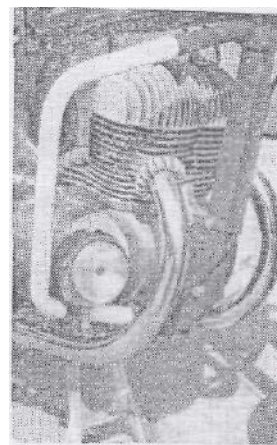


Рис 29. Установка противотуманной фары на защитной дуге

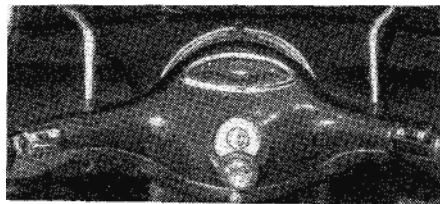


Рис. 30. Расположение переключателя указателей поворота

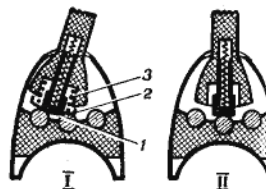


Рис. 31. Доработка переключателя для указателей поворота:

I — старая конструкция; 1 — фиксатор; 2 — контактная пластинка; 3 — пружина; II — модернизированный переключатель

Если передние указатели поворотов не видны водителю, необходимо предусмотреть контроль за работой системы. Для этого на фаре ставят сигнальную лампочку. Если же фонари указателей установлены на ветровом щитке, под ними сверлят отверстия, чтобы свет от лампочек был виден водителю.

### Оборудование бокового прицепа

Все наши рассуждения о конструктивных дополнениях касались мотоциклов-одиночек. Такие же приспособления, за исключением, может быть, дуг бокового Упора и правой навесной сумки, полезно сделать и на мотоцикле с коляской. На самой коляске пригодится дополнительный багажник за сиденьем пассажира, где Удобно расположить габаритные вещи, например палатку. В местах установки опор багажника кузов коляски снаружи и изнутри усиливают металлическими накладками. Багажник выполняется из стальных трубок диаметром 10—12 мм (рис. 32). Чтобы багаж не сползал, грузовая площадка должна иметь небольшую спинку.

Существенное преимущество мотоциклов с коляской — возможность возить с собой запасное колесо. На мотоциклах «Иж», «Паннония» его располагают на специальном кронштейне, закрепленном на задней части левого борта прицепа. Конструкция кронштейна может быть различной. Важно только в месте его установив усилить изнутри кузов коляски. При боковом расположении колесо не мешает пассажиру мотоцикла и легко доступно.

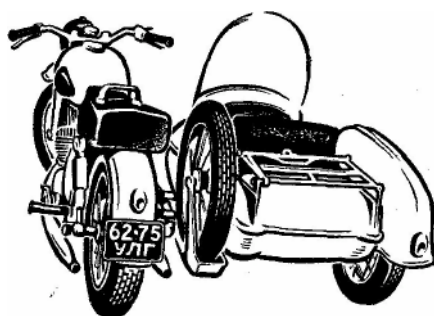


Рис. 32. Багажник и крепление запасного колеса на коляске

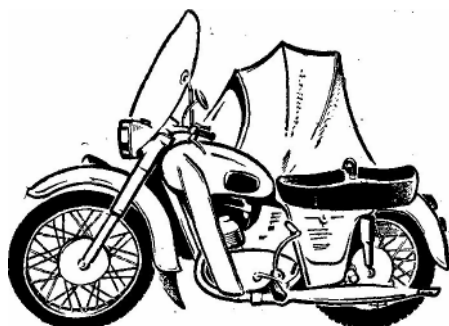


Рис. 33. Складной тент на коляске мотоцикла

Очень нужным дополнением к коляске может оказаться тент, особенно при путешествии с ребенком. Тент должен быть складывающимся, компактным и легким. Вот как решил этот вопрос один мотоциклист на боковом прицепе БП-62 (рис. 33). Основанием тента служат четыре дюралюминиевые дуги. Они обтянуты тонким брезентом (можно использовать и

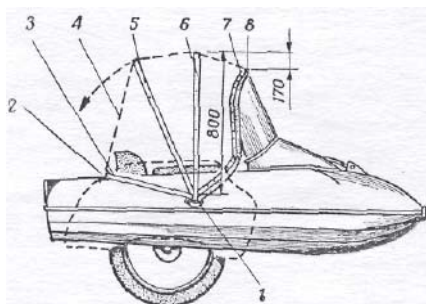


Рис. 34.

Эскиз тента на коляске: 1 — шарнирное крепление, опорная подушка и болт М8; 2 — кронштейн и болты крепления М6; 3 — дуга длиной 1600 мм; 4 — водонепроницаемая ткань; 5 — дуга длиной 2000 мм; 6 — дуга длиной 1900 мм; 7 — дуга длиной 1620 мм; 8 — прокладка из пористой резины

другой мягкий, прочный, водонепроницаемый материал). Шарнирные устройства каркаса крепятся по бокам коляски. Задняя дуга неподвижна. Тент в поднятом состоянии пристегивается к обрамлению ветрового щитка. В местах соприкосновения со стеклом передняя дуга окантована микропористой резиной (рис. 34). Этому тенту не помешало бы небольшое заднее окно из тонкого плексигласа. При конструировании такого тента необходимо предусмотреть возможность открывания его пассажиром изнутри и обеспечение хорошего натяжения брезента.

### Задний прицеп

Особый разговор пойдет об одноколенном заднем прицепе. В некоторых странах, например в Чехословакии, Польше, ГДР, такие прицепы получили широкое распространение. Сохраняя все преимущества одноколейного транспорта, задний прицеп расширяет возможности мотоцикла-одиночки, облегчает размещение груза в путешествии. Если для закрепления багажа на мотоцикле требуется довольно много времени, то прицеп упрощает эту процедуру. Его присоединение к мотоциклу или мотороллеру занимает несколько минут — достаточно вставить шкворень, зашплинтовать его и подсоединить штепсельный разъем электроосвещения заднего фонаря прицепа.

Трогание с места на мотоцикле с прицепом простое. Машину не водит из стороны в сторону. Движение с ним не вызывает затруднений. Выражи с задним прицепом проходить легко; это преимущество по сравнению с боковым прицепом особенно ощущается на горных дорогах. При торможении мотоцикла тенденция заноса заднего прицепа отсутствует, что нельзя сказать о боковом прицепе, не оборудованном тормозом.

Есть, конечно, и некоторые особенности управления мотоциклом с прицепом. Скорость следует ограничивать до 70—75 км/час — ведь на раму мотоцикла передаются дополнительные нагрузки, а маленькое колесо прицепа «щупает» каждую выбоину на дороге. Потребуются и определенные навыки для движения мотоцикла с прицепом задним ходом.

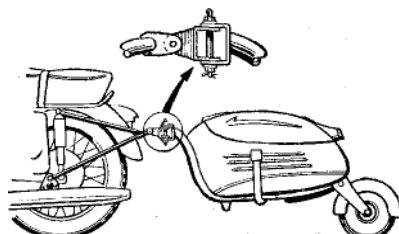


Рис. 35. Задний прицеп РАУ-40 и шарнирно-прицепное устройство для соединения его с мотоциклом

Представление о конструкции заднего прицепа может дать выпущенный чехословац-

кой промышленностью прицеп РAV-40 (рис. 35). Несущая рама его состоит из одной высококачественной стальной трубы диаметром 25 мм. К ней приварены две поперечины, к которым при помощи 4 резиновых подушек прикреплен кузов. В центре рамы приварена дуга, предохраняющая бока прицепа в случае падения. Система подвески состоит из двух телескопических амортизаторов, колесо расположено в маятниковой вилке. Кузов стальной, штампованный, имеет несколько ребер жесткости. Сверху он закрывается крышкой с замком. На задней стенке прицепа закреплены номерной знак и сигнальные фонари. Электропроводка подключается при помощи штепсельного разъема к заднему фонарю.

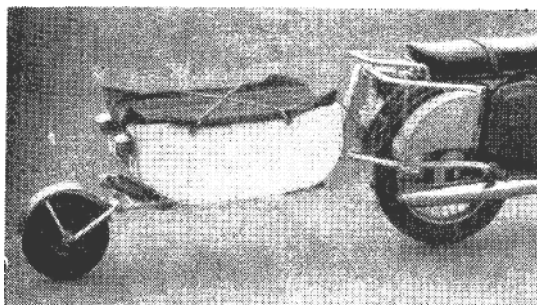


Рис. 36. Задний прицеп конструкции Б. Ездакова

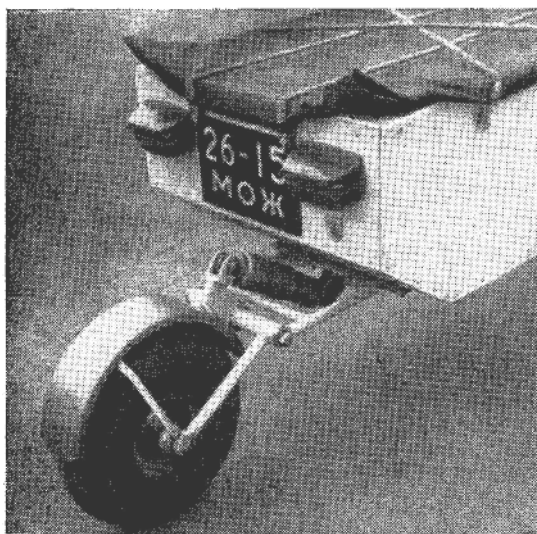


Рис. 37. Установка телескопического амортизатора на заднем прицепе

Прицепное устройство изготовлено из четырех стальных трубок, соединенных в один узел. Свободные концы имеют ушки и крепятся к мотоциклу верхними задних амортизаторов и болтами подножек пассажира. К узлу соединения трубок приварены два уха с отверстиями для пальца шарнира поворотного устройства.

В последние годы задние прицепы начали появляться и на дорогах нашей страны, и везде они вызывают живой интерес. Не дожидаясь, пока промышленность освоит выпуск одноколесных прицепов, некоторые мотолюбители начали изготавливать их сами.

Удачно сконструировал задний прицеп энтузиаст мотоциклетного туризма Б. Ездаков (рис. 36). Рама его прицепа состоит из двух параллельно идущих стальных трубок, соединенных поперечинами. К раме приварены ушки, к которым через резиновые блоки крепится ку-

зов Каркас кузова собран из дюралевых уголков, облицовка из листов алюминия. Нижняя часть телескопического амортизатора закреплена на подвижной платформе, дающей возможность правильно отрегулировать его наклон (рис. 37). Платформа, в свою очередь, имеет эллиптические отверстия и соединена болтами с ушками рамы.

Узел сцепки и поворотное устройство выполнены более совершенно, чем у описанного выше прицепа РАУ-40. Эта конструкция обеспечивает лучшую связь с мотоциклом, так как уменьшается люфт в соединениях, а это важно для быстрого реагирования прицепа на маневры машины (рис. 38). К тому же прицепное устройство представляет собой багажник с задней площадкой и небольшими боковыми сумками.

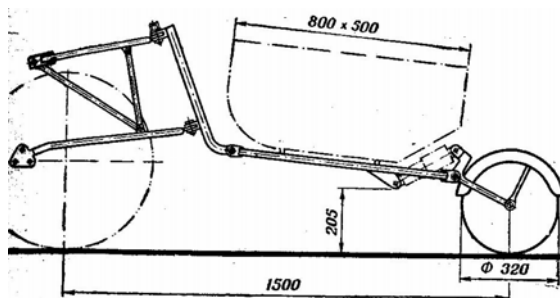


Рис. 38. Схема задней прицепной коляски

Один из авторов имел возможность провести всесторонние испытания этого прицепа, как порожнего, так и с полной нагрузкой. Испытания проходили на горных серпантинах дорог и на шоссе при скорости до 90 км/час. Оценка ходовых качеств самая высокая. При конструировании подобного прицепа следует воздержаться от раздувания габаритов кузова: ведь мотоцикл не седельный тягач. Прицепное устройство, установленное на мотоцикле, можно сделать более ажурным, применив трубки диаметром 14—16 мм.

Необходимо, однако, сказать, что пока органы ГАИ не всегда дают разрешения на эксплуатацию самодельных задних прицепов из-за отсутствия технических требований, которым прицепы должны отвечать. Вопрос о них в скором времени, очевидно, будет решен, и прицепы обретут права гражданства.

В заключение хотелось бы обратить внимание читателя на эстетическую сторону при конструировании дополнительных приспособлений. Удачно найденные очертания радуют глаз, и надо стремиться, чтобы самодельное туристское оборудование органически вписывалось в обводы машины и гармонировало с ними.

## Полезные мелочи

Теперь, пожалуй, пора рассказать о некоторых «мелочах», создающих определенные удобства в путешествии, облегчающих эксплуатацию машины, позволяющих иметь под рукой запасные части и инструменты. На первый взгляд они могут показаться излишними, но, как говорят бывалые люди: «Мелочей всегда не замечаешь, когда они есть, и очень ощущаешь их отсутствие».

Помимо различных приспособлений собственной конструкции мы предлагаем вашему вниманию описание ряда приспособлений, предложенных другими мотоциклистами (по материалам журнала «За рулем»).

1. Сколько в баке бензина? На такой вопрос автомобилист ответит быстро, взглянув на прибор. Мотоциклисту же количество бензина приходится определять «на глазок». Повысить точность замера поможет простейший бензомер (рис. 39). Изготавливается он из текстолитового стержня или другого материала, хорошо смачиваемого бензином. Стержень опускают вертикально в бак, куда по 1 л наливают бензин, и делают на стержне соответствующие риски. Над каждой риской пишется количество литров, и бензомер готов.



Рис. 39. Простейший бензомер

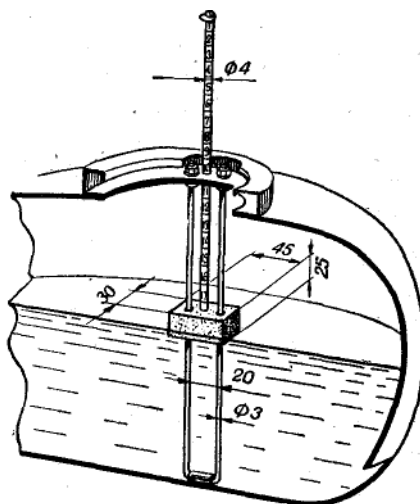


Рис. 40. Поплавковый бензомер

2. Можно воспользоваться более сложной конструкцией бензомера, преимущество которого в том, что указатель постоянно находится в баке (рис. 40). Из трехмиллиметровой стальной проволоки сгибают направляющие в виде буквы П и на концах нарезают резьбу. В пенопластовом поплавке с отверстиями для направляющих закрепляют легкую трубку — указатель с градуировкой в литрах. Во фланце горловины бака сверлят три отверстия и через них выводят трубку и концы направляющих с предварительно навинченными нижними гайками. Затем навинчивают направляющие верхние гайки и затягивают их. При этом нижняя часть направляющих с надетой на нее хлорвиниловой трубкой должна упираться в дно бака. На верхнем конце указателя закреплен винтом флажок, позволяющий фиксировать указатель в опущенном положении.

3. Необходим в дороге мерный стаканчик для масла, ведь не все колонки оборудованы смесителями. Самое подходящее место для него — в сетке бензобака. Стаканчик можно использовать металлический или полиэтиленовый. На его внутренней стенке наносятся риски, определяющие количество масла на 1 и 2 л бензина. Если стаканчик в заводской сетке не помещается, придется отпаять ее от опорного кольца и припаять новую, более глубокую. На машинах, где сетка вообще отсутствует, поставьте ее. Она всегда пригодится в дороге при заправке из «случайного» ведра.

4. На ряде мотоциклов доступ в аккумуляторный и инструментальный ящики возможен после поднятия седла - подушки, что неудобно в дальней дороге. Советуем установить на крышках внутренние замки (подойдут замки от ящиков мотоцикла «Паннония» или дверные от автомобилей «ГАЗ» после соответствующей доработки).

5. В аккумуляторном ящике некоторых мотоциклов можно рационально использовать место, сдвинув аккумулятор максимально в сторону. В освободившееся пространство рядом с аккумулятором помещается полиэтиленовая фляга или металлическая баночка на 400—500 см<sup>3</sup> моторного масла. Там же найдется место для индикатора установки зажигания, запасных предохранителей, бензомера и других предметов (рис. 41). Крепление осуществляется зажимами, установленными

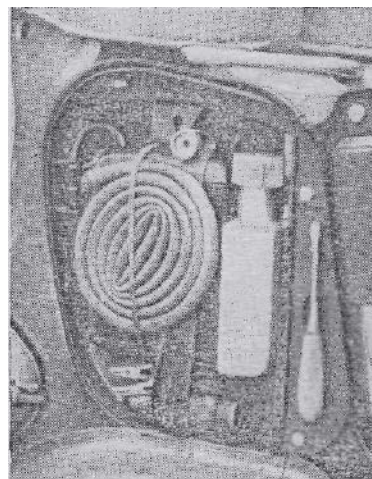


Рис. 41. Использование пространства в аккумуляторном ящике

на стенках.

6. Много огорчений может доставить электролит аккумулятора, попавший на хромированный глушитель. Чтобы избежать этого, надо завернуть аккумулятор в лист тонкой резины или полиэтиленовой пленки. Чехол должен быть на 15—20 мм выше клемм. Полностью заворачивать аккумулятор нельзя: газ, выделяющийся при его зарядке, должен иметь свободный выход в атмосферу. Чехол на аккумуляторе удерживается резиновым кольцом.

7. Для заправки бензином в Дороге хорошо иметь с собой бензошланг. В качестве шланга можно использовать 1,5—2 м резиновой трубки, продающейся в аптеках. Такую трубку, свернутую в спираль, можно хранить под резиновым кольцом, надетым на аккумулятор.

8. Чаще всего из инструментов мотоциклисту нужны отвертка и свечной ключ. Поэтому целесообразно в сумку их не заворачивать, а устанавливать в специальных зажимах, расположенных в инструментальном ящике. Запасные свечи удобно хранить в держателях, рядом со свечным ключом. Для защиты электродов на свечи надевают полиэтиленовые пробки от бутылок. Кстати, инструментальная сумка не будет мешать закрывать ящик, если ее прижать к стенке резиновым кольцом, накинутым на крючки (рис. 42).

9. Чтобы во время ночного ремонта карбюратора или других узлов не растерять мелкие детали, воспользуйтесь откинутыми крышками аккумуляторного или инструментального ящиков. В этом случае очень помогут «подкапотные» лампы, установленные в ящиках.

10. Необходимо иметь в дороге и переносную лампу. К концам ее шнура припаивают зажимы типа «крокодил». Чтобы при ремонте руки были свободны, «переноску» привязывают к резиновому кольцу, а кольцо надевают на голову. Крепление переносной лампы может быть и иным. В хозяйственных магазинах продаются небольшие магнитные защелки для дверей. Магнит такой защелки укрепите на «переноске». Теперь ее можно «приклеить» к любому металлическому предмету.

11. Для манометра и переносной лампы рекомендуем сделать держатели и разместить их в свободных местах инструментального ящика. Приспособьте также держатели и для запасных ламп, разместив их в фаре и заднем фонаре мотоцикла.

12. На некоторых машинах для укладки мелких вещей с успехом используют подседельное пространство. На «Явах-350», например, вокруг глушителя шума всасывания удобно монтируется полочка, прикрепленная передней частью ко второму винту, соединяющему облицовку. Своей задней частью она опирается на держатели инструментального и аккумуляторного ящиков. Для легкости установки полочка делается составной.

13. На некоторых мотоциклах кромка переднего крыла расположена низко над дорогой. Улучшая защиту водителя от дорожной грязи, такое крыло цепляет при движении за сравнительно небольшие дорожные препятствия. Для увеличения проходимости мотоцикла можно подрезать нижнюю часть крыла, а чтобы не ухудшить его защитных свойств,— надставить резиновым фартуком, согнутым по форме крыла.

14. Каждый мотоциклист знает, как иногда долго приходится «просить» впереди идущую машину уступить дорогу. Малая мощность сигнала не доносит «крик души» до водителя. Поэтому советуем оборудовать мотоцикл сдвоенными звуковыми сигналами. В преимуществах сдвоенных сигналов вы убедитесь при обгоне тяжелых грузовиков и при езде по серпантинам горных дорог. Сигналы, настроенные в обертонах на максимальную громкость,

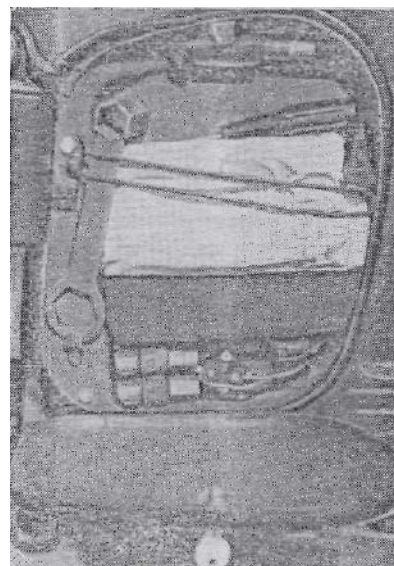


Рис. 42. Использование пространства в инструментальном ящике



крепят на специальном кронштейне решетками вперед. Устанавливая сигналы под фарой, помните, что они не должны мешать полному ходу передней вилки.

15. В пользу зеркала заднего вида вряд ли кого придется убеждать, В городе, на шоссе или при групповых путешествиях оно просто необходимо. Поэтому обязательно оснастите машину зеркалом, а то и двумя — правым и левым. Одни мотоциклисты устанавливают зеркало на ветровом щитке, другие — на руле или в торце руля. Предпочтение, надо отдать закреплению зеркала в торце руля. При такой установке изображение не будет частично закрываться рукой или плечом водителя. Правда, появляется больше шансов лишиться зеркала при падении машины и не очень удобно прислонять ее в лесу к дереву; однако это не столь существенно по сравнению с хорошим обзором. К слову, зеркало на короткой жесткой штанге меньше вибрирует, и изображение в этом случае «не размывается».

16. Не на всех машинах имеется возможность закрепить зеркало в торце руля, так как некоторые заводы устанавливают в этом месте указатели поворотов. На мотороллере «Вятка» ВП-150 М, чтобы совместить эти две нужные детали, зеркало закрепляют следующим образом. Из стального листа толщиной 3 мм делается переходная шайба 2. В гайке 1, крепящей фонарь указателя поворота, и в переходной шайбе сверлится по четыре отверстия диаметром 3 мм с зенковками. Затем гайку и шайбу соединяют заклепками с потайными головками. Кронштейн зеркала 3 закрепляют на выступе переходной шайбы. Разметку отверстий под заклепки делают, установив предварительно гайку, кронштейн и зеркало (рис. 43).

17. Некоторые мототуристы дублируют зеркало, расположенное на мотоцикле, медицинским зеркальцем, закрепленным на дужке очков (рис. 44). Такое зеркальце очень помогает на дорогах с частыми поворотами, когда отражение в основном зеркале уходит в сторону, а оборачиваться нежелательно. Ножка зеркальца держится на оправе очков резиновыми колечками. Перед установкой ее нужно согнуть под прямым углом.

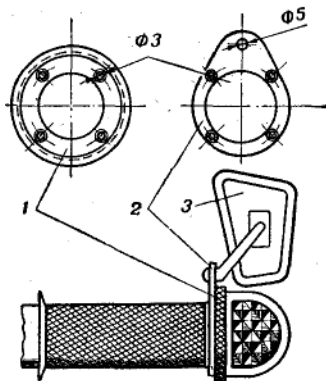


Рис. 43. Крепление зеркала на руле мотороллера «Вятка» и В-150 М

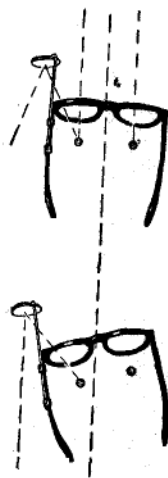


Рис. 44. Установка медицинского зеркальца на дужке очков. Углы отражения при взгляде вперед и в сторону

18. Если большая часть маршрута пролегает по грунтовым дорогам, не мешает иметь браслеты, надеваемые на заднее колесо. Особенно это пригодится для мотоцикла с коляской на раскисшей от дождя дороге. Ремни браслетов можно сделать из прорезиненной материи толщиной 4 мм или старой транспортной ленты, предварительно срезав несколько слоев. Ширина ремня 35 мм, длина 500—550 мм (в зависимости от размера баллона). Из 3-миллиметрового стального листа изготавливают грунтозацепы и изгибают их по форме покрышки. На колесе браслеты стягиваются болтами, пропущенными через металлические накладки, укрепленные на концах ремня (рис. 45).



Рис. 45. Установка браслетов с грунтозацепом на колесе

19. Если на вашем мотоцикле отсутствуют боковые и задние ручки-скобы, советуем их сделать. Они облегчат постановку нагруженного багажом мотоцикла на стоянку и пригодятся при вытаскивании из грязи. Ручки-скобы должны быть жестко связаны с рамой.

20. Для слива воды, которая может попасть в защитный кожух цепи во время дождя или при переезде брода, просверлите в нижней точке кожуха отверстие диаметром 2—2,5 мм.

## ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И ИНСТРУМЕНТ

Когда заходит речь о том, какие запасные части и дополнительный инструмент взять с собой в дальнюю дорогу, то тут как нельзя кстати вспоминается поговорка: «И хочется и колется». Должны вам сказать совершенно ответственно: запасных частей надо брать минимальное количество — долголетний опыт тому порукой. От года к году мы уменьшали список запасных частей, пока он не приобрел следующий вид: свечи зажигания, прерыватель с наковаленкой, конденсатор, бобина, щетки генератора, тросы сцепления, тормозов и газа, замки и несколько звеньев цепи, комплект ламп для фары и заднего фонаря, стекло фары, запасная камера, золотник камеры. Для особо дальних и сложных пробегов этот список дополнили еще одной камерой, кольцами поршневыми, подшипниками колес, манжетами двигателя, реле-регулятором, для четырехтактных двигателей — выхлопными клапанами. Практически нам пришлось воспользоваться едва ли одной десятой того, что мы брали с собой, но очевидно, что какой-то гарантируемый «минимум» все-таки следует сохранить.

Предусмотреть все случаи вероятных поломок невозможно, но также невозможно тащить с собой в дорогу покрышку, кривошип, шестерни коробки передач. Гораздо практичнее поступить следующим образом. Перед отъездом из дому отложите в определенное место все ваши запасные части, некоторые можете даже упаковать, например покрышку, поскольку она нуждается в специальной упаковке. Если вам что-нибудь потребуется из запчастей, друзья без промедления могут выслать их по почте.

Дополнительного инструмента тоже не следует много брать с собой. Комплект, прилагаемый к мотоциклу, дополненный напильником, ножовочным полотном, ножницами, ножом, кернером и небольшим разводным ключом (он же используется в качестве молотка), вполне обеспечит необходимый ремонт в пути. Ну, а в крайнем случае, заверните в любую механическую мастерскую или гараж.

Не забудьте взять коробочку с различными мелочами: болтами, гайками, шайбами, шплинтами. Захватите моток электропровода, вязальной проволоки, рулончик изоляционной ленты. Если есть возможность приобрести эпоксидную смолу и отвердитель, то в дороге вам не страшны даже трещины в аккумуляторе или в картере двигателя.

Поскольку есть вероятность получить несколько проколов шины на коротком участке пути и запасных камер в этом случае может не хватить, запаситесь ремонтными средствами. Лучше всего иметь вулканизатор (любой конструкции), но неплохо, если и тубик со свежим резиновым клеем и кусок листовой резины будут тоже путешествовать с вами.

## ВЕЩИ, НЕОБХОДИМЫЕ В ПУТЕШЕСТВИИ

Итак, запасные части и инструмент подобраны и отложены. Теперь пора подумать о вещах личного обихода. Чтобы ничего не забыть, составьте подробный список вещей, которые вам могут понадобиться в течение отпуска, а потом безжалостно вычеркните все, без чего сможете обойтись (полезность такой меры станет особенно очевидна, когда придет время размещать вещи на мотоцикле).

Для путешествия достаточно иметь минимум одежды. Вполне можно обойтись двумя ковбойками, строчеными брюками (джинсами), тренировочным костюмом (в дороге он заменит теплое белье), шортами, легкими туфлями или сандалетами, плавками, двумя парами нижнего белья и носков. В жаркие дни пригодится берет или велосипедная шапочка. Костюм и нарядная обувь пусть остаются дома — в музеи и другие общественные места пускают в куртке, строченых брюках и сандалетах — было бы желание!

Особенно мы призываем представительниц «прекрасного пола» удержаться от соблазна взять выходные платья и модные туфли: эти вещи будут надеты за отпуск раз-другой, места же они занимают много. А вот захватить немнущееся платье или юбку не мешает — не везде перед женщиной в брюках распахивают двери. В общем, придерживайтесь спартанских принципов при подборе одежды! Специальную одежду мотоциклиста, теплые вещи и одежду на случай дождя мы пока не упомянули, об этом разговор особый, и пойдет он позже.

В списке вещей не пропустите такие необходимые предметы, как пенал с нитками и иголками, дратву для ремонта багажных сумок, «английские» булавки, несколько пуговиц, маленькие ножницы» добротный перочинный нож, спички, карманный фонарь, запасные стекла или фильтры для мотоочков, походную медицинскую аптечку, туалетные принадлежности. Бритву лучше взять механическую типа «Спутник» — всегда сможете побриться независимо от наличия электророзетки. Зеркальце для бритвы брать не обязательно: на мотоцикле оно всегда под рукой. Есть, конечно, «оригиналы», предпочитающие в отпуске совсем не бриться, но к чему собирать дорожную пыль?

В дороге окажется полезной паста для очистки без воды загрязненных рук. Она продается в хозяйственных и галантерейных магазинах. Запаситесь также охотничьей мазью для пропитки сапог в дождливую погоду.

Среди вещей, отбираемых для путешествия, почетное место занимает фотокиноаппаратура. Но не каждый аппарат удобен для мотоциклиста. Фотокамеры с громоздкими объективами тяжелы и занимают много места. Лучше иметь с собой узкоплочный аппарат типа «Зоркий» с убирающимся объективом или широкоплочный типа «Москва».

Выбор кинокамеры также приходится подчинять жестким требованиям веса и габаритов. Наиболее подходят камеры «Экран», «Спорт» и «Аврора». Последние две имеют электропривод, позволяющий пассажиру оперативно вести съемку на ходу.

Пригодится рукав для зарядки пленок, особенно в случае неисправности механизма перемотки или если конец пленки вырвался из подающей кассеты. И хотя с собой надо брать лишь «прожиточный минимум», рукав не излишество: перезарядка под одеялом или в куртке не очень-то надежна.

Не обходятся теперь путешественники и без транзисторного приемника, который должен быть также небольшого размера. Поскольку предстоит обеспечить звучание приемника в течение месяца, замените батарейку «крона» или аккумулятор на две последовательно включенные плоские батарейки типа КБС, которые укрепите на задней стенке футляра. Между прочим, удобно, если карманный фонарь, кинокамера и приемник будут работать на однотипных батареях.

Хорошую службу сослужит пара новых пакетов из толстого полиэтилена. Их можно использовать и в качестве емкости, заправляясь бензином в дороге, а также для набора воды при мойке машины.

Заканчивая перечисление необходимых вещей, хотим напомнить о накидке на машину. На стоянках она защитит от дождя и утренней росы, пыли и... ребятишек. Практика показала — к накрытому мотоциклу дети подходят реже и не залезают на него. Для накидки лучше использовать тонкую прорезиненную ткань типа «серебрянка», а не прозрачный полиэтилен, к тому же дубеющий на холоде. Хорошим дополнением к накидке будут резинки и кнопки, пришитые по краям для крепления накидки на мотоцикле.

Развитие за последние годы широкой сети кемпингов и пансионатов дает возможность путешественникам рассчитывать на их гостеприимство и тем самым сэкономить на количестве возимых с собой вещей. Если же вы хотите наслаждаться природой и пожить на вольном воздухе, перечисленные вещи необходимо дополнить палаткой и прочими атрибутами кочевой жизни.

Палатка мотоциклиста должна быть легкой, занимать мало места и иметь полный комплект дюралюминиевых колышков и разборных стоек. При возможности выбора остановитесь на палатке с прорезиненным полом и ярко-желтым верхом, пропитанным водоотталкивающим составом. В таком домике даже в пасмурную погоду всегда сухо и «солнечно\*». Потренируйтесь перед отъездом, как более компактно сложить палатку. Вполне вероятно, длинные стойки придется разрезать и сделать составными.

В дополнение к палатке неплохо иметь и матрасы. Мотоциклистам надувные матрасы подходят больше, чем матрасы из поролона или спальные мешки, так как, будучи свернутыми, занимают меньше места. Кроме того, они не боятся сырости.

Для уменьшения объема и веса снаряжения мототуристов, путешествующих вдвоем на одном мотоцикле, больше устроит миниатюрная палатка, рассчитанная только для ночлега. Под стать такой мини-палатке два детских надувных матрасика из пластика, вполне пригодных для взрослого человека. Они чрезвычайно легки и могут благодаря своим габаритам уместиться даже в одноместной палатке. Однако они требуют бережного обращения.

Не обойтись и без двух одеял, одним из которых застилают надувные матрасы, чтобы они не холодили. Туристы, которым позволяют возможности машины, берут с собой простынь с пододеяльником (ведь для хорошего отдыха надо обязательно спать без верхней одежды) и маленькие надувные подушки.

Конечно, рассчитывая на жизнь вдали от цивилизации, придется захватить немного посуды, небьющейся, легкой, компактной, вкладывающейся одна в другую. Для приготовления пищи удобен котелок армейского образца. Он плоский и занимает меньше места, чем другие котелки, а крышку его можно использовать в качестве сковороды.

В дополнение к перечисленному купите в охотничьем или спортивном магазине пластмассовый пенал для соли и «совмещенные», на одной ручке, нож, вилку, ложку и ключ для открывания консервов.

Итак, посуда подобрана. На чем же готовить еду в путешествии? Можно, конечно, использовать старое испытанное средство — костер, но как выйти из положения, если останетесь там, где костер развести нельзя? Поэтому лучше ориентироваться на походный одноконфорочный туристский примус, работающий даже на смеси для двухтактных двигателей. Бачок у него герметичен, что позволяет возить примус в заправленном состоянии. Такой примус хорош и в лесу. Не придется тратить время на поиски сушняка для костра, рубить дрова. К тому же он избавит от необходимости везти топор. Ведь даже туристский топор достаточно тяжелый и громоздкий.

После сбора вещей отложите деньги и документы: удостоверение водителя с талоном, талон технического паспорта, личный паспорт, военнообязанные — военный билет. Кстати, обратите внимание, не кончился ли срок действия паспорта, иначе при устройстве в гостиницах и кемпингах не оберетесь хлопот.

Чтобы в дороге документы не подмокли во время дождя, вложите их в полиэтиленовый пакет. В такой же пакет поместите талоны на бензин и масло. Талоны возьмите на все путешествие: на заправках не придется искать разменной монеты; к тому же не везде горючее продается за деньги. Талоны должны быть на разные сорта бензина, так как той или иной

марки бензина на колонках может не оказаться. Для удобства расчета приобретите талоны на бензин достоинством по 5 и 10 л, а на масло — по 0,5 л.

Без денег, как и без бензина, далеко не уедешь. Но стоит ли везти их все с собой? Возьмите несколько аккредитивов на 40—50 рублей каждый, оставив некоторую сумму наличными. Это позволит более равномерно распределить деньги на весь отпуск, и домой не придется возвращаться без единого рубля в кармане.

## ОДЕЖДА МОТОТУРИСТА

Мотоциклист открыт всем ветрам и дождям. Поэтому одежда его должна быть теплой и непромокаемой. Даже в разгар лета в средневропейской части страны часов до девяноста утра ехать холодно, и дождь не такая уж редкость в дальней дороге.

Как же должен быть одет мотоциклист? Самый удобный костюм — кожаная куртка и кожаные брюки. Но можно обойтись курткой из кожзаменителя и обычными плотными брюками, подшитыми с внутренней стороны прорезиненной тканью для защиты от ветра. Чтобы застежку куртки не продувало, полезно надеть нагрудник, сшитый из текстовинита и байки. Он может пристегиваться изнутри к куртке или надеваться отдельно. Таким же образом надо закрыть и застежку брюк. Шею защитите шарфом или съемным воротником (рис. 46). Подобные воротники используются на флоте.



Рис. 46. Съемный воротник

Хорошо спасает от ветра полиэтиленовый плащ, надетый под куртку и заправленный в брюки, но у него есть существенный недостаток: тело в нем не дышит, и через некоторое время одежда становится влажной. В крайнем случае, можно воспользоваться обыкновенной газетой, подложенной под верхнюю одежду. Хотя эта защита и непрочная, зато сохраняет тепло.

Во время длительных поездок при прохладной погоде перечисленные меры могут оказаться малоэффективными и будут мерзнуть поясница и колени. Поэтому пристегните к брюкам меховой пояс, плотно охватывающий поясницу, и утеплите брюки, на коленях подшив тонкий слой ватина.

Необходимы в пути свитер и шерстяные носки. Вся одежда должна быть тщательно подогнана по фигуре, чтобы свести к минимуму попадание холодного воздуха. На куртке, например, желательно иметь «молнию», оканчивающуюся у кончиков воротника. Это позволит застегивать воротник наглухо. Не помешают резинки на талии или ремешки. Хорошо, если куртки имеют манжеты. Вместе с тем одежда не должна стеснять движений, «тянуть».

А что надеть на ноги? Всякой другой обуви предпочитайте сапоги, даже если едете по автостраде на юг. Перед дальней дорогой смажьте их охотничьей мазью или гуталином. Более удобны мягкие и легкие сапоги: при необходимости их проще сложить и убрать в багаж. Резиновые сапоги хороши только в грязь и дождь. Брать же с собой те и другие недозволенная роскошь.

Обязательный головной убор мотоциклиста — шлем. Он предохраняет голову от травм в случае аварии, защищает от ветра, дождя и шума двигателя.

Хороший шлем отвечает следующим требованиям: он прочный, не тяжелый, не имеет остаточной деформации после удара (алюминиевому шлему присущ этот недостаток), не тесен, хотя кожаный подшлемник плотно облегает лицо.

Шлемы бывают разных фасонов — мелкие и глубокие, с наушниками, с козырьком и без него. Каждый фасон имеет свои преимущества и недостатки. Например, глубокий шлем лучше предохраняет голову, но он громоздок, что неудобно, когда приходится носить его в руках. Козырек на шлеме защищает глаза от солнца и мотоочки от дождя, но мешает поднимать последние. И по цвету шлемы встречаются самые различные, но предпочтение надо отдать белому. В солнечный день он меньше нагревается, в темноте гораздо лучше виден, чем

шлемы других цветов. Учтите — в дороге шлем всегда должен быть застегнут, иначе при падении он соскочит с головы, так и не выполнив своего назначения.

Не забудьте и о защите глаз. Ездить надо обязательно в специальных очках: глаза не будут слезиться и воспаляться от встречного потока воздуха. Очки предохранят также от случайного попадания пыли и мошкеры. Представляете, что может произойти, если придется зажмуриться в потоке машин?

Многие мотоспортсмены отдают предпочтение небьющимся очкам «панорама» с целлулоидным фильтром. Их достоинство — безопасность. Но фильтр таких очков быстро мутнеет. Чтобы уберечь загрязненный фильтр от царапин, его обязательно надо мыть чистой водой, что в дальней дороге не всегда удается. Очки со стеклами удобнее очков с целлулоидом. Кстати, хорошо себя зарекомендовали очки для летчиков. Они имеют выпуклые стекла, с которых во время движения легко стирать грязь и капли дождя (рис. 47).

В жаркие дни мотоочки можно заменить обычными солнцезащитными, хотя не всякие темные очки подходят для езды на мотоцикле. Внешне оправа выглядит красивой, стекла — большими, но во время движения вся пыль оказывается в глазах, а дужки закрывают боковой обзор из-за мало подходящей конфигурации оправы. Поэтому вновь приобретенные очки обязательно проверьте в движении.

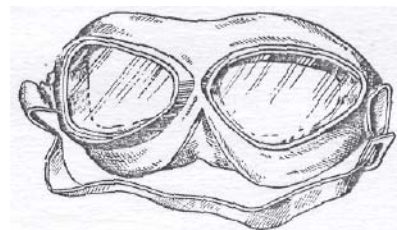


Рис. 47. Очки со стеклами

Мототуристы обычно ограничиваются защитой глаз и нередко забывают предохранять лицо. А его в дороге иногда приходится ограждать от холода, обветривания и дождя, который при движении больно сечет кожу. По краям мотоочков прикрепите микропористую резину, закрывающую щели между очками и шлемом, а к нижней части оправы приклейте кожаный наносник. Щеки, рот и подбородок закройте маской или обыкновенной женской косынкой, сложенной треугольником. Концы косынки завяжите на шее под подбородком. Все эти меры окажутся не лишними, даже если мотоцикл оборудован ветровым щитком.

В жаркий солнечный день мототуристу тоже приходится заботиться о лице. К темным очкам полезно прикрепить пластиковый наносник, а губы и щеки прикрыть косынкой.

Если специальные мотоочки достать трудно, смастерите защитный щиток из плексигласа и закрепите его дужками на шлеме. Предусмотрите между щитком и шлемом щель, чтобы избежать запотевания стекла от дыхания. Длина дужек, способ их крепления должны обеспечивать фиксацию щитка в поднятом положении и исключить давление плексигласа на нос при опущенном щитке (рис. 48). Такой способ защиты лица зарекомендовал себя неплохо, но, к сожалению, щиток также легко царапается при неосторожном обращении, как и очки с целлулоидом, а во время езды ночью появляются сильные блики от фар встречных машин.



Рис. 48. Щиток на плексигласе на шлеме

Ездить всегда нужно в мотоциклетных крагах, а если жарко, — в легких кожаных перчатках. В них руки не устают от рифлений на ручках руля, меньше пачкаются. Да и с точки зрения безопасности эти вещи полезны. Краги хороши при прохладной погоде, так как не пропускают холодный воздух в рукава. Утром не лишними могут оказаться шерстяные перчатки-вкладыши в краги. Весной и осенью больше подходят двухпалые мотоциклетные краги с байковой подкладкой — рукам в них теплее. Вообще, краги или перчатки нужны хотя бы потому, что из-за многолетнего систематического переохлаждения можно «заработать» ревматизм пальцев.

Особое внимание уделите одежде, защищающей от дождя. Не надейтесь на возможность укрыться от него: в дороге навесов может не оказаться. А как быть, если ненастная погода установилась надолго? Не пережидать же ее, зная, что где-то впереди через 300—500 км

светит солнце, а дни отпуска уходят безвозвратно. Поэтому к движению под дождем надо быть готовым. Специальную одежду на случай дождя подготовьте, даже если собираетесь ехать в кожаном костюме. Как он ни хорош, все же от дождя не спасает: набухнув, он начинает пропускать влагу.

В таких случаях наиболее удобны и практичны прорезиненная куртка (рис. 49) или длинный прорезиненный плащ с поясом. Чтобы полы плаща не относило в сторону ветром, их оборачивают вокруг ног и пристегивают к заранее пришитым кнопкам на задней части плаща. Полиэтиленовые и им подобные плащи для защиты мотоциклиста от дождя не годятся: во время движения они надуваются встречным потоком воздуха и рвутся. Так же мало подходят разного рода матерчатые плащи, куртки, комбинезоны, пропитанные водоотталкивающим составом. Такая одежда, быстро промокает, грязь с нее легко не смывается.

Если на вас будет надета куртка, в дополнение к ней поверх обычных брюк и сапог нужно надеть прорезиненные брюки с застежками у щиколоток. Такие брюки с успехом могут заменить хлорвиниловые штаны или такой же полукombineзон. Эти вещи продаются в специализированных магазинах «Изотопы».

Непромокаемые брюки можно сделать и самому из листа толстой полиэтиленовой пленки. Швы свариваются при помощи утюга или электропаяльника. Во время сварки между утюгом, стержнем паяльника и пленкой прокладывается газетная бумага или лента тонкого фторопласта.

Ноги следует закрывать с особой тщательностью. Наличие на мотоцикле глубоких крыльев и грязевых щитков полностью не предохраняет ноги от влаги. Во время движения по мокрому шоссе вокруг мотоцикла образуется водяная завеса из мельчайших брызг. Она смачивает обувь, которая, в конце концов, намокает, особенно в месте соприкосновения с педалью переключения передач. Да и резкий въезд мотоцикла в лужу или встречный автомобиль могут создать такой фонтан брызг, от которого невозможно укрыться. Поэтому бывалые мотоциклисты надевают поверх сапог хлорвиниловые чулки, которые также покупают в магазинах «Изотопы» или сваривают сами. Чулки можно сшить и из прорезиненной ткани. У щиколоток и под коленом их закрепляют резинками, удерживающими чулки на ногах.



Рис. 49. Непромокаемая одежда

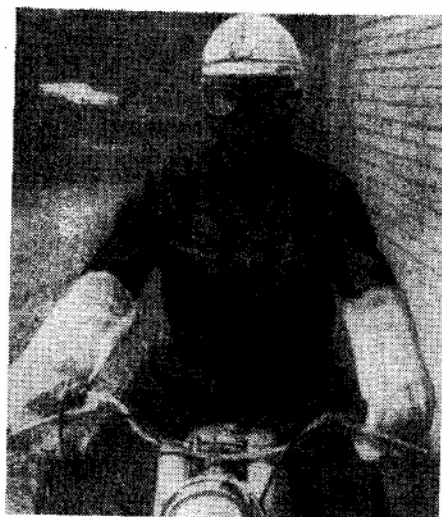


Рис. 50. Полиэтиленовые пакеты для защиты краг

В дождь желательно защитить и краги. Для этого используются полиэтиленовые па-

кеты, схваченные резиновыми кольцами у локтей. Управлению рычагами и ручкой газа такие пакеты не мешают (рис. 50).

Вмените себе в правило: лучше потерять несколько минут на надевание защитной одежды, чем ехать в мокром, а потом тратить часы на просушку или, того хуже, дни на лечение от простуды. В дороге приготавливаться к дождю старайтесь заранее, не дожидаясь его начала. Тогда сможете выехать почти «сухими из воды»

Если у вас на мотоцикле будет пассажир, не забудьте позаботиться и о нем. Он также должен быть надежно укрыт от холода и ненастной погоды. Учтите, пассажиру бывает даже холоднее, чем водителю, так как он сидит практически без движений, да и завихрения воздуха от ветрового щитка или корпуса водителя могут обдуть ему спину. Особое внимание обратите на одежду, если пассажир — женщина. Она должна быть обязательно одета в непромокаемые брюки, а поясница ее надежно защищена от холода. Краги пассажиру тоже необходимы, а на ногах желательны сапоги. Хорошо, если куртка легко отмывается от дорожной грязи и капелек масла, выбрасываемого из глушителей, поскольку и грязь и масло на большой скорости интенсивно осаждаются на спине пассажира.

Вообще экипаж мотоцикла должен быть одет равноценно, и, если хотите, красиво — эстетика тоже не последнее дело. Согласитесь, пиджак, надутый пузырьем на спине, плащ с развевающимися полами — не очень-то красивое зрелище.

## РАЗМЕЩЕНИЕ БАГАЖА

Перед каждым путешествием наступает момент, когда наконец-то можно приступить к размещению багажа. Дело это не простое, как может показаться на первый взгляд. Сколько ни ограничиваешь себя, вещей обычно набирается много, даже самых необходимых. Иногда часть вещей, таких, как ласты, маска, ружье для подводной охоты, может понадобиться на длительной стоянке, например у моря. В этом случае их лучше заблаговременно отправить посылкой.

Если все же придется брать большой багаж, то, размещая его на мотоцикле, придерживайтесь следующих основных правил:

багаж не должен мешать управлению мотоциклом, загораживать фонари и номерной знак;

он не должен быть громоздким, увеличивать парусность, выступать за габариты мотоцикла, мешать ногам пассажира;

багаж, располагаемый с каждой стороны, должен быть одинаковым по весу и объему; вес багажа вместе с весом водителя и пассажира не должен превышать грузоподъемность мотоцикла, указанную в технической характеристике (не забудьте — дополнительное

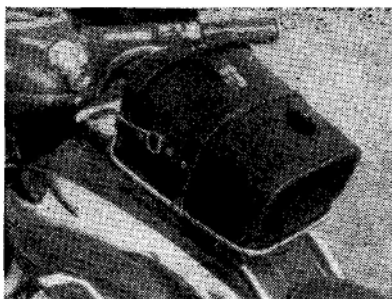


Рис. 51. Размещение сумки на багажнике бака

оборудование тоже кое-что весит);

багаж должен быть прочно закреплен;



размещать его на мотоцикле надо так, чтобы не перегружать заднее колесо и иметь свободный доступ к вещам, нужным в дороге.

Размещая вещи, используйте каждую свободную полость на машине. Начните хотя бы с фары. Она пылебрызгонепроницаема, а это как раз наиболее подходящее место для хранения фотопленок. Внутрь ободка уложите запасные тросы, свернутые в кольцо, а в кронштейны, установленные в корпусе фары, поместите запасные лампы освещения. Все металлические предметы, помещаемые в фару, заверните в изоляционный материал во избежание замыкания контактов.

На внутренней стороне ветрового щитка закрепите непромокаемый карман, куда вложите карты, кроки, путевой дневник, талоны на бензин и масло.

На руль никаких вещей не вешайте: они уменьшают радиус поворота, тянут машину в сторону, раскачиваются при движении.

Багажник бензобака займите сумкой с фотокиноаппаратурой, транзисторным приемником, фонарем (рис. 51). Здесь эти вещи легкодоступны да к тому же окажутся в наиболее безопасном месте в случае падения машины. Не забудьте только дно сумки застелить вибропоглощающим материалом — микропористой резиной или поролоном. Над сумкой, при желании, можно закрепить краги, защитные очки и шлем. Предусмотри те, чтобы сумка быстро снималась с багажника при заправке бака бензином.

Можно закрепить груз на баке и без багажника, но тогда он может быть подмочен случайно пролившимся бензином, и после путешествия бак придется перекрашивать.

Под седлом-подушкой, если там имеется свободный объем, лучше всего уложить запасные части, мотоаптечку, запасную камеру, обернутую материалом, кусок провода, вулканизатор, коробочку с болтами, винтами и гайками.

Все детали и инструмент, которые должны быть под рукой, поместите в соответствующие зажимы в аккумуляторном и инструментальном ящиках. Рядом с аккумулятором установите баночку с маслом на одну заправку. Свободное пространство в ящиках заполните ветошью для протирки мотоцикла в дороге. Некоторые мототуристы умудряются втиснуть туда же тюбик с пастой для чистки рук, небольшую щеточку и жестянку с гуталином — не только ведь мотоциклу быть чистым!

На дуги или к постоянно установленным грязевым щиткам пристегните пеналы с



Рис. 52. Размещение багажа на заднем багажнике

надувными матрасами и при необходимости дополнительную емкость с маслом.

На заднем багажнике закрепите палатку, одеяло, простыни, надувные подушки. Все это обязательно заверните в непромокаемый материал. (Если путешествовать будете груп-

пой, палатку и постельные принадлежности можно разместить на разных мотоциклах.) Поверх этих предметов в отдельном пакете расположите все, что может защитить от дождя, — плащ, непромокаемые брюки, чехлы на дуги и т. п. (рис. 52).

В левую боковую сумку укладывают вещи, необходимые в дороге, в правую — все остальное. При этом надо позаботиться, чтобы более тяжелые вещи оказались на дне сумок, а запасное стекло фары и еще одна камера — среди мягких вещей. Для защиты от пыли и влаги содержимое сумок предварительно заворачивают в полиэтиленовую пленку. Поскольку утром и вечером мототурист должен быть одет тепло, а днем теплую одежду можно с себя снять, в боковых сумках оставляйте для нее место.

Размещая багаж, запишите, где что лежит, и не нарушайте принятого порядка. Тогда в пути избежите от перекладываний и поисков.

Укрепляют багаж ремнями и резиновыми жгутами от эспандеров, продающихся в спортивных магазинах (рис. 53). Веревками не пользуйтесь: они путаются, перетираются, а



Рис. 53. Резиновые жгуты для закрепления

после дождя их трудно развязать. Для закрепления груза на заднем багажнике достаточно трех ремней — двух продольных и одного поперечного. Вероятно, каждый ремень придется сшить внакладку из двух кусков. Удлиненные таким образом ремни пропускают в скобки на багажнике и попеременно затягивают, прижимая и уплотняя багаж. Металлические наконечники резиновых жгутов-эспандеров, возможно, придется доработать: предохранительные пластины обломать, а крючки подогнать по диаметру трубок багажника. Резиновые жгуты могут понадобиться для дополнительного закрепления груза и прочих вещей. Удержать сумку на багажнике бака помогут резиновые кольца с крючками. Кольца вырезают из старой камеры, используют пассики от магнитофонов и т. п. Такие жгуты и резиновые кольца позволяют быстро и

надежно закреплять вещи.

К сожалению, не все мотоциклисты правильно располагают и закрепляют багаж. Иногда на дорогах встречаются мотоциклы, доверху нагруженные чемоданами, мешками, «авоськами». Все это, размещенное в основном на заднем багажнике, привязано веревками, болтается. В таких случаях не обеспечивается безопасность движения, да и зрелище создается довольно неприглядное. Плохо закрепленный груз всегда мотает мотоцикл, особенно на виражах и неровностях дороги. Высоко расположенный центр тяжести и чрезмерный вынос груза за заднюю ось могут привести к отрыву переднего колеса от земли при трогании с места и при резком переломе профиля дороги. К тому же вероятность опрокидывания увеличивается, если на мотоцикле имеется пассажир. С перегруженной машиной, давшей такого «козла», справиться трудно, а на большой скорости почти невозможно.

Итак, все вещи уложены правильно. А как выполнена рекомендация относительно грузоподъемности мотоцикла? Практически соблюсти ее удастся, если, путешествуя с пассажиром, вы собираетесь останавливаться в кемпингах и гостиницах. Если же рассчитываете жить на природе в собственной палатке, избежать перегрузки весьма трудно. Грузоподъемность мотоцикла в этом случае можно заранее несколько повысить, применив на заднем колесе более широкую покрышку (например, покрышку 3,25×16" заменяют на 3,5×16") и увеличив давление на 0,2 атм. в переднем и на 0,2—0,3 атм. в заднем баллонах. Чтобы предотвратить удары в амортизаторах при максимальном их сокращении, увеличивают предварительное сжатие пружин. Обычно конструкции задних амортизаторов предусматривают эту возможность. Перегрузка мотоцикла в какой-то степени скажется на долговечности задней покрышки, деталей подвески задней цепи, ну и, конечно, на приемистости и максимальной скорости мотоцикла.

Имея мотоцикл с боковым или задним прицепом, вы можете разместить багаж с гораздо меньшими трудностями. Но и здесь есть свои особенности. Нос бортового прицепа старайтесь не загружать тяжелыми и «габаритными» вещами, так как, во-первых, это увеличит «кивание» коляски при торможении, а во-вторых, создаст неудобство ногам пассажира. Пассажир в боковом прицепе не должен быть стеснен, иначе он будет быстро уставать.

сажир в боковом прицепе не должен быть стеснен, иначе он будет быстро уставать.

Изнутри по бокам прицепа можно закрепить только небольшие карманы для разных мелочей.

Во внутреннем багажнике коляски более тяжелые вещи старайтесь расположить на дне. Вниз также укладывайте все, что редко понадобится в дороге.

На внешнем багажнике (если он установлен) закрепите палатку, а чтобы не перегружать коляску, другие предметы, необходимые для ночлега, доверьте багажнику мотоцикла.

Задний прицеп с точки зрения размещения багажа создает гораздо больше удобств, чем боковой: багаж в него укладывать легче и быстрее, так как доступ открыт со всех сторон. Особенно ускоряются сборы, если в прицеп устанавливают небольшие чемоданы. Груз равномерно распределяют на днище и по возможности симметрично к продольной оси прицепа. Чтобы во время движения багаж не перемещался с боку на бок, его нужно закрепить с помощью ремней или резиновых жгутов, прикрепленных к кузову. Если на прицепе нет крышки, верх его накрывают непромокаемым материалом, который пристегивают резиновыми оттяжками к бортам. Грузоподъемность таких прицепов составляет примерно 30—35 кг.

Наличие заднего прицепа не должно породить желания взять как можно больше вещей. В основном он служит для более удобного расположения багажа, лучшей защиты его от пыли и влаги, уменьшения перегрузки мотоцикла. Кстати, если прицепное устройство выполнено в виде багажника с задней площадкой и боковыми сумками, загружайте его только легкими вещами. Не забывайте, что половина веса прицепа приходится на заднее колесо мотоцикла.

Как видите, при размещении багажа на мотоцикле необходимо соблюдать определенные правила. Обычно первая укладка вещей перед путешествием требует немало выдумки и занимает много времени. Так что не откладывайте сборы на последние часы, иначе сорвете намеченный срок выезда или, того хуже, не выспитесь перед дальней дорогой.

## **ПУТЕШЕСТВИЕ НАЧАЛОСЬ**

Наконец-то время отъезда наступило. Позади размещение багажа и неперенные хлопоты, которые сопутствуют сборам, В такие минуты кажется, что никогда не выедешь из дому. Но вот первый оборот колеса, и все волнения как рукой сняло — путешествие началось.

## **Распорядок дня мототуриста**

Распорядок дня должен быть составлен так, чтобы вы могли своевременно отдыхать, принимать пищу и, не переутомляясь, покрывать необходимое расстояние.

Правило — выезжать в течение всего путешествия рано — оправдано практикой. Если вы выедете не позже 6 часов утра, то убедитесь в этом. Ранним утром дорога свободна от транспорта (особенно в крупных городах), воздух прохладный и чистый, отчего двигатель работает «как часы», да и настроение с утра всегда приподнятое. Недаром водители-профессионалы говорят: «Утром отдыхаешь, днем работаешь». Используйте раннее время, чтобы проехать большую часть запланированного на день пути. Учитывая, что вы очень рано завтракали, в 9—10 часов утра устройте второй завтрак, совместив его с заправкой мотоциклов горючим. В пути, не реже чем через два часа, устраивайте, остановки для отдыха. Такой интервал, естественно, приемлем при движении по хорошей дороге: езда по дорогам с плохим покрытием потребует более частых остановок.

При движении на мотоцикле большинство мышц тела практически не работает, и от этого они «затекают». Чтобы быстрее снять усталость, отдых должен быть активным. Лучше всего вам поможет комплекс физических упражнений, способствующих восстановлению работоспособности именно тех групп мышц, которые у мотоциклистов устают раньше других (рис. 54). Каждое упражнение сделайте несколько раз. Затем полезно пробежаться, а после пробежки немного пройтись, глубоко дыша. Такие «зарядки бодрости» необходимы и пасса-

жирам. Остановки для отдыха используйте также для профилактического осмотра мотоцикла

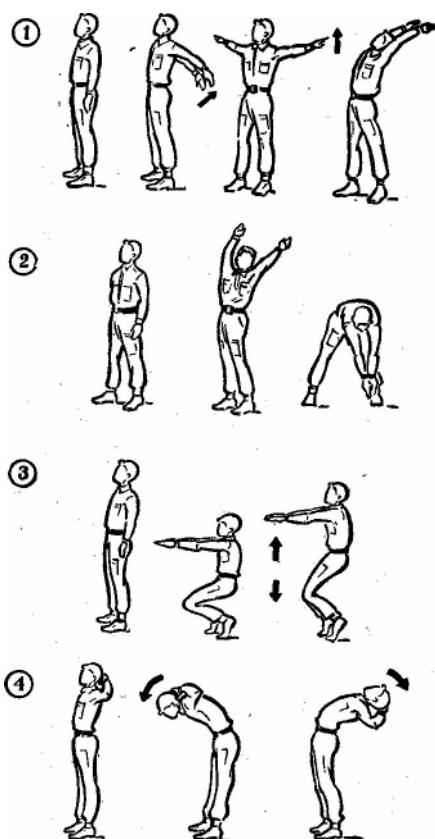


Рис. 54. Комплекс физических упражнений

и крепления багажа. Это позволит своевременно заметить неисправность, подтянуть ремень или эспандер.

Примерно в 2 часа дня остановитесь на обед. Для экономии времени можно пообедать в дорожной столовой. А вот на отдыхе экономить не следует. Небольшой послеобеденный привал лучше всего совместить с пребыванием в лесу, у реки, чтобы даже в ездовой день насладиться общением с природой.

Во второй половине дня уменьшите скорость — как-никак начинает сказываться усталость, что может отразиться на безопасности движения. Обычно, когда втянешься в езду, кажется, что можно ехать от зари до зари. Не поддавайтесь этому искушению. Заканчивать движение надо тоже рано — не позднее 7 часов вечера.

Указанный выше распорядок относится к дальним перегонам, когда за несколько дней нужно проехать большое расстояние. Если вы в течение дня совмещаете движение с остановками для туристских мероприятий, то и в этом случае следует двигаться, используя ранние утренние часы, чтобы еще до наступления жары закончить езду.

## Организация движения

В путешествии мотоциклист проводит за рулем значительную часть времени. Длительно находясь в потоке машин, в постоянно меняющейся дорожной обстановке, он должен построить движение таким образом, чтобы оно было эффективным и безопасным. Эти условия легче выполнить, путешествуя на одном мотоцикле. Однако мотоциклисты чаще всего

едут группой. В таких случаях необходимо выработать определенную тактику движения. Прежде всего группа должна двигаться колонной, где ее участники были бы в поле зрения друг друга. Колонну возглавляет лидер. Он лучше всех видит обстановку на дороге и в соответствии с ней определяет тактику движения колонны. Поэтому его указания, подаваемые рукой, беспрекословно должны выполняться всеми мотоциклистами в колонне. Он же сигнализирует об изменении скорости, препятствиях на дороге, возможности обгона и т. п.

Итак, лидер едет впереди. Ему хорошо, он чувствует себя первооткрывателем. А как ково остальным? Всегда скучно тащиться в хвосте, приспособившись к впереди идущему. К тому же такое однообразие утомляет. При групповых поездках может существовать и иной порядок. Мы, например, в дальних пробегах меняли лидера через каждые 50 км. Засекаешь километраж по спидометру и «везешь» 50 км всю группу. Провез свое, слышишь за спиной рев сигнала — пора меняться. Оттого, что вся дорога разбивается как бы на отдельные этапы (по 50 км), время в пути летит незаметно. Этот чисто психологический эффект здорово помогает, когда предстоит покрыть несколько сот километров в день.

Лидером колонны могут быть лишь мотоциклисты с достаточным водительским опытом. В особо сложных условиях движения лидером становится командор про бега.

Для слаженного движения колонны между ее участниками должна существовать связь. Звуковой сигнал зачастую не лучшее средство связи: из-за шума двигателя и свиста ветра он бывает плохо слышен. Впереди идущие должны сигнализировать рукой, а те, кто двигается позади, — включением большого света — даже днем свет фары отлично виден в зеркале заднего вида. Частые короткие сигналы могут означать просьбу увеличить скорость, а включение фары «на постоянно» — просьбу остановиться. Не следует вести переговоры на ходу: лучше вместе собраться на обочине и в спокойной обстановке объяснить. Но и частых остановок избегайте. Каждая такая остановка «на минутку» выбивает из графика движения, и в течение дня теряются часы.

Поскольку в колонне, вероятно, не все обладают одинаковым мастерством вождения, лидеру следует ориентироваться на менее опытных и ни в коем случае не «давить» на них, ибо золотое правило для мотоциклистов гласит: «Никогда не ездить выше своих возможностей». Каждый из нас знает предел своих возможностей, просто иной раз мы скрываем это от других. И очень хорошо, если в вашей группе будет царить атмосфера взаимопонимания.

Особенно нужно взаимопонимание при обгонах. Здесь лидер должен предусмотреть, смогут ли выполнить этот маневр все участники. Обгонять колонной одиночные автомобили не представляет труда, если едущие сзади будут иметь одинаковые с передними условия обгона. Сложнее, когда впереди движется вереница автомобилей. В таких случаях надо стремиться сохранить колонну. Иначе группа затеряется между автомобилями, а из-за потери контакта мотоциклисты начнут нервничать и предпринимать попытки обгона в рискованных ситуациях. Если же колонна все-таки «рассыпалась» среди автомобилей, следует вновь собраться, пропустив позади идущие автомобили. Обгонять же лучше на прямой дороге с хорошей видимостью и без встречного движения.

Ну, а с какой скоростью двигаться по шоссе, если к тому же оно хорошее? Казалось бы, чем быстрее, тем лучше. Однако двигаться длительно со скоростью выше 90 км в час бессмысленно. Умеренная средняя скорость, которая выдерживается в течение всего дня, гораздо эффективнее бешеной гонки с частыми остановками для дополнительной заправки топливом и охлаждения двигателя. Но и это не главный аргумент. Высокая скорость утомительна для водителя, небезопасна для окружающих и не слишком полезна для самого мотоцикла. Кроме того, с ростом скорости резко возрастает расход бензина, да и не такое уж большое удовольствие — лишняя остановка в «хвосте» у бензоколонки.

Не стремитесь проехать в день максимально возможное количество километров любой ценой: цена эта может оказаться слишком высокой. О приемлемых дневных пробегах мы говорили раньше, и пусть вас не смущают лавры того, кто за сутки покрыл расстояние от Риги до Москвы, а потом дня два не мог садиться за руль мотоцикла.

За последние годы на дорогах страны появилось много автомобилей, способных двигаться с высокой скоростью. Конечно, быстроходный транспорт вас обгонит, но пусть это не послужит сигналом к тому, чтобы припуститьсь вовсю за «обидчиком». Максимальная скорость «Волги» или «Москвича-412» все-таки выше, чем мотоцикла. Доказывать же незнакомому водителю, что вы умеете ездить лучше его,— задача неблагоприятная и... неблагодарная. Стоит ли рисковать собой и пассажиром, чтобы на коротком участке пути вырвать лидерство у соперника?

Трудно по этому поводу не вспомнить без улыбки о случае, происшедшем с одним из авторов много лет назад. Водитель проезжавшей мимо «Победы» жестом пригласил помериться с ним скоростью, и приглашение было принято. Финал наступил быстро: «Победа» и мотоцикл выскочили на участок шоссе, покрытый слоем жидкого гудрона перед укладкой асфальта. «Победа», слегка вильнув, умчалась вперед, а мотоцикл с водителем и пассажиром «пропахали» весь участок на боку. Не менее двух часов пришлось отмываться керосином от налипшего гудрона; хорошо еще, что обошлось без травм и поломок мотоцикла.

Ну, а если вы к тому же движетесь в колонне, то всегда надо помнить, что любое небдуманное действие может стоить массы неприятностей не только вам, но и вашим друзьям. Впрочем, почему только друзьям? Ведь за рулем автомобилей и мотоциклов, мчащихся по дороге, тоже сидят ваши коллеги.

### **Взаимопомощь в пути**

Уважение и предупредительность, дружеская атмосфера между всеми участниками движения — составная часть взаимопомощи, под которой мы почему-то привыкли понимать только оказание технической помощи. Дружеская атмосфера в пути — не она ли создает основу для хорошего настроения? Как приятно, когда встречный мотоциклист приветствует тебя сигналом или поднятием руки. А разве не хочется поблагодарить водителя солидного автобуса, когда он с высоты своей кабины машет вам рукой, показывая, что сейчас самое подходящее время для обгона? Разве не проникаетесь вы благодарностью к шоферу грузовика, освобождающего вам дорогу даже без вашей на то просьбы?

Но все ли мы платим той же монетой? Вот вы обогнали тяжело ревуший автопоезд и «подсекли» его, так как встречный автомобиль был слишком близко. Вам достаточно слегка «открыть» ручку газа, и мотоцикл снова мчится вперед. А водитель автопоезда будет вынужден поработать: нажать на педаль тормоза, перевести не слишком легкий рычаг переключения передач, а затем медленно набирать потерянную по вашей вине скорость. Кстати, водитель едущего навстречу автомобиля тоже понервничал, видя идущий ему в лоб мотоцикл. Несколько человек хотя бы на короткое время потеряли хорошее настроение. А как оно много значит!

Не из хорошего ли настроения рождается в среде водителей бескорыстная взаимопомощь, о которой так много написано? Вспомните, сколько раз выручали вас водители, когда вы оказывались с сухим баком в десятках километров от ближайшей бензоколонки. Да и самим вам не приходилось ли делиться с незнакомым мотоциклистом, переливая бензин при помощи мерного стаканчика емкостью 100 г? Благожелательный водитель без колебаний поделится с вами запасными частями — просто подарит свечу, конденсатор или лампочку. Правда, попадаются в дороге «благожелатели» и другого толка, использующие безвыходное положение для того, чтобы «сорвать» втридорога. Но, к счастью, они встречаются редко. Подавляющее большинство водителей помогут вытащить застрявший в грязи мотоцикл, отремонтировать двигатель или подскажут, как это лучше сделать. Порой даже не представляешь, в какой форме может проявиться помощь.

Однажды авторы ехали в Ереван. Время было к вечеру, и быстро темнело. Уповав на хорошую дорогу, приняли решение двигаться до намеченной стоянки. Фара скупо освещала шоссе, и приходилось напрягать зрение. И вдруг сзади зажглись две мощные фары, осветившие нам дорогу. Все оставшиеся 50 км невидимый благодетель, идя позади на постоянной дистанции, подсвечивал нам дорогу.

Взаимопомощь в пути — долг каждого мотоциклиста!

Обязательно остановитесь, если увидите стоящего на обочине водителя с поднятой рукой,— знайте, ему нужна помощь или совет. И будьте уверены, любой водитель притормозит у вашего мотоцикла, если вы примените этот жест, известный, наверное, во всем мире.

## Ездовой день на исходе

До сих пор мы были в пути. Но день клонится к закату, и пора подумать о ночлеге. Тем, кто собирается отдыхать в кемпинге, настоятельно рекомендуем завершить трудовой день пораньше. Не уподобляйтесь «героям», которые с грохотом вкатываются в кемпинг в двенадцатом часу ночи, когда все уже спят, свободных мест нет, буфет давно закрыт, а темнота и усталость не позволяют даже бегло осмотреть мотоцикл. Если вы закончите движение в 6—7 часов вечера, то в вашем распоряжении лучшие места кемпинга, спокойный ужин с приятной беседой среди друзей. Останется время на заправку, мойку, осмотр и профилактику мотоцикла. Туристам, которые хотят ночевать в палатке под сенью леса или на берегу реки, останавливаться следует задолго до наступления темноты — ведь нужно подыскать место (что в незнакомом краю занимает много времени), поставить палатку, приготовить еду, осмотреть мотоцикл.

О том, как организовать палаточный лагерь, мы не будем здесь говорить: этот большой вопрос подробно освещен в туристской литературе. Остановимся лишь на специфике выбора места для стоянки мототуристов. Общее правило — место выбирают с таким расчетом, чтобы в случае дождя можно было выбраться на дорогу без посторонней помощи. Предпочтение следует отдать пригоркам в сосновом лесу (там обычно песчаная почва и всегда сухо). Желательно останавливаться в таком месте, чтобы при выезде на дорогу не пришлось преодолевать подъем, а подъезд к ночлегу не был глинистым.

Для хорошего отдыха постарайтесь расположиться так, чтобы стоянка была отделена деревьями от шумящей круглые сутки магистрали. Избегайте даже небольших бродов, как бы ни было привлекательно место на той стороне: ночью может пройти дождь и безобидный ручей превратится в труднопроходимую водную преграду.

При остановках на ночь разбирайте минимум вещей, иначе утром сборы займут много времени. Вещи, снятые с мотоцикла, старайтесь не разбрасывать по лагерю.

Существует «железное» правило — в темное время суток на мотоцикле не ездить: сказывается утомленно после прошедшего дня, усложняются условия движения из-за уменьшения видимости, ослепления фарами встречных автомобилей, частых переключений света. Все это делает езду опасной. Однако в силу различных обстоятельств иногда приходится продолжать движение в темноте. В таких условиях оно должно быть особенно организованным. Учтите, в темноте почти невозможно следить за едущими позади товарищами, так как свет фар их мотоциклов теряется среди фар транспорта, едущего в том же направлении. Поэтому вынужденную остановку одного из участников колонны головные могут не заметить. Чтобы подобного не случилось, следует время от времени останавливаться всей колонной и производить «переключку». Лидер колонны должен хорошо просматривать перед собой дорогу. Естественно, лидировать должен мотоцикл с лучшим светом фары.

К сожалению, большинство мотоциклов не может «похвастаться» хорошим светом: мощность ламп мала, мала и площадь оптического элемента. В случаях, когда отражательная способность покрытия плохая (например, свежее укатанный темный асфальт), отчего освещенность дороги резко снижается, можно двигаться позади автомобиля с мощными фарами, держа безопасную дистанцию.

В темноте световые блики на стеклах очков мешают наблюдать за дорогой и, если мотоцикл оборудован ветровым щитком, очки лучше снять,

И все-таки еще раз хотим повторить: путешествуя на мотоцикле, в темное время суток лучше не ездить.

## ПОВЕДЕНИЕ ПАССАЖИРА ВО ВРЕМЯ ЕЗДЫ

В этой главе мы обращаемся не только к водителю, но и к пассажиру: ведь при движении на двухколесном транспорте он невольно влияет на управление мотоциклом. Помните, как мешает вести машину пассажир, не умеющий сидеть на мотоцикле или просто боящийся езды на нем. Он ерзает на седле, делает резкие движения, при повороте отклоняется в противоположную сторону, считая, что помогает водителю предотвратить падение, а на самом деле создает угрозу не вписаться в вираж. Все это можно перенести, когда поездки с таким спутником эпизодические и на небольшие расстояния. В путешествии же, где дорожные ситуации могут быть самыми различными, экипаж машины должен понимать друг друга без слов и слиться с мотоциклом воедино. Поэтому пассажиру, особенно новичку, необходимо разъяснить особенности езды на мотоцикле, а с человеком, который боится такой езды, лучше вообще не отправляться в путь.

Итак, основная обязанность пассажира — не мешать водителю во время движения, не вмешиваться в непосредственное управление мотоциклом. Пассажиру следует избегать резких движений, он не должен свешиваться набок. Глядя по сторонам, надо поворачивать только голову, так как любой наклон корпуса, неожиданный для водителя, изменяет направление движения мотоцикла. На виражах пассажир должен одновременно и на тот же угол, что и водитель, наклоняться в сторону поворота.

Лучшая оценка поведения пассажира — когда водитель не чувствует его при управлении мотоциклом. На кратковременных остановках пассажир не должен спускать ноги на землю — водителю будет неудобно держать машину. Не должен он также без предупреждения слезать с мотоцикла — для водителя перенесение нагрузки на подножку будет неожиданностью, и он может не удержать тяжело груженную машину (это относится и к посадке пассажира на мотоцикл). Перед тем как слезть с мотоцикла, пассажиру необходимо оглянуться назад, чтобы не попасть под проходящий мимо транспорт.

Пассажир имеет больше возможностей, чем водитель, любоваться во время движения окружающей природой и архитектурой городов, однако и ему не мешает смотреть «вполглаза» за дорогой, чтобы своевременно привстать перед выбоинами или наклониться вперед на крутом подъеме. Ему также следует держаться руками за ручку для пассажира или за талию водителя. На скользкой дороге, рыхлой щебенке или песке для большей слитности с мотоциклом нужно дополнительно держаться ногами, сжав машину коленями, и ни в коем случае не изменять положения корпуса.

На плохой дороге внимание пассажира переключается полностью на дорогу, так как управлять нагруженной машиной в этих условиях трудно. Если на небольшой скорости водителю иногда приходится к двум колесам «добавлять» еще две ноги, то пассажиру без просьбы водителя этого делать не следует.

Если же впереди шоссе с отличным покрытием да еще хорошо просматривается, неплохо и развлечь водителя: обратить его внимание на красивый пейзаж, рассказать веселую историю. Однако надо оборвать рассказ, даже на полуслове, если обстановка на дороге осложняется. А в случаях подачи водителем команд: «Привстать!», «Держись!», «Не шевелись!» — выполнять их быстро и беспрекословно.

Для иллюстрации расскажем о случае, происшедшем с одним из авторов на узкой горной дороге Кавказа. На крутом повороте выскочил, не подав звукового сигнала, многотонный лесовоз с разметавшимися по кузову длинными бревнами. Они веером свисали над дорогой и могли смести все на своем пути. И если бы водитель не подал команды «Нагнись!», а пассажир быстро не отреагировал, это стоило бы обоим жизни — бревна пронеслись в нескольких сантиметрах над спинами. Потом пассажир рассказывал, что он так растерялся, что до команды просто не знал, как поступить.



Пассажиру необходимо помнить, что при любой неожиданности он не имеет права хватать водителя за руки. Например, при резком падении давления в шине на большой скорости, особенно передней, мотоцикл становится почти не управляем — его начинает носить по дороге, и водителю стоит много труда привести машину без падения на обочину. Тут уж водителю, как никогда, нужна «свобода рук». А пассажиру, чтобы не оказаться сброшенным с мотоцикла, надо сжать седло ногами и крепко держаться за ручку или талию водителя.

Во время вынужденной ночной езды пассажир окажет большую помощь водителю, следя за дорогой и предупреждая об опасностях, — ведь четыре глаза всегда лучше, чем два. Хорошо, если пассажир держит в поле зрения товарищей, едущих следом, так как ночью в зеркале заднего вида водителю следить за ними практически невозможно. Нельзя допускать даже мысли о том, чтобы поспать или подремать на ходу. В противном случае пассажир рискует проснуться в больнице. Кстати, желание подремать одолевает пассажира не только ночью, но и днем на длинных перегонах с однообразным ландшафтом, особенно в жаркую погоду. При этих обстоятельствах песня взбодрит и разгонит сон. Ну, а если очень захочется спать, остановка и небольшая разминка вернут бодрость.

Несколько слов о поведении пассажира на мотоцикле с коляской. Пассажир значительно облегчит водителю прохождение поворотов, если будет наклоняться в направлении поворота. Особенно это необходимо на горных дорогах. И чем активнее будет вести себя пассажир, тем безопаснее водитель сможет проходить виражи, не рискуя поднять коляску в воздух.

Путешествовать на мотоцикле с пассажиром всегда веселее — есть с кем обменяться впечатлениями, а если спутник еще поможет в дороге, то и намного легче. Хорошо, когда пассажир разбирается в дорожных знаках, следит за ними, читает надписи на щитах, которые водитель во время движения не всегда успевает прочесть. Не помешает, если пассажир, прислушиваясь к шумам ходовой части, может отличить посторонний шум от обычного. Очень удобно, если он помогает при заправке бензином и проведении профилактического осмотра мотоцикла (это значительно сокращает время), проверяет на ходу крепление багажа, предупреждает о машинах, идущих на обгон. Еще лучше, если спутник следит за картой, делает в пути короткие заметки о километраже, производит фото- и киносъемку. А при таком идеальном случае, когда пассажир к тому же имеет «права», водитель может рассчитывать на подмену и квалифицированный совет в трудной обстановке. Все сказанное говорит за то, что пассажир должен быть не просто седоком, а активным участником движения.

## **ДВИЖЕНИЕ В РАЗЛИЧНЫХ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЯХ**

Дороги... Сколько их пересекает нашу страну! Асфальтированные и грунтовые, горные и степные, дышащие жаром в полуденный день и размытые дождями. Возможно, в путешествии вам не придется проехать по дорогам со всеми видами покрытий и испытать капризы природы. Но армия мототуристов огромна, и пути их неисповедимы. Поэтому поговорим о движении в различных дорожных и климатических условиях.

### **По асфальту**

Составляя маршрут путешествия, мототуристы стараются проложить большую часть пути по асфальту, чтобы полностью использовать возможности машины и за короткое время отпуска многое увидеть. Казалось бы, что рассказывать о движении по шоссе с таким покрытием — «откручивай» ручку газа и «глотай» километры, посматривая по сторонам. Но тот, кто думает так, заблуждается. Гладь асфальта, располагающая к большой скорости, обманчива. Она таит в себе много опасностей для неопытного водителя. Недаром статистика отмечает, что большинство аварий происходит именно на таких дорогах. Мы не будем говорить здесь о необходимости соблюдать правила движения — это само со-

бой разумеется. Хотим напомнить только о сюрпризах, которые порой преподносит мотоциклисту асфальтированная дорога.

Самый типичный сюрприз — посторонние предметы на проезжей части, наезд на которые, учитывая ограниченную устойчивость мотоцикла, чреват неприятными последствиями. На свободной дороге, увидя посторонний предмет, можно сманеврировать. Хуже, если приходится ехать позади автомобиля: водитель его пропускает между колесами камни, палки и тому подобные предметы, и для мотоциклиста они могут оказаться неожиданными. Поэтому, следуя за автомашиной, держитесь чуть левее, чтобы дорога впереди была хорошо видна. Рекомендация держаться левее пригодится и при резком торможении автомобиля; тогда мотоциклисту легче избежать столкновения с ним. Если приходится ехать позади автомобиля, старайтесь пристраиваться за легковым. За ним меньше выхлопных газов, колеса не так «бросаются» песком, и за дорогой можно следить через стекла машины.

В пути, конечно, будут встречаться мосты, железнодорожные переезды, путепроводы. Обычно перед ними дорога резко сужается, а места соединения нередко имеют разные уровни. О состоянии переезда, например, можно судить по тому, как проходит его идущий впереди автомобиль. Если машину подкинуло, следует соответственно снизить скорость. Когда о качестве переезда судить трудно, отнеситесь к нему с еще большим вниманием, так как рельсы могут не только возвышаться над покрытием, но бывают расположены к дороге под острым углом. В таких случаях скорость сбросьте до минимальной и переезжайте их под прямым углом.

Внимательному водителю дорога сама может рассказать о себе. Вы, наверное, замечали, что по асфальту обычно тянется темная полоса. Она образовалась от многочисленных капель масла, которые срываются с двигателей проезжающих автомобилей. В местах неровностей дороги, где автомобили подбрасывают, полоса превращается в пятно. Для мотоциклиста такие пятна — сигнал о необходимости привстать и самортизировать бросок машины.

На южных дорогах, а в жаркое лето и в Центральной полосе нередко попадает волнистый асфальт. Водители называют его «стиральной доской», «гребенкой». Чаще всего он встречается на спусках, где при торможении автомобилей размягченный асфальт собирается в складки. Подвеска мотоцикла и руки водителя в этих случаях испытывают максимальную нагрузку. Зная об этом, на спусках будьте внимательны, чтобы не выскочить на большой скорости на «гребенку» и не выпустить из рук «бразды правления».

Иногда асфальт бывает расплавлен настолько, что шины начинают громко «петь», с трудом перекачиваясь по липкому покрытию. Помимо того, что поплывшая дорога «сжирает» протектор, она еще и скользкая. При торможении колеса быстрее переходят на юз, а на виражах могут соскользнуть в сторону. Повороты в подобных случаях проходите с меньшей скоростью и соответственно небольшим наклоном мотоцикла.

Такие дороги для укрепления обычно засыпают щебенкой. Участки с неукатанной щебенкой наиболее опасны. Перед ними постарайтесь максимально снизить скорость и на править мотоцикл по колее, где щебенка несколько уплотнилась под колесами автомобилей. Руль сожмите крепче и воздержитесь от торможения передним тормозом: неутрамбованные мелкие камни легко перекачиваются и могут вызвать падение. От впереди идущих автомобилей поотстаньте. Камни, захваченные их задними колесами, вылетают как из пращи. С не меньшим успехом «кидаются» камнями и встречные машины, так что держитесь правее.

После выезда на чистый асфальт остановитесь на минуту и извлеките из протектора острые камни. Иначе через несколько десятков километров придется надолго задержаться на обочине. Прделайте такую же операцию, если пришлось проехать по битому стеклу.

В местах, где шоссе ремонтируют более основательно, асфальт иногда укладывают сначала на одной, а потом на другой стороне проезжей части. В таких случаях в центре шоссе образуется уступ. Если левая часть дороги выше правой, наезд на уступ может вызвать подсечку переднего колеса мотоцикла.

Определенную трудность представляет езда по узкой асфальтированной дороге, так как при разъездах машинам приходится съезжать одной стороной на обочину. Для мотоцик-

листа тактика движения по такой дороге имеет свои особенности. Обычно водители встречных грузовиков не спешат освободить ему дорогу, вынуждая его проскакать впритирку с бортом. Чтобы не балансировать на кромке шоссе, попробуйте пристроиться за каким-нибудь широким автомобилем, которому встречный транспорт уступает половину проезжей части.

Если же впереди вас прикрытия нет, берите инициативу в свои руки. Жестом или миганием фары просите водителей встречного транспорта уступить дорогу. Просьба, выраженная в такой форме, обычно бывает удовлетворена.

На узкой дороге, проходящей по холмистой местности, подъезжая к перелому профиля, привстаньте на подножках. Это позволит раньше увидеть встречный автомобиль и вовремя уклониться от столкновения с ним.

Особенно труден на узкой дороге обгон. Приходится долго выбирать участок, где можно было бы вырваться вперед. Найдя такое место, включайте сигнал и, убедившись, что ваше намерение другим водителям понятно, решительно обгоняйте. При обгоне в таких случаях опытные мотоциклисты переходят на более низкую передачу, например с четвертой на третью, на которой можно с большим успехом использовать «приемистость» мотоцикла и тем самым сократить время обгона.

### **Там, где кончается асфальт**

Для мототуриста неасфальтированные дороги создают дополнительные трудности, даже если покрытие их твердое — брусчатка или булыжник. Правда, брусчатка теперь встречается редко, в основном в городах Прибалтики и Западной Украины, а вот булыжник не такое уж редкое явление на дорогах местного значения. Движение по брусчатке неприятно тем, что она редко бывает ровной, машина сильно раскачивается, а при торможении (на отполированной брусчатке) скорее наступает занос. Езда по булыжнику более неприятна, хотя при современной системе амортизации гораздо меньше утомляет водителя, чем, скажем, двадцать лет назад. Машине же приходится туго — повышается нагрузка на колеса, подвески, рулевую колонку и всю ходовую часть.

Чтобы несколько «сгладить» неровности дороги, иногда применяют испытанный прием: «больше скорость — меньше ям». Но тут приходится смотреть в оба, чтобы не влететь в выбоину: на булыжных дорогах их предостаточно. Если все же выбоину вы увидели в последнее мгновение, привстаньте на подножках и рваните руль на себя. Этим вы разгрузите переднюю вилку мотоцикла и сохраните обода колес.

Перед глубокими выбоинами или вспучинами на дороге старайтесь своевременно тормозить, применяя оба тормоза. Ручной отпускайте до наезда на препятствие. В противном случае не избежать удара в передней вилке, а то и вмятины на ободе.

Значительно облегчает управление мотоциклом на булыжных дорогах рулевой демпфер. Не забудьте подтянуть его — тогда руки будут меньше уставать.

При езде по такой трассе периодически проверяйте крепление багажа, болтовых соединений и осматривайте покрышки. Проколы на булыжнике случаются чаще, так как подковные гвозди проваливаются шляпкой между камнями и торчат острием вверх. Поэтому предпочитайте двигаться ближе к середине, где меньше ездит гужевого транспорта, хотя там и больше бросает машину.

На грейдерных дорогах с щебеночным или гравийным покрытием условия движения меняются. В отличие от булыжных грейдерные дороги более ровные. И если состояние покрытия хорошее, двигаться по ним можно с довольно большой скоростью. Но и эти дороги требуют повышенного внимания, особенно на виражах. На поворотах автомобили колесами разбрасывают щебенку и мотоциклист всегда должен быть начеку.

Имеет свои особенности и обгон на грейдерных дорогах. Обычно в центре их образуется холмик из рыхлой щебенки. Во время обгона выбирайте место, где холмик сглажен колесами автомобилей, иначе переднее колесо может повести в сторону.

Кстати, при езде на грейдерных дорогах защитите стекло фары от мелких камней, летящих из-под колес проходящих машин, наклеив на него полоски изоляционной ленты. Правда, такие полоски не гарантируют целостности стекла, но если оно и будет разбито, то останется в фаре и защитит рефлектор и лампы.

Пыль — существенный недостаток грейдерных дорог. При полном безветрии или если ветер в лицо, за пылью, поднимаемой автомашинами, не видно ни дороги, ни встречного транспорта. Чтобы не глотать пыль, все обычно стараются вырваться вперед, особенно мотоциклисты. И если водители грузовых автомобилей «придерживают» своего собрата, то мотоциклиста они иногда пропускают: ведь два колеса пылят меньше.

На обгон идите на участках, где дорога изменила направление: там шлейф пыли отойдет ветром в сторону и можно видеть, что делается впереди. Но если путь прямой, а машина, которую вы хотите обогнать, упорно не уступает дорогу, не лезьте напролом, а поотстаньте и ждите момента, когда автомобиль притормозит, скажем, переезжая плохой участок. Вот тогда, используя преимущества одноколейного транспорта, проскочите вперед.

Грунтовые дороги полностью зависят от погоды. По таким дорогам, высохшим вскоре после дождя, ездить трудно, поскольку их поверхность беспорядочно изборозжена глубокими колеями от колес автомобилей. В этом случае безопаснее всего двигаться по обочине, там, где дорога меньше пострадала. Но после того как дорога хорошо накатана проезжающим транспортом и стала ровной, движение по ней обычно не вызывает затруднений. Нужно только иметь в виду, что ее может пересекать какое-нибудь неожиданное препятствие, например ложе высохшего ручья, тракторная колея.

В засушливую погоду грунтовые дороги становятся очень пыльными и возникают те же трудности, особенно во время обгона, что и при движении по «грейдеру». Пыль на грунтовых дорогах опасна не только из-за ухудшения видимости, но и потому, что при большой толщине слоя способна вызвать падение мотоцикла. Особенно толстый валик пыли лежит по краю дороги; в него лучше не заезжать. Двигаясь по грунтовой дороге, выбирайте места, где пыли меньше. Обычно это следы от колес автомобилей.

На узких грунтовых дорогах (проселках) избегайте ехать по средней части, даже если она ровная: здесь ступают лошади и вероятность наезда на гвоздь увеличивается.

Пользуясь тормозами, помните, что грунт под колесами во время торможения легко сдвигается. В основном тормозите двигателем и задним тормозом, а передним пользуйтесь вполсилы и только на прямых участках.

Мототуристу приходится иногда ездить и по лесным дорогам. В сосновом лесу они песчаные и сухие, с высоко выступающими корнями деревьев, в лиственном и «ловом» нередко имеют влажные глубокие колеи и приподнятую центральную полосу, заросшую травой. На тех и на других дорогах двигайтесь осмотрительно. Ведь по лицу может хлестнуть низко растущая ветка или случайно наскочите на пень, скрытый травой. Переезжая сучки и коряги, направляйте колесо на их середину, иначе они могут перевернуться и ударить по ноге или попасть между спицами.

Как ехать — по колее или по выпуклой центральной части, сказать трудно. Скорее всего, двигаться придется и там и там. Водителям небольшого роста на мотоцикле-одиночке лучше ездить по колее, так как при необходимости они смогут опереться ногами о землю; на высокой же части дороги ног может просто «не хватить». Если все-таки придется выбираться из колеи, попросите пассажира сойти с мотоцикла, пройти вперед и убрать с дороги посторонние предметы. Сами же проезжайте быстрее: на скорости легче держать равновесие. На мотоцикле с коляской правильнее ехать по центральной части дороги, пустив колесо коляски справа от колеи.

При движении нескольких мотоциклов по лесной дороге держите приличную дистанцию, чтобы не мешать товарищам маневрировать.

Очень специфична езда по проселочным дорогам с длинными «языками» глубокого песка: она обычно отнимает много времени и сил. Узнав, что дорога изобилует такими сюрпризами, выясните, можно ли проехать другим путем. Всегда лучше отмахать лишние пол-

сотни километров, чем, мучая себя и двигатель, на тяжело груженном мотоцикле преодолевать десятки метров глубокого песка. Ну, а если другого выхода нет, тогда вперед. Ищите места, покрытые травой, — здесь песок не так сыпуч и колеса будут меньше зарываться. Если есть рулевой демпфер, подтяните его. Короткие песчаные участки проезжайте с ходу, на одной из высших передач, крепко держа руль и сжав бак мотоцикла коленями. Двигаться следует по прямой, поскольку повороты рулем вызовут резкое замедление, а то и падение мотоцикла.

Перед длинным участком глубокого песка пассажира попросите сойти. Сами же включите первую передачу и старайтесь преодолеть песок на больших оборотах. Как только почувствуете, что машина теряет скорость и заднее колесо зарывается, быстро соскочите и, держась за руль, бегите рядом, сохраняя постоянный «газ» и прямолинейность движения мотоцикла. Пассажир должен вовремя прийти на помощь, подталкивая мотоцикл сзади.

Проезжая по проселочным дорогам, придется иногда преодолевать небольшие речки вброд. Здесь самое время вспомнить поговорку: «Не зная брода — не суйся в воду». Посмотрите, где переезжают брод автомобили. Местные водители обычно знают менее глубокие места без ям и больших камней. Ну, а если вода мутная или настолько прозрачная, что трудно определить глубину, промерьте ее веткой, пройдя брод пешком. Перед въездом в глубокий брод заклейте липкой лентой стыки между картером и крышкой генератора, между карбюратором и воздушным фильтром.

Брод нельзя проезжать на большой скорости. Эффектный въезд в воду с фонтаном брызг обернется неприятностью: вода попадет на свечи, а тот и зальет карбюратор. Правильнее переезжать брод на первой передаче и на постоянных средних оборотах. Не давайте двигателю заглохнуть, иначе в глушители нальется вода и придется выбираться из брода пешком. Ноги держите на подножках и будьте готовы опереться о дно, если колесо поскользнется на каком-нибудь гладком камне. При выезде из брода повысьте обороты, чтобы преодолеть подъем с запасом мощности. А потом, на сухой дороге, не забудьте просушить тормозные накладку, проехав с приторможенными колесами несколько десятков метров.

Вообще, выбирая дорогу, твердо помните: всякая длинная дорога с хорошим покрытием всегда быстрее приведет к цели, чем короткая, но плохая. Не забывайте, что вы путешествуете на обычном дорожном мотоцикле, отягощенном багажом, на котором по плохой дороге придется медленно ехать, а то и тащить машину на себе.

## **Мотоциклист и дождь**

До сих пор речь шла о движении по дорогам в сухую погоду. Но вот начался дождь и обстановка для мотоциклиста резко изменилась. На асфальтированной дороге самые опасные — первые капли дождя. Они смачивают пыльную поверхность шоссе, отчего оно становится очень скользким. При таких условиях сцепление колес с дорогой настолько мало, что любое неосторожное действие водителя может вызвать мгновенную подсечку мотоцикла. В это время избегайте всяких движений корпусом, резкого изменения скорости и направления движения; применение тормозов требует исключительной аккуратности.

Условием безопасной езды на скользком асфальте является хороший протектор на шинах. Если шины старые и рисунок стерт, лучше остановиться и подождать, пока дождь хорошенько «отмоет» шоссе. Двигаться по отмытому асфальту не так уж и опасно, а если в него вкраплен гравий, то ехать по нему можно почти с такой же скоростью, как и по сухой дороге. На старом, укатанном асфальте старайтесь держаться ближе к середине шоссе: там еще сохранился гравий. Если же его нет, все равно придерживайтесь середины: асфальт здесь более шероховатый и не чувствуется уклон в правую сторону. На скользкой дороге для мотоциклиста эти обстоятельства очень важны.

Помните, мы говорили о темной «масляной» полосе на асфальтовой дороге? В дождь по ней ездить не рекомендуется: масляные капли не смываются даже при сильном продолжительном дожде, и дорога тут остается скользкой. Эту полосу на мокром шоссе хорошо

видно, потому что асфальт здесь смачивается слабо.

Особенно будьте внимательны в местах выхода на шоссе проселочных дорог, где автомобили, гужевого транспорт натаскивают на асфальт шлейфы земли и глины. Такие шлейфы тянутся порой на сотни метров, и если есть возможность, объезжайте их. От грузовых автомобилей, только что выехавших с проселка, держитесь подальше — они долгое время будут «швыряться» грязью, которая может попасть в лицо и залепить очки.

Очень важно при движении в дождь соблюдать дистанцию как от впереди идущего автомобиля, так и от следующего позади. Поскольку на скользком покрытии вероятность падения увеличивается, основную опасность представляют едущие за вами машины. Если кто-то упорно «висит» у вас на хвосте, пропустите его вперед. Разумеется, это не значит, что на скользком шоссе только и придется уступать дорогу. И вы будете обгонять, но там, где сцепление колес с дорогой наилучшее в данных условиях. Если шоссе перед дождем было грязным, то во время него накатанная часть более или менее очищается; центральная же полоса дороги может представлять собой скользкую дорожку из жидкой глины. В таком случае воздержитесь от обгона и подыщите более подходящее место для него.

Обгон на мокром шоссе осложняется также тем, что приходится проезжать через завесу грязной воды, разбрасываемой колесами обгоняемого автомобиля. В тех случаях, когда мотоцикл не оборудован ветровым щитком, видимость через очки резко ухудшается. Поэтому, приближаясь к машине, немного поверните голову в сторону, не переставая следить за дорогой. Тогда во время обгона одна сторона очков все-таки будет чистой. Это же следует делать и в момент, когда кто-нибудь обгоняет вас. Там, где мокрая дорога не скользкая, от грязи обгоняющего автомобиля очки в какой-то мере можно защитить протянутой вперед ладонью.

На шоссе, изобилующем лужами, при разездах со встречным транспортом очки вообще могут быть залиты грязью. Поэтому заранее снизьте скорость и запомните профиль дороги, так как несколько секунд, пока протрете очки, придется ехать по памяти. Особенно избегайте разездов с транспортом в низинах, где скапливается много воды; при большой встречной скорости удар фонтаном воды бывает настолько сильным, что трудно удержать машину на дороге.

Большую опасность представляют непрофилированные (без наклона) повороты: проходя их, мотоциклист вынужден больше наклонять машину. Перед такими поворотами снижайте скорость настолько, чтобы мотоцикл пришлось наклонять как можно меньше.

При движении по мокрому скользкому асфальту внимательно следите за дорогой и старайтесь избегать ситуаций, требующих интенсивного торможения. Ведь при сильном нажатии на педаль тормоза колесо блокируется и машину заносит. В случаях, требующих быстрой остановки, тормозите двигателем — поочередно включайте более низкие передачи. Ручным тормозом не пользуйтесь, а ножным только слегка притормаживайте. При таком способе торможения путь мотоцикла до остановки становится гораздо длиннее.

На перегонах с длинными пологими спусками некоторые водители по привычке включают «нейтраль». Двигаться накатом по мокрому шоссе не следует. Машина ведет себя более устойчиво, если заднее колесо связано с двигателем (исключение можно делать при езде по грубому шероховатому асфальту или бетону, на котором сцепление колес с дорогой хорошее).

Особую осторожность проявляйте, переезжая мосты с деревянным настилом: намокшие доски — типичный каток. К тому же, доски часто лежат одна выше другой и при наезде на уступ, параллельный движению, переднее колесо мотоцикла может подсесть.

Во всех условиях, способствующих ухудшению устойчивости, руль следует держать крепко и быть готовым мгновенно повернуть его в сторону заноса мотоцикла. Здесь все решают быстрота реакции и правильность манипуляций рулем, «газом» и тормозом; иногда потребуется вовремя выставить ноги, чтобы удержать машину от падения.

Иной раз дождь становится настолько сильным, что из-за ухудшения видимости движение вообще приходится прекращать. Съезжая на обочину, нужно соблюдать известную

осторожность: переднее колесо может сразу увязнуть или соскользнуть в сторону. Поэтому всегда выбирайте гравийную или песчаную обочину. Если же обочина грунтовая, съезжайте на возвышенном месте — там она всегда тверже.

Какой тактики придерживаться, если начался дождь, а под колесами булыжник или отполированная шинами брусчатка? Ведь на гладких скользких камнях занос мотоцикла более вероятен, чем на мокром асфальте, а падение, как правило, чревато сильными травмами. Дороги эти нередко бывают выпуклые, и наклон неумолимо влечет машину на обочину. Чтобы избежать сноса, двигайтесь ближе к середине проезжей части, уступая дорогу встречному транспорту заблаговременно. Учтите и такой момент — на этих покрытиях выбоины имеют очень скользкие края, и от них лучше держаться подальше. Скорость следует ограничить, чтобы приходилось реже тормозить. Для снижения скорости тормозите двигателем, а от применения ручного и ножного тормозов вообще постарайтесь отказаться.

В отличие от дорог с крупным булыжником или брусчаткой дороги из мелкого колотого булыжника менее скользкие, а веерная брусчатка с насечкой имеет I почти такое же сцепление с колесами, как бетон или шероховатый асфальт. Естественно, и двигаться по ним можно гораздо быстрее.

На мокрых гравийных и щебеночных дорогах, если, конечно, они в хорошем состоянии, мотоциклист чувствует себя уверенно. Здесь можно и в дождь ехать достаточно быстро. Машина устойчива даже на поворотах, так как мелкие камешки, увязнув в основании дороги, под колесами почти не перекатываются. Не представляет большого труда и движение по намокшей песчаной дог роге. А вот грунтовые дороги в сырую погоду становятся почти непроезжими. Пыль, доставляющая столько неприятностей в погожие дни, превращается в непролазную грязь.

Обычно движение по раскисшей дороге отнимает много сил. Это тяжелое испытание для мототуристов. И если на мотоцикле без бокового прицепа в таких условиях предстоит проехать не один десяток километров, разумнее погрузить его на попутный грузовик или переждать в каком-нибудь селе день-два, пока пройдет дождь и дорога подсохнет. Правда, такой вариант не всегда возможен. В тех случаях, когда придется самостоятельно передвигаться, попробуйте пристроить пассажира и тяжелые вещи на автомашину, договорившись со спутником о месте встречи. Согласитесь, не всегда целесообразно подвергать пассажира такому испытанию. К тому же одному легче удержать мотоцикл от падения, а при необходимости — быстро соскочить с него.

Чтобы при езде по раскисшей дороге грязь не заклинила колеса, мотоцикл следует подготовить. Если на машине расположение переднего крыла низкое и оно имеет узкие проемы между стойками крыла и колесом, заранее снимите крыло совсем. Для защиты цилиндров от грязи установите на раме небольшой щиток-отбойник, сделанный из подходящего материала, подвернувшегося под руку. На мотоциклах с глубокой капотировкой заднего колеса полезно снять инструментальный ящик — так легче удалить грязь, набившуюся между колесом и крылом. Такие меры необходимы, например, на дорожных мотоциклах «Ява», «Восход».

Преодолевая раскисшую дорогу, неплохо надеть на заднее колесо браслеты или, в крайнем случае, обмотать его веревкой. Правда, этим можно воспользоваться лишь когда зазор между вилкой и колесом достаточно велик.

Грязь на дороге обычно неоднородна. В одних местах она жидкая, в других густая. Ехать лучше по жидкой грязи, которая меньше налипает на покрышки и не так набивается под щитки. Чтобы шины и щитки промывались, не пренебрегайте лужами, если, конечно, не подозреваете, что под водой скрыта яма.

По раскисшей дороге двигайтесь «внатяг», т. е. поддерживая такие обороты двигателя, чтобы и колесо не буксовало и не было рывков в трансмиссии. Иногда для уменьшения тягового усилия на колесе допускается кратковременная пробуксовка сцепления. Ручку газа резко не открывайте: избыток «лошадиных сил» может вызвать занос мотоцикла. Если колесо все-таки начнет буксовать, полезно переместиться по седлу назад, улучшив тем самым

сцепление покрышки с дорогой. Для этой же цели можно на несколько десятых атмосферы снизить давление в шинах. Только потом, когда выберетесь на хорошую дорогу, не забудьте его поднять.

Узкие проселочные и лесные дороги в распутицу для мотоциклистов еще более неприятны. Если на широкой грунтовой дороге есть хоть свобода маневра, то на узкой придется ехать по колею или посередине. В дождливую погоду, как и в сухую, предпочтение надо отдать колею, проложенной автомашинами. Езда по мокрой выпуклой средней части нередко угрожает падением, так как колесо может легко соскользнуть с нее.

На проселках, где гужевого транспорт движется чаще, чем автомобили, колеи бывают узкие и глубокие. По ним на мотоцикле много не проедешь. Здесь правильнее ехать посередине дороги, где лошади вытоптали небольшое углубление и машина лучше «стоит». Правда, остается уповать на то, что подковные гвозди утонули в грязи и не воткнутся в шину.

На трудных участках иногда понадобится съезжать с дороги и двигаться вдоль нее. Старайтесь выбирать участки, покрытые травой. Хотя мокрая трава — скользкая, зато на колеса не наматываются пуды грязи. Будьте внимательны — камень или предательская яма обычно оказываются тут как тут.

На лесных дорогах объезжать раскисшие места и глубокие лужи не всегда возможно из-за близко расположенных деревьев или кустов. В таких случаях для укрепления дороги колею приходится устилать ветками.

В лесу обращайтесь внимание на корни, пересекающие колею, — они гладко отполированы и в дождь очень скользки. Кстати, двигаясь по лесным дорогам и бездорожью; ни в коем случае не держите ноги на подножках носками вниз. Иначе ступня может легко оказаться между препятствием и подножкой, и тогда тяжелая травма ноги неминуема.

Езда по бездорожью сопровождается нередко перегревом двигателя, так как длительное время приходится ехать на пониженных передачах. В этой связи стоит напомнить, что на температурный режим отрицательно влияют всевозможные дефлекторы, устанавливаемые некоторыми мотоциклистами. Дефлекторы перед длительным труднопроходимым участком надо снимать.

## **Движение в тумане**

Путешествуя ранней весной или в конце лета, мотоциклист часто встречается на дороге с туманом. Наиболее опасен густой туман. Попав в него, лучше воздержаться от дальнейшего движения.

Во время не очень густого тумана, хотя видимость сильно ограничена, ехать все-таки можно. При движении в тумане можно вымокнуть не меньше, чем под дождем, поэтому заранее наденьте непромокаемый костюм. А вот мотоочки надевать бесполезно. На них будут осаждаться мелкие капли влаги, которые почти не стекают и ухудшают обзор. Поминутно же смахивать капли рукой — занятие малоприятное и небезопасное. Хуже с диоптрийными очками: их не снимешь, и тем, кто носит очки, лучше вообще воздержаться от езды.

Выезжая на дорогу, даже в светлое время включите фару — так вы будете лучше видны окружающим. Во время движения старайтесь держаться края дороги: этим вы гарантируете себя от выезда на встречную полосу движения и будете иметь меньше шансов встретиться с машиной, водитель которой потерял ориентировку. Иногда туман низко стелется над дорогой, и бывает достаточно встать на подножках, чтобы видимость несколько улучшилась. Такая мера помогает контролировать направление дороги по телеграфным столбам и придорожным деревьям.

Для мотоциклиста туман — не только плохая видимость, но и скользкая асфальтовая дорога, иной раз более скользкая, чем в дождь, так как туман лишь смачивает дорожную пыль. Поэтому двигаться следует с удвоенной осторожностью. Мотоцикл старайтесь вести по следу проехавших автомашин — здесь менее скользко, потому что колеса автомобилей разбрызгивают влагу.



В темное время суток езда в тумане еще более затруднена. Свет фары словно упирается в стену и, рассеиваясь, ослепляет водителя. Тут вам поможет противотуманная фара. Обычно туман держится на некотором расстоянии над дорогой, и чем ниже расположена противотуманная фара, тем дальше ее свет проникает вперед. Направьте свет фары так, чтобы видеть край дорожного полотна.

Во время тумана за автомобилями двигаться не следует: нет никакой уверенности, что водитель выбрал правильное направление или не свернет на другую дорогу. В тумане полагайтесь только на свои глаза и уши.

## **Мотоциклист на горных серпантинах**

Путешествие на мотоцикле в горы всегда увлекательно. С каждым новым поворотом открываются незабываемые пейзажи, а на головокружительных подъемах и спусках испытываешь истинное упоение движением. Горы многое дают, но они обязывают и водителя быть «на высоте». Искусство вождения мотоцикла по горным дорогам дается не сразу. Поэтому первое время, пока не освоитесь, быстро ехать не рекомендуется. Да и дорога сама об этом напомнит, когда почувствуете раз-другой, что с трудом вписались в вираж.

Ездить по горным дорогам с асфальтовым покрытием на мотоцикле легче, чем на автомобиле: именно на таких дорогах особенно ярко проявляются лучшие качества мотоцикла — маневренность и динамика. Но этими качествами надо пользоваться умело, помня, что за ошибки на горной дороге водитель расплачивается гораздо более высокой ценой, чем на обычной.

Довольно распространенная ошибка — неправильная оценка кривизны поворота, а отсюда несоответствие выбранной скорости или наклона мотоцикла действительному радиусу поворота дороги, в результате чего мотоцикл уходит с намеченной траектории. Стоит ли объяснять, к чему это может привести.

Большинство поворотов на горных дорогах закрыто отвесными скалами, и в случаях, когда поворот не просматривается и дальнейшая кривизна его неизвестна, следует снизить скорость до такого предела, чтобы можно было вписаться в самый неожиданный и крутой вираж. Если не соблюдать этого правила и продолжать движение, уповая на интуицию, то возможны неприятные варианты. На левом закрытом повороте мотоциклист в ожидании крутого виража слишком сильно наклоняет машину и оказывается на встречной полосе движения. Или же, рассчитывая на плавный вираж, он проходит его с повышенной скоростью и вылетает с асфальта на обочину (хорошо, если не за нее), так как поворот оказался крутым. На правом закрытом повороте опаснее всего случай, связанный с превышением скорости, когда мотоцикл выносит на левую сторону проезжей части.

Причиной увода мотоцикла с намеченной траектории на поворотах горных дорог могут быть не только просчеты водителя, но и неправильно спрофилированные виражи (с обратным уклоном), часто встречающиеся на старых дорогах. Обычно на фоне гор такие виражи распознать трудно. Поэтому будьте готовы к подобным «встречам».

Другая неприятность, поджидающая мотоциклиста на виражах, — щебенка, выброшенная с обочины на асфальт колесами автомобилей. Въезжать на щебенку с наклоном мотоцикла рискованно. Перед щебенкой следует быстро притормозить, выровнять мотоцикл, постараться проехать по ней без наклона и затем опять положить машину в вираж. Особая опасность в такой ситуации возникает при прохождении левого виража, поскольку в результате выравнивания мотоцикл приближается к краю дороги. Поэтому, принимая на повороте, в соответствии с правилами, крайнее правое положение, оставляйте место для возможного маневра.

На горных серпантинах очень важно грамотно пользоваться передачами, газом и тормозами. Например, при движении в гору, особенно на закрытых поворотах, не всегда известно, насколько крутым будет подъем. И если появляется необходимость включить низшую

передачу, делать это надо четко и быстро. После того как часть виража пройдена и дорога начинает просматриваться, постепенно прибавляйте газ, чтобы продолжать подъем с запасом мощности. На поворотах с крутым подъемом для перемещения центра тяжести вперед не забудьте как можно больше наклониться к рулю. На прямых подъемах со значительной крутизной следует даже привстать на подножках и еще больше наклониться. Это же попросите сделать пассажира.

Перед крутым подъемом включайте нужную передачу заблаговременно, чтобы до конца подъема пользоваться только ручкой газа. Если передача выбрана неправильно и двигатель «садится», как можно быстрее переходите на низшую передачу. Задержка в переключении передач может привести к остановке мотоцикла на подъеме и опасному откату назад. Если это случилось и удержать на тормозах мотоцикл не удастся, постарайтесь предотвратить скатывание: вывернув руль влево и наклонив машину в сторону подъема, разверните ее поперек дороги и завалите на подножку. Действовать надо быстро и решительно — здесь секунды решают все. После остановки слезьте с мотоцикла, разверните его и спуститесь под уклон. Вновь преодолевая подъем, не допускайте другой крайности — двигаясь на одной из низших передач, не увеличивайте резко подачу газа: мотоцикл может опрокинуться.

Перед «вершиной» крутых подъемов газ следует немного сбрасывать, тогда машина преодолеет перелом профиля без отрыва переднего колеса от дороги. Зачастую перелом профиля скрывает от водителя дальнейшее направление дороги. Будьте к этому готовы и постарайтесь определить направление возможного поворота по окружающему пейзажу.

Преодоление подъемов, особенно затяжных, всегда связано с повышенной нагрузкой на двигатель. Если долго ехать на низших передачах, двигатель мотоцикла быстро перегреется. Поэтому даже на коротких пологих участках между поворотами для снижения оборотов двигателя следует включать более высокую передачу. Конечно, выбранная передача должна соответствовать возможностям машины.

Впрочем, на горных дорогах бывают не только подъемы, но и спуски. И как ни велик соблазн охладить спуске двигатель, отключив его от трансмиссии, пользоваться накатом запрещено правилами. Двигатель достаточно охладится, если вы будете ехать под уклон на прямой передаче с «убранным» газом. Если имеется декомпрессор, полезно включить его на несколько секунд: большое количество воздуха, всосанное в цилиндр, способствует хорошему охлаждению.

Поскольку двигатель на горных дорогах постоянно соединен с ведущим колесом, на спусках он выполняет функцию тормоза. Чем ниже включенная передача, тем интенсивнее эффект торможения. Следует придерживаться такого правила: спускаться на той передаче, на которой бы вы осуществляли подъем по данному участку дороги. Тормозя двухтактным двигателем, время от времени прибавляйте газ — стенки цилиндров и подшипники при «закрытой» ручке недостаточно смазываются.

Тормозами пользуйтесь кратковременно, только в помощь двигателю. Иначе накладки и барабаны настолько разогреются, что тормоза потеряют эффективность. Положение обычно ухудшает расплавленная мазка подшипников, которая, вытекая, замасливает барабаны.

Перед поворотами, требующими значительного снижения скорости, следует применять оба тормоза, но в момент наклона мотоцикла ручной нужно отпустить: в противном случае мотоцикл будет трудно положить в вираж.

Проходя повороты с большим наклоном мотоцикла и одновременно тормозя или переключая передачу, следите, чтобы ступня не зацепилась о покрытие дороги. Э связи с этим уместно напомнить, что по горным дорогам лучше ездить в закрытой обуви.

В горах всегда будьте готовы к разъезду со встречным транспортом. Прислушивайтесь к шуму двигателей автомобилей и звуковым сигналам, которые обязаны подавать водители перед поворотами. Там, где серпантины хорошо просматриваются вдаль, опытные водители запоминают количество автомобилей и рассчитывают примерное место встречи с ними. Если предстоит разъезд с транспортом на узкой дороге, ищите «карман», где легче бу-

дет разминуться. Особенно остерегайтесь встреч на виражах узких дорог, так как водителю крупногабаритного автомобиля волей-неволей придется захватить на вашу сторону.

Вождение мотоцикла по горным дорогам без асфальтового покрытия — дело нелегкое. Гравий или щебенка, покрывающие дорогу, не всегда обработаны вяжущим составом и порой бывают настолько рыхлыми, что руль удерживаешь с трудом. Особенно сложно в таких условиях проходить повороты: приходится двигаться с минимальной скоростью, стараясь не наклонять мотоцикл. Зачастую подобные дороги не имеют обочины и проезжая часть отделяется от обрыва в лучшем случае только защитными столбиками.

Бывают горные дороги вообще без покрытия. Как правило, они в плохом состоянии: приходится объезжать бесконечные выбоины и камни, упавшие со склонов. Наиболее опасны плоские камни, которые, будучи подхвачены протектором, могут заклинить в крыле переднее колесо. На поворотах в таких случаях падение неминуемо. Дороги без покрытия часто имеют осыпавшиеся участки в сторону обрыва, глубоко врезавшиеся в проезжую часть. К тому же такие дороги иногда пересекаются бурными потоками, форсировать которые не так просто. Преодолевать подобные преграды нужно под небольшим углом навстречу движению воды, чтобы быть подальше от обрыва в случае падения на скользких камнях.

Мотоциклисты, впервые попавшие на горные дороги, нередко переоценивают себя, что порождает чувство самоуверенности. Никогда не ездите на пределе своих возможностей! Опытный водитель даже по знакомой дороге едет так, как ехал бы по ней впервые. За известным, казалось бы, поворотом возможны осыпь, упавший камень, лужа масла, остановившийся на проезжей части неисправный автомобиль.

Движение по горной дороге требует от водителя неослабного внимания. И хотя путешественникам всегда хочется посмотреть по сторонам, насладиться окружающей природой, делать этого за рулем не следует. Ищите в наиболее красивых местах площадки, глушите двигатель, и тогда в наступившей тишине особенно остро ощутите неповторимую радость человека, попавшего в горы.

Рассказывая о специфике вождения мотоцикла в различных дорожных условиях, мы часто говорили о возможности падения. Плохое покрытие, скользкая дорога, щебенка на вираже легко могут выбить неопытного мотоциклиста из седла. Не случайно в этой главе было уделено много внимания опасностям, подстерегающим водителей на различных дорогах и при любой погоде. Согласитесь, всегда лучше изучить чужой опыт, чем накапливать собственный в столь неприятном деле.

## **СМОТРЕТЬ И ВИДЕТЬ!**

Бежит, бежит дорога... Уже позади первый день пути, первая ночевка, не одна сотня километров «сменилась» на спидометре. Возможно, еще не произошло никаких знаменательных событий или встреч, но вы уже стали туристом. Потому что дорога — это значительная часть вашего путешествия, ваших впечатлений, вашей необычной жизни на колесах. Какое удовольствие мчаться на мотоцикле, сознавая, что мечты становятся реальностью и что долгие месяцы подготовки к путешествию были не напрасны!

Мотоцикл — чудесный вид транспорта. Он как бы специально создан для туризма. Путешественники на мотоцикле ближе к свету солнца, освежающему ветру в душный полдень, запахам проносящихся полей и зелени лесов. В отличие от автотуристов, довольствующихся видом из окон, мототуристы имеют неограниченный обзор. Какие возможности смотреть и видеть! А между тем далеко не все умеют увидеть то, что несет мотоциклетный туризм с его дорогами, городами, встречами с людьми, общением с природой.

Молодые мототуристы часто бравировуют количеством «накрученных» километров, названиями городов и экзотических мест, а на поверку оказывается, что их знакомство с этими местами было крайне поверхностным. Между тем задача настоящего туриста — не только пройти, не только увидеть, но и глубже познать увиденное. Даже дорога для мототуриста дает гораздо больше, чем просто возможность нестись в «голубую даль». Она мчит навстречу

неповторимые пейзажи нашей Родины, ведет через поля былых сражений, выносит на холм, откуда вдруг как на ладони открывается вид на древний город или современный индустриальный гигант. Вы встретите танк, застывший на гранитном пьедестале, и скромные обелиски безымянным солдатам, защищавшим нас от фашистской чумы. Увидите колхозные фермы и поля.

Не превращайте езду на мотоцикле в самоцель. Обязательно остановитесь, когда увидите что-то интересное. Побродите пешком — продлите миг встречи с прекрасным. Задержитесь у мемориальных памятников, прочтите имена героев. Поговорите с местными жителями: они расскажут вам о многих подробностях тех героических лет, о современных достижениях родного края, порекомендуют посмотреть местную достопримечательность — будь то изба с затейливой резьбой или раскопки древнего кургана. Небольшие экскурсии в сторону от основной трассы обогатят путешествие. А затем опять на дорогу, которая ведет к одному из основных пунктов маршрута.

И вот вы в незнакомом городе. Как к нему подступиться, с чего начать осмотр, как ухватить самое характерное? Задача упрощается, если перед поездкой вы прочитали путеводитель или послушали рассказы туристов, побывавших в здешних местах. Но лучше купите билеты на экскурсионный автобус и превратитесь на два часа в зрителя и слушателя. Достоинство такой поездки в том, что в короткий срок можно ознакомиться с самыми интересными местами. Считайте, что экскурсия была для вас вводной. После этого полезно посетить краеведческий музей, где вы углубите свои познания о революционном прошлом города, событиях минувших и настоящих, о знаменитых земляках, о всем том, чем гордятся местные жители. Согласитесь, что после такой подготовки ваши мотоциклетные экскурсии будут более содержательными.

Бесспорно, не следует ограничиваться только мотоциклетными поездками. Хорошо, на время расставшись с машиной, походить по улицам, чтобы лучше почувствовать атмосферу жизни города, быть ближе к людям. Постарайтесь побольше контактировать с местными жителями — это всегда приносит взаимное удовлетворение. Обычно местные очень блажелательны к туристам и охотно берут на себя роль гидов. А знающий человек сумеет рассказать и показать вам многое, чего не найдешь в путеводителе. И вообще, что может быть лучше общения с людьми!

Мы за время своих многочисленных путешествий «обросли» в различных городах и селах новыми знакомыми. Некоторые из них стали нашими друзьями. С ними мы переписываемся, встречаемся. Не в этом ли одно из главных достоинств любого путешествия!

Особенно легко в новых местах устанавливаются контакты с местными мотоциклистами — сказывается родство интересов. Такие встречи очень полезны. Мотоциклисты помогут лучше увидеть город и его окрестности. Покажут они и свой автотоклуб, где можно уточнить сведения о состоянии дорог, узнать о радиальных маршрутах. Кстати, если ваше путешествие зарегистрировано в клубе туристов и вы претендуете на получение соответствующего спортивного разряда, не забудьте отметить маршрутную книжку в местном клубе. Отметку можно сделать и в организациях ДОСААФ или просто в почтовом отделении. Ваше пребывание в данном пункте подтвердит и открытка, посланная в адрес своего клуба.

Если маршрут путешествия пролегает по одной из союзных республик, постарайтесь ближе познакомиться с ее культурой. Будучи в столице, обязательно сходите в музей национального искусства. Не пропустите возможности послушать выступление национального ансамбля, отведать блюда национальной кухни, осмотреть характерную национальную архитектуру, посетить базар, где чаще можно встретить жителей в национальной одежде, увидеть, чем богата эта земля. Если представится случай, постарайтесь попасть на местный праздник, побывать на свадебном или другом обрядовом торжестве.

Но, конечно, интересное в путешествии ждет вас не только в городах. История нашей страны богата событиями. Старинные замки и храмы, мемориальные комплексы в местах боевой и революционной славы нашего народа, памятники — все это не должно пройти мимо вашего внимания. А разве не заманчиво увидеть грандиозные сооружения — творение

рук советских людей: величественную гидроэлектростанцию, современный мост, поражающий смелостью инженерного решения, химический комбинат, корпуса которого пронизаны солнечным светом.

Но в путешествии не все интересующие вас места можно посетить на мотоцикле. Например, запрещен въезд в природные заповедники или проезд по эстакаде, уходящей в море к нефтяным разработкам. Так же не возможно подняться на мотоцикле по пешеходным тропам высоко в горы на обзорную площадку или спуститься в живописные сталактитовые пещеры. В таких случаях присоединитесь к пешей туристской «братии». От такой перемены обстановки путешествие только обогатится.

Разумеется, в путешествии вы будете вооружены фотоаппаратом, а возможно, и кинокамерой. Если вы снимаете на цветную диапозитивную и черно-белую пленки, удобно иметь с собой два фотоаппарата — каждый для своей пленки. В справедливости такой рекомендации вы убедитесь, когда неповторимый цветной кадр будет потерян потому, что единственный фотоаппарат, с которым вы отправились в путешествие, заряжен черно-белой пленкой.

Обычно во время путешествия появляется стремление наснимать как можно больше. Но из этого не следует, что снимать надо все подряд. Сюжетом для фотографирования должно становиться то, что привлекло ваше внимание своей необычностью, красотой, колоритом, — будь то люди, уличные сцены, архитектура или пейзаж. Однако старайтесь снимать тематически, особенно цветные диапозитивы и кинофильмы.

Никогда не откладывайте съемку интересного кадра на другое время или на обратный путь. Такого случая может не представиться: изменятся условия освещения, испортится погода или, возможно, возвращаться вы будете по другой дороге.

Путешествуя на мотоцикле, не прячьте фотоаппарат и кинокамеру далеко под куртку или в багаж: часто сюжеты для съемки появляются неожиданно. Не исключено даже, что их придется «догонять» на мотоцикле. Поэтому аппаратура должна быть на взводе.

Умение видеть во время путешествия самое впечатляющее, самое важное дается не сразу, оно вырабатывается годами. Тем, кто еще не совершал своего первого туристского во-  
яжа, мы и хотели помочь советами в этой главе.

## **ОРИЕНТИРОВАНИЕ В ПУТИ**

Уезжая из родных мест, вы попадаете на неизведанные дороги. Конечно, вы заранее проложили по ним маршрут, изучив атлас автомобильных дорог, карты, подсчитав километраж между пунктами. Казалось бы, что сложного ехать по трассе, имея такую подготовку. К тому же и сама трасса несет нужную информацию при помощи дорожных знаков, указателей, надписей на щитах. Вряд ли на трассе вы собьетесь с пути. Однако не все необходимые для мототуриста сведения можно получить, пользуясь только указателями. Они не могут сообщить вам, например, о том, какой сорт бензина имеется на ближайшей автозаправочной станции (АЗС), не закрылась ли она на ремонт. Не всегда щиты расскажут о наиболее живописном и подходящем месте для отдыха. А ведь неплохо все это знать, чтобы ориентироваться не только в расстояниях, но и во времени, в условиях движения на дороге.

Вот вы остановились у бензоколонки. Но оказывается, она только что закрылась на обед, до следующей же вы не дотяните. В результате потеряно драгоценное ходовое время. А ведь этого могло и не быть, если бы при последней заправке вы узнали у работников АЗС о начале обеденного перерыва или пересменки на ближайших колонках. Любую остановку для заправки следует использовать для уточнения сведений об АЗС, столовых, кемпингах, объездах на дороге и др. Все это вы сможете узнать у водителей встречных автомобилей, остановившихся вместе с вами, у автоинспекторов или работников милиции. Иногда у бензоколонок установлены схемы АЗС трассы, учитывающие все последние изменения. Такую схему полезно переписать в блокнот и сфотографировать на будущее.

Двигаясь по шоссе и обращая внимание на встречный транспорт, можно определить условия движения на впереди лежащем участке пути. Так, сухие встречные автомобили го-

ворят о том, что на трассе нет дождя, хотя все небо затянуто темными тучами, а забрызганный грязью до крыши транспорт подскажет, что где-то впереди идут затяжные дожди.

Умело используя всевозможные сведения, на трассе ориентироваться не трудно. Сложнее, когда путь держите в сторону от магистрального шоссе. Сразу же исчезают неизменные спутники — километровые столбы, встречные машины попадаются редко. Только тогда начинаешь понимать, как не хватает сурового порой автоинспектора, ибо не у кого спросить о состоянии дороги, о том, в какую сторону ехать на развилке, далеко ли до ближайшего населенного пункта. Без информации плохо. Поэтому постарайтесь запастись ею там, где еще возможно.

На последней остановке, перед поворотом с большой дороги (где-нибудь у чайной), отыщите мотоцикл или автомобиль с местным номером и приступайте к «допросу» его водителя. Учтите, очень важно узнавать о дороге именно у водителей, а не у прохожих. Местные жители, не связанные с автотранспортом, обычно подробно объяснят вам, как проехать в нужном направлении. Но порой, по простоте душевной, они не могут правильно оценить состояние дороги в соответствии с возможностями вашего транспорта. Водители же прекрасно знают, в каком состоянии находятся дороги, мосты и объезды, поэтому сведения, полученные от них, наиболее ценны.

Но и здесь есть свое «но», если ваш наставник управляет грузовым автомобилем. Местные водители не всегда бывают избалованы хорошим покрытием, да и проходимость грузового автомобиля не та, что у мотоцикла. В таких случаях старайтесь продублировать полученную справку у других водителей, а еще лучше — у водителей легковых автомобилей, мотоциклов или велосипедистов. Разноречивые сведения надо проверять до совпадения нескольких мнений. Узнайте также, давно ли водитель ездил по интересующему вас направлению, так как качество местных дорог сильно зависит от погодных условий. Запомните, что всякая справка, полученная у того, кто ездил давно или вообще не ездил в этом направлении, требует обязательной проверки, и не бойтесь показаться дотошным, вникая, казалось бы, в незначительные, мелочи.

Бывает, однако, что необходимые сведения добыть просто не удастся. В этом случае нужно выслать на разведку двух членов группы на одном мотоцикле, а для остальных устроить привал.

С наступлением темноты избегайте ехать по незнакомой дороге, о которой вам вообще ничего неизвестно: можно проглядеть нужный поворот, указатель, объезд труднопроходимого участка дороги или разрушенного моста. Лучше до наступления темноты подыскать подходящее место и устроить лагерь — «утро вечера мудренее...».

Не всегда, однако, мототуристы ездят по дорогам, о которых можно хоть что-то узнать. Некоторые забираются в такие места, где впору определять стороны света, а не направление до ближайшего населенного пункта. Если вам пришлось попасть в подобное положение, не считайте себя отрезанными от мира. То, что у вас нет компаса, не беда: обычные часы заменят его. Направьте часовую стрелку в сторону солнца. Тогда "прямая, делящая пополам угол, образованный этой стрелкой и линией, проходящей через цифру 1, укажет направление на юг. Теперь ориентируйте карту, и двигайтесь в нужном направлении.

Способность ориентироваться нужна не только на магистралях и вдали от них. Незнакомый город тоже представляет загадку для новичка. Впрочем, на въезде в некоторые города установлены щиты с планом-схемой, на которой указаны транзитные направления. Неплохо набросать себе такой план. Надо, однако, иметь в виду, что в большинстве городов движение на мотоциклах по центральным улицам запрещено. Пользуясь планом, следует помнить об этом.

Ну, а если никакой схемы под рукой нет, а вам нужно проехать в центр города? Трамвайная линия или троллейбусные провода обычно идут от окраины к центру. В качестве ориентира можно воспользоваться также и трафаретами, обозначающими остановки автобусов. В незнакомом городе могут помочь и местные мотоциклисты или водители автомобилей, которые проводят вас до нужного места, особенно если им по пути. Двигаясь по сложному го-

родскому маршруту самостоятельно, старайтесь как можно чаще спрашивать о направлении движения у пешеходов или милиционеров. Особенно это необходимо делать перед перекрестками или поворотами.

Многому приходится учиться в буквальном смысле «на ходу». Зато насколько легче будет вам совершать следующие путешествия.

Чтобы не растерять приобретенную в пути информацию, вмените себе в правило вести в дороге путевой дневник. В него нужно записывать все сведения, которые в будущем могут заинтересовать других мототуристов. Согласитесь, если бы подобный материал был в вашем распоряжении перед поездкой, это значительно упростило бы ее.

В тех случаях, когда ваш маршрут зарегистрирован в автотоклубе, записи в дневнике помогут также при составлении отчета о путешествии.

## **МОТОТУРИСТ И ДОРОЖНЫЕ СИТУАЦИИ**

Немалую часть времени мототурист проводит за рулем мотоцикла. Различные дорожные ситуации ожидают его в пути. Некоторые из них промелькнут и тут же забудутся, иные запомнятся своей курьезностью, а бывают и такие, после которых хочется слезть с мотоцикла и прийти в себя. Большинство осложнений на дороге происходит в результате ошибок, допущенных как самим мототуристом, так и другими водителями. Чаще всего это неправильный обгон, изменение направления движения без подачи сигнала поворота, резкое торможение и другие действия, обостряющие обстановку на дороге.

Однако, затруднительные ситуации зачастую возникают и без предварительного обострения обстановки. Все очень обыденно и просто. Идет грузовик, доверху нагруженный ящиками. На выбоине его тряхнуло, и ящики посыпались под колеса вашего мотоцикла. Или на встречном грузовике с прицепом-ропуском раскрылся рычаг ропуска и перекрыл вам дорогу. Случайности? В какой-то мере. Но их следует предвидеть. Так же, как нужно предвидеть неожиданный поворот идущего впереди автомобиля или велосипеда на проселок или выезд транспорта на шоссе с боковой дороги, закрытой кустами или деревьями. Да, вы должны быть готовы к тому, что другие водители могут допустить ошибку или даже нарушить правила движения. Вряд ли сможет утешить мысль, что вы были правы, если авария все-таки произошла.

Случаются, однако, и такие ситуации, когда силой обстоятельств даже опытный мотоциклист поставлен в критическое положение. Это может произойти, например, по вине неопытного водителя автомобиля или растерявшегося пешехода, которые оказались на вашем пути. Если каждый начнет сомневаться в действиях друг друга, не исключена трагическая встреча. В таких случаях быстро дайте понять жестом водителю или пешеходу о маневре, который вы собираетесь предпринять.

Мототурист может попасть в острую ситуацию и по другой причине. Самый вероятный случай: на большой скорости лопнула камера. Именно лопнула, потому что незначительный прокол, вызвавший сравнительно медленный выход воздуха из камеры, мотоциклисту не страшен. При резком выходе воздуха из камеры мотоцикл становится трудноуправляемым и его начинает кидать из стороны в сторону. Не теряйте самообладания! Быстро выжимайте сцепление и постарайтесь удержать прямолинейное направление движения мотоцикла, поворачивая руль в сторону заноса. Очень осторожно притормаживайте тормозом колеса, на котором шина в порядке; ног с подножек не снимайте до минимальной скорости. При этом не упускайте из виду, что ваш беспорядочно двигающийся мотоцикл создает аварийную обстановку на шоссе, — постарайтесь держаться правее, чтобы в крайнем случае уйти в кювет.

Если же в результате несвоевременно принятых мер вы потеряли контроль над движением мотоцикла и падение произошло, следует отделиться от машины, оттолкнувшись от подножек. Основная опасность падения вместе с мотоциклом состоит в том, что он может

начать кантоваться и причинит вам тяжелые повреждения. Отделившись от мотоцикла, нужно сгруппироваться, т. е. плотно прижать к телу руки, поджать ноги и прижать подбородок к груди, — так вы уменьшите вероятность травм. То же следует делать, если вас по какой-либо другой причине выбросило из седла мотоцикла.

Острая ситуация возникает и тогда, когда перед мототуристом неожиданно появляется препятствие: поперек дороги занесло автомобиль, опрокинулся контейнер, проломив борт грузовика. Что делать, если применение тормозов не обеспечивает своевременной остановки, а объехать препятствие нет никакой возможности? Тут рекомендуется воспользоваться приемом, который обычно разучивают мотоспортсмены для быстрого разворота без остановки.

Суть его заключается в следующем. Мотоцикл наклоняют влево и тормозят задним тормозом — в результате появления момента относительно центра тяжести машину начинает заносить. В это мгновение мотоциклист выбрасывает левую ногу и, опираясь ею о землю, одновременно прибавляет газ — занос происходит еще более интенсивно. В итоге мотоцикл разворачивается вокруг ноги водителя. В нужный момент машину выравнивают, продолжая движение уже в обратном направлении. Учиться этому приему, именуемому «левым разворотом», следует сначала на рыхлой земле, поскольку здесь легче вызвать занос мотоцикла, да и падение безопасно.

Еще одна возможная ситуация в дальней дороге. Мотоцикл с большой скоростью идет по шоссе. Вдруг мгновенно нарастает звенящий звук — и... заднее колесо пошло юзом: заклинило поршень! На одноцилиндровом двигателе перед заклиниванием поршня проходит секунда-другая, и это позволяет по нарастанию характерного звенящего звука предупредить самый опасный момент, выжав рычаг сцепления. Хуже у двухцилиндровых двигателей: один поршень уже находится на грани заклинивания, а второй все еще бодро движется, создавая иллюзию нормальной работы. Время на раздумывание остается самое минимальное. Когда у вас появляется подозрение в возможности заклинивания, уменьшите скорость. Если же вы прозевали кульминационный момент и заднее колесо пошло юзом, не теряйтесь, мгновенно выжимайте рычаг сцепления, выравнивайте мотоцикл и двигайтесь накатом, чтобы охладить цилиндры.

Описание разнообразных дорожных ситуаций можно было бы продолжить, но наша цель — приведенными примерами показать, насколько важно научиться анализировать дорожную обстановку и быть готовыми к различным неожиданностям.

## **МОТОЦИКЛ В ПУТИ**

Мотоцикл — равноправный член вашей группы. Больше того, вы многим обязаны ему. Не он ли несет вас в неведомые дали, честно выполняя свой долг. И хотя перед путешествием мотоцикл был хорошо подготовлен, в пути необходимо уделять ему должное внимание. Как говорится: «Любишь кататься, люби и саночки возить».

### **Обслуживание мотоцикла**

В зависимости от пробега и условий движения мотоцикл нуждается в обслуживании. Самый частый вид обслуживания — заправка горючим. Владельцам мотоциклов с четырехтактными двигателями проще: всунул наконечник бензошланга в бак — и через минуту отъезжай. При двухтактном двигателе сложнее: нужно готовить смесь. Правда, в последние годы появились колонки, автоматически смешивающие бензин с маслом, но, к сожалению, их еще мало. Поэтому зачастую приходится составлять смесь в ведре, а то и прямо в бензобаке. В таких случаях перед заправкой бензином следует отмерить в ведро или бак необходимое количество масла и после включения бензоколонки стараться перемешать его струей бензина. В ведре при этом получается достаточно однородная смесь. Однако в бензобаке масло перемешивается с бензином не полно. Покачивание мотоцикла с боку на бок или на подстав-



ке для лучшего перемешивания смеси желаемого эффекта не дает. Придется воспользоваться не раз осуждаемым, но единственно действенным приемом: в бензобак опускается резиновый шланг, а в другой конец его ртом вдувается воздух. При этом, правда, улетучиваются легкие фракции и нужно стараться не вдыхать бензиновых паров. Зато топливо хорошо перемешивается.

Мототурист в дальней дороге не всегда заправляется на бензоколонке. При этих обстоятельствах обычно приходится пользоваться случайной посудой. Чтобы исключить попадание грязи в топливную систему, не забудьте устанавливать сетку в горловину бензобака. Останавливаясь для заправки, контролируйте время от времени уровень масла в коробке перемены передач и в картере четырехтактного двигателя. Не обойдите вниманием и фетр кулачка прерывателя — он всегда должен быть слегка пропитан маслом.

Обеспечивая двигатель мотоцикла топливом и смазкой, нужно также заботиться, чтобы ему легко «дышалось». Для этого необходимо содержать в чистоте воздушный фильтр карбюратора и глушители выхлопной системы. Бумажный воздухофильтр требует периодической замены, особенно при движении по сильно запыленным дорогам. Если запасного элемента нет, его в какой-то мере заменит сложенный вдвое капроновый чулок, натянутый на горловину воздухозаборника. Масляноконтактные фильтры нуждаются в более частом обслуживании, но зато они могут работать бесконечно долго (хотя и не так эффективно, как бумажные). Эти фильтры нужно промывать и смазывать маслом при движении по шоссе раз в неделю, а при езде по пыльным дорогам — раз (или более) в день.

При интенсивном движении в глушителях выхлопной системы, особенно двухтактных двигателей, в большом количестве отлагается нагар. Поэтому глушители их чистят через 1500—2000 км пробега.

Обслуживание аккумулятора в пути не доставляет много хлопот. Достаточно раз в две недели снимать его с мотоцикла и проверять уровень электролита. Доливают аккумулятор дистиллированной водой, которую можно достать в любом гараже, автомастерской или аптеке.

Операции по смазке экипажной части современных мотоциклов значительно упрощены (на «Явах», например, вообще нет ни одной пресс-масленки). Если вы предполагаете проехать в путешествии не более 2000—3000 км, а перед поездкой мотоцикл был смазан, ничего страшного не случится, если смазку экипажной части произведете по возвращении домой. То же можно сказать о закрытой задней цепи: хорошо смазанная перед дорогой, она отлично поработает несколько тысяч километров.

Однако, если маршрут пролегает по песчаным или очень пыльным дорогам, а конструкция кожуха цепи не обеспечивает надежной ее защиты, цепь следует время от времени промывать и смазывать. В путешествии не забывайте также периодически контролировать натяжение задней цепи, особенно когда мотоцикл сильно нагружен.

На привалах в конце дня до наступления темноты обязательно произведите общий осмотр машины. Проверьте надежность затяжки наиболее ответственных гаек и болтов, а после езды по плохим дорогам — натяжение спиц и крепление туристского оборудования. Надо также замерить давление в шинах и осмотреть протектор — не торчат ли в нем острые предметы. Следует убедиться, что масло и бензин нигде не подтекают. Если предстоит движение в темноте, необходимо проверить работу приборов освещения, промыть стекло фары и «ветровика» от пыли и грязи.

Чтобы мотоцикл всегда выглядел опрятным, устраивайте машине вечерний туалет. Особенно он необходим после движения в дождь или езды по грязной дороге. Как мы уже говорили, грязь может скрывать дефекты: трещины, ослабление болтовых соединений, потерю гаек.

Ставя мотоцикл «на покой», позаботьтесь, чтобы бензобак был заправлен топливом «под пробку». Этим вы сэкономите драгоценное время в утренние часы. На ночь закрывайте мотоцикл накидкой для защиты его и багажа от возможного дождя и утренней росы.

При самом добросовестном обслуживании в пути в мотоцикле могут возникнуть неисправности. Наиболее типичная — прокол камеры. Прежде чем вы остановитесь, примите меры, чтобы не погубить камеру окончательно: не тормозите тормозом колеса, на котором спустила камера, иначе покрышка может провернуться на ободе и вырвать вентиль из камеры. Сразу же после остановки постарайтесь найти и удалить предмет, проколовший шину. Выберите чистый участок, расстелите кусок брезента или полиэтилена и на нем размонтируйте шину. Проще всего заменить поврежденную камеру запасной.

Если по каким-либо причинам ее не оказалось, лучше всего отремонтировать проколотую камеру, используя небольшой походный вулканизатор. Не следует списывать со счетов и испытанный «холодный» способ ремонта камер. Как-никак он гарантирует заклепку значительных разрывов, которых не сделаешь в полевых условиях с помощью вулканизатора. Качественно наложенная заплатка на резиновом клее позволяет камере сохранять герметичность даже в жаркую погоду; тут все дело в чистоте и тщательности зачистки камеры и заплатки.

Прокол — вещь неприятная. Хуже, однако, когда камера «худеет», казалось бы, без причин. Обычно в этом виноват золотник. Если же золотник в порядке, причину следует искать в негерметичности камеры у вентиля. Для этого накачайте камеру потуже, смочите подозреваемое место и отгибайте вентиль в различных направлениях. При появлении пузырьков воздуха подтяните гайку вентиля и вновь произведите проверку.

Другая причина «похудения» камеры — протирание ее дефектной покрышкой, у которой разлохматился корд от пробоя или длительной езды с пониженным давлением в шине. Такую покрышку надо завулканизировать, иначе она быстро протрет вновь вложенную камеру. Но в дороге это сделать не всегда удастся. В таком случае можно временно отремонтировать покрышку подручными средствами. Тщательно зачистите ее вокруг поврежденного места и наложите смазанный клеем кусок кордового полотна или резины. Перед установкой камеры наклеенную заплатку основательно припудрите тальком.

Отремонтированную даже способом вулканизации покрышку не следует устанавливать на переднем колесе, поскольку из-за заплатки она разбалансирована и может затруднить управление мотоциклом. Несколько советов по демонтажу и монтажу покрышки на колесо. Общее правило: старайтесь работать по возможности без монтажных лопаток. Пользоваться ими нужно только в самом начале демонтажа и в конце монтажа — так меньше вероятность повредить шину.

Теперь о методике сборки и установки шины. Есть хороший способ монтажа покрышки на колесо, обеспечивающий качественную сборку без возможного защемления камеры монтажными лопатками. Для этого покрышку нужно полностью снять с обода. (Воспользуйтесь случаем: осмотрите ее изнутри — нет ли застрявших в корде острых предметов и удалите накопившийся сор.) Слегка накачайте камеру и, припудрив тальком, вложите в покрышку. Предварительно продев вентиль камеры в отверстие обода колеса, надевайте сначала один, а затем и другой борт покрышки на колесо. При установке покрышки на колесо балансирующую метку {обычно она отмечается красным цветом} нужно совмещать с вентиляем камеры. Если покрышка надевается на обод с трудом, борт смазывают мылом. Никогда не прикладывайте к монтажным лопаткам слишком много силы: можно повредить покрышку или даже порвать трос, заделанный в ее борту.

Накачивая шину, обращайтесь внимание, как располагаются с обеих сторон центрирующие пояски относительно обода колеса. Если они смещены, обстучите шину, с силой ударяя ею о дорожное покрытие. Заканчивая разговор о шинах, хотим дать еще один совет: никогда не ездите на мотоцикле со спущенной камерой — слишком велика будет плата за такую поездку.

Дефекты, связанные с шинами, предвещают малоприятную работу. Но здесь, по крайней мере, все очевидно — засучивайте рукава и принимайтесь за ремонт. Сложнее, когда причина вынужденной остановки мотоцикла неясна.

Чаще всего неисправности мотоцикла возникают по вине систем питания и электрооборудования. С них и начинайте поиски дефекта. Откройте пробку и загляните в бак — не видно ли дно или не засорилось ли вентиляционное отверстие в той же пробке. А может быть, надо всего лишь перейти на «резерв»? В связи с этим маленькое предупреждение: прежде чем переводить ручку бензокраника в положение «резерв», снимите бензошланг с карбюратора — первая порция бензина, слитого на землю, унесет с собой грязь, скопившуюся на дне бака. Иногда грязь забивает заборные трубки и бензин не течет. В этом случае следует продуть их через бензопровод.

Порой грязь скапливается под нижним концом запорной иглы поплавковой камеры, из-за чего в карбюратор попадает недостаточное количество бензина. Возможно, наконец, что просто засорился жиклер. Его следует продуть. Применение проволоки категорически исключается.

Бывают в системе питания и более сложные неисправности. Например, потеря герметичности поплавка; карбюратор при этом, как говорят, «переливает» — двигатель работает с трудом и не развивает оборотов. Если это случилось недалеко от предполагаемой стоянки, можно добраться до места, открывая и закрывая бензокраник. В ином случае придется ремонтировать поплавок. Простейший дорожный ремонт: удалив бензин из поплавка, замажьте место течи нитрокраской. На стоянке отверстие в поплавке следует запаять или заклеить эпоксидным клеем.

Редкая неисправность (но все-таки бывает, особенно на старом карбюраторе) — из-за износа замка соскочила игла дроссельного золотника. Признак — двигатель сбросил обороты и тянет лишь «на малом газу», а при попытке прибавить газ глохнет.

Иногда в топливо попадает вода. Двигатель на такой «смеси» ведет себя безобразно: хлопки в карбюраторе, стрельба в глушитель, перебои, провалы оборотов. О присутствии воды в топливе говорит наличие ее на дне поплавковой камеры. Обязательно промойте карбюратор: капля воды, повисшая на жиклере, работает, как клапан, беспорядочно перекрывающий сечение жиклера. Кстати, для промывки деталей карбюратора на некоторых мотоциклах можно воспользоваться правой крышкой картера двигателя.

Если налицо признаки обеднения рабочей смеси (хлопки в карбюраторе, перегрев двигателя), обратите внимание на плотность посадки карбюратора на фланце — при слабой посадке будет подсасываться посторонний воздух.

Напомним также о возможных неисправностях, вызванных сильным загрязнением воздушного фильтра карбюратора и глушителей выхлопной системы. Загрязненному воздушному фильтру сопутствуют признаки обогащения рабочей смеси. Если со снятым воздухофильтром двигатель работает нормально, причина ясна.

На ряде мотоциклов для лучшей защиты воздухофильтра от пыли его заборную горловину выводят под седло-подушку. Напоминаем об этом потому, что тряпки и протирочный материал, хранящиеся под подушкой, во время работы двигателя могут всасываться во входную горловину, перекрывая подачу воздуха.

Теперь о выхлопной системе. В дальней дороге мототуристы иногда встречаются с «загадочной» неисправностью: без видимых причин двухтактный двигатель начинает терять мощность, скорость мотоцикла падает. Подача топлива в порядке, зажигание отрегулировано, карбюратор и свечи исправны, а двигатель продолжает «садиться» на глазах. Остатанавливайтесь и прочищайте глушители. Выхлопная система настолько забилась нагаром, что поршни с трудом выталкивают отработанные газы и наполнение цилиндров резко ухудшается.

К неисправностям электрооборудования определенная часть мототуристов относится с оттенком страха. Конечно, поиски искры, «ушедшей в баллон», посложнее поиска гвоздя в покрышке. Тут требуются разумная последовательность действий и ясное представление о

продельваемых операциях.

Если двигатель мотоцикла не заводится, проверьте, исправен ли источник тока — аккумулятор или магдино.

В батарейной системе электрооборудования, как правило, имеется контрольная лампочка. При включении зажигания она должна загораться. Если лампочка не светится, посмотрите, не перегорел ли предохранитель. Возможно также, что отломился или сильно окислился наконечник провода, идущий к аккумулятору. Не исключено, наконец, что сам аккумулятор разряжен. Свечение контрольной лампочки еще не означает, что аккумулятор в порядке. Сильно разряженный аккумулятор «потянет» маломощную контрольную лампочку, но не в состоянии будет отдать необходимый ток для катушки зажигания. В таком случае простейшая проверка — нагрузить аккумулятор, нажав на кнопку сигнала; молчание сигнала укажет на разрядку аккумулятора.

Если окажется, что дело только в разрядке, — это еще полбеды, поскольку мотоцикл можно завести «с ходу». Само собой разумеется, что такой аккумулятор при первой возможности надо поставить на зарядку. В случае полного выхода аккумулятора из строя для запусков двигателя можно воспользоваться батарейками к карманному фонарю или, еще лучше, элементами «Сатурн», включенными последовательно. Напряжение такого источника питания не должно превышать 6—8 вольт, иначе можно повредить электрооборудование мотоцикла. Так как мощность вашего импровизированного аккумулятора незначительна, не следует нагружать его большим разрядным током — включать сигнал, большой свет или указатели поворотов.

Если аккумулятор в порядке, а двигатель не запускается, тогда посмотрите, есть ли искра на свече. Выверните свечу, положите ее на головку цилиндра и при включенном зажигании нажмите на пусковой рычаг (кик-стартер) — между электродами должна проскочить искра. Отсутствие искры еще не означает, что нет высокого напряжения; возможно, просто неисправна свеча. Замените свечу и вновь нажмите на кик-стартер. Если искры нет, проверьте изоляцию провода высокого напряжения и его заделку в колпачке и катушке зажигания. Убедившись в качественной заделке, осмотрите крепление проводов, подходящих к клеммам катушки зажигания.

Далее проверьте, подводится ли напряжение к прерывателю, и обратите внимание на его контакты. Не исключено, что они сильно подгорели или пяточка молоточка настолько износилась, что контакты вообще не замыкаются или замыкаются на очень малую величину. Если же и здесь все в порядке, необходимо проверить катушку зажигания: возможно, повреждена одна из обмоток (чаще всего высокого напряжения). Как известно, катушка зажигания ремонту не подлежит. Но если запасной катушки у вас нет, не торопитесь выбрасывать старую, а аккуратно вскройте ее корпус. Бывает, что неисправность заключается в том, что один из внутренних концов обмотки обломился у заделки. Такую катушку можно восстановить.

До сих пор речь шла об отсутствии искры на свече. Но если искра есть, а двигатель молчит или дает редкие вспышки, самое вероятное — неисправна свеча. На воздухе искра между электродами проскакивает регулярно, а в цилиндре, где высокое давление, напряжение «утекает» на массу по пути наименьшего сопротивления, минуя искровой промежуток. Когда замена свечи не дает желаемого результата, надо заняться конденсатором, проверив его на пробой (рис. 55). Первый признак пробоя конденсатора — красная искра на свече, одновременно наблюдается сильное искрение в контактах прерывателя. На двухцилиндровом двигателе, имеющем два прерывателя, «уличить» неисправный конденсатор можно поменяв их местами (этот метод можно использовать при проверке свечи и катушки зажигания). Не мудрствуя лукаво меняйте конденсатор. Для этого подходит любой конденсатор от любого мотоцикла или автомобиля, независимо от на-

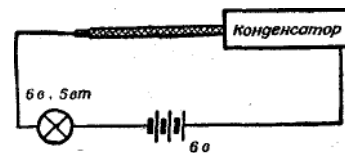


Рис. 55. Проверка исправности конденсатора при помощи аккумулятора и переносной лампы

пряжения аккумулятора, или даже просто радиоконденсаторы емкостью 0,15—0,30 микрофарад.

Итак, длинный путь в поисках искры благополучно завершен. И тем не менее при хорошей, или, как иногда говорят, «жирной», искре работа двигателя может не ладиться. Если вы чистили или меняли прерыватель, обязательно проверьте установку момента зажигания, чтобы искра появлялась в цилиндре в нужный момент.

С дефектами генератора мототурист в дороге встречается редко. Но если генератор все-таки отказал, вероятнее всего, в этом повинны щетки. Вначале убедитесь в том, что щетки прилегают к коллектору, — для верности прижмите их на работающем двигателе спичкой. Возможно, что щетка потеряла контакт с коллектором из-за отпустившейся или лопнувшей пружинки. Такую пружинку надо заменить. Если ее под рукой нет, можно некоторое время продолжать езду, установив между щеткой и защелкой кусочек резины (пусть даже от ластика). Бывает также, что сама щетка выкрошилась или из нее выпаялся проводник. Такую щетку надо заменить.

Отказ генератора может быть вызван и замасливанием коллектора. В этом случае достаточно промыть его чистым бензином и работоспособность будет восстановлена. Другие неисправности генератора установить в пути из-за отсутствия необходимых приборов трудно. Придется добираться «на аккумуляторе» до ближайшей мастерской или гаража.

Неисправности реле-регулятора чаще всего характеризуются малым или, наоборот, слишком большим током в цепи электрооборудования. Малый ток приводит к постепенной разрядке аккумулятора, а большой вызывает перезарядку аккумулятора (выкипание электролита), перегорание ламп, выпавание проводников из щеток и отпускание пружинки, прижимающей щетки. Какие-либо работы с этим нежным прибором рискованны, поскольку в результате неправильной его регулировки можно сжечь обмотки генератора. Правда, если вы подозреваете, что все дело только в подгорании контактов, их можно зачистить, предварительно отключив аккумулятор. В остальных случаях неисправности реле-регулятора в дороге его лучше заменить.

На мотоциклах с системой зажигания от магдино или генератора переменного тока аккумулятора может не быть, и рассчитывать на его помощь при отказе этих источников тока не приходится. Какие дефекты характерны для этой системы? Плохое искрообразование и слабый свет могут быть следствием сильного биения ротора генератора из-за ослабления его посадки по валу. Для устранения биения достаточно подтянуть центральный болт, притягивающий кулачок и ротор к валу двигателя. Заметим кстати, что ослабление крепления ротора магдино на валу двигателя может срезать шпонку и повредить шпоночный паз вала (что встречается на мотороллерах «Вятка»).

При работе с генератором нельзя нарушать взаимную ориентацию статора с крышкой: будет нарушен «абрис» и ухудшатся условия искрообразования. В случае выхода из строя обмотки магдино, питающей катушку зажигания, не все еще потеряно — достаточно подключить к катушке зажигания концы от обмотки, предназначенной для питания приборов освещения. При этом, правда, вы окажетесь без света, но из двух зол приходится выбирать меньшее.

В заключение раздела о неисправностях в системе I зажигания напомним, что на приборы электрооборудования, находящиеся под высоким напряжением, отрицательно влияет влажность атмосферы. В дождливую погоду, во время тумана или просто при большой влажности воздуха свечи, колпачки свечей, провода высокого напряжения из-за отсыревания могут вызвать перебои или даже остановку двигателя. В этих условиях следите, чтобы провода высокого напряжения не касались металлических частей мотоцикла или не проходили близко от них. Все указанные выше детали следует время от времени протирать от влаги.

Системы питания и электрооборудования в основном определяют исправность работы двигателя. Но дефект в работе двигателя может возникнуть и помимо них. Например, пробило прокладку под головкой цилиндра. Для начала подтяните гайки крепления головки. Если " это не помогает, прокладку придется заменить. Возможно, в результате перегрева «залегли»

кольца в поршневых канавках: двигатель значительно потерял мощность, — компрессия на пусковом рычаге почти не ощущается. Устранение такой неисправности потребует более серьезной работы: придется снимать цилиндр и осторожно освобождать кольца, стараясь их не сломать.

Характерный дефект двухтактного двигателя — выход из строя манжеты (сальника) коленчатого вала. Типичный признак неисправности правого сальника — двигатель плохо заводится, дает хлопки в карбюратор, не поддерживает малых оборотов, но хорошо тянет на средних и больших. Иногда при этом генератор бывает забрызган маслом. Дефект левого сальника проявляется в негерметичности его в сторону кривошипной камеры или моторной передачи. В первом случае из глушителя идет белый дым и понижается уровень масла в коробке перемены передач, во втором — уровень масла повышается, а само масло разжижается горючей смесью (часто при этом из вентиляционного отверстия коробки идет дымок). Неисправную манжету при удобном случае надо заменить.

Не торопитесь выдирать манжету «с мясом». Не исключено, что она исправна, просто соскочила спиральная пружина, поджимающая ее к валу. Постарайтесь демонтировать манжету без повреждения, воспользовавшись несколькими крючками, вводя их между валом и рабочей кромкой манжеты. Если окажется, что пружинка соскочила, установите ее на место. Если пружинка к тому же раскрылась, соедините ее, предварительно закрутив концы в разные стороны. Восстановленная таким способом манжета будет еще долго работать.

Перед установкой манжеты на двигатель оберните вал одним слоем фотопленки, чтобы защитить рабочую кромку манжеты от возможного повреждения ее о выступ вала.

Если у вас нет запасной манжеты, путешествие можно продолжать, применяя некоторые профилактические меры. Так, при неисправности правой манжеты перед запуском двигателя обогащайте больше, чем обычно, рабочую смесь, а при неисправности левой — чаще следите за уровнем и состоянием масла в коробке перемены передач.

Трансмиссия современного мотоцикла при соответствующем уходе достаточно надежна. Тем не менее задняя цепь, работающая в трудных условиях, может подвести. Периодическое постукивание в задней части машины, частота которого меняется от скорости движения, должно насторожить вас. Возможно, что соскочила стопорная пластинка и выдвинулось замковое звено или выкрошился один из роликов цепи. Немедленно остановитесь и выясните причину стука. Если выкрошился ролик, замените дефектный участок новыми звеньями, соединив их с цепью дополнительными замками. Движение с поколовшимися роликами может привести к разрушению цепи. В случае обрыва цепи следует тщательно осмотреть ее, так как во время разрыва элементы цепи были сильно перегружены и могли дать трещину.

Редким дефектом является скол зуба на одной из шестерен коробки перемены передач. Он может возникнуть после значительной перегрузки мотоцикла и обычно сопровождается стуком при езде на данной передаче. Чтобы не вывести из строя коробку, откажитесь от пользования этой передачей.

В ходовой части мотоцикла вероятнее всего можно столкнуться с течью масла из телескопических амортизаторов (особенно из передних). Обычно достаточно подтянуть гайки уплотнителей, и дефект устраняется. Если же это не помогает и течь усиливается, придется разобрать амортизатор, чтобы заменить сальник и долить гидросмесь, составленную из масла и керосина.

Переключим теперь внимание на тросы управления. Несмотря на то, что они родились почти одновременно с мотоциклом, они, как и прежде, остаются слабым местом двухколесного транспорта. Характерная неисправность тросов — перетирание их на выходе из оболочки или вырывание из наконечника. Хорошо, если в вашей группе имеется комплект всех тросов (вот оно преимущество путешествия на одинаковых мотоциклах). Если же необходимого запасного троса нет, придется заняться ремонтом. При выходе из строя троса сцепления или ручного тормоза можно воспользоваться быстроустанавливаемым наконечником; он хорошо выполняет свои функции (рис. 56). Но все же наконечник, закрепленный на тросе припоем, надежнее. Небольшая, но существенная деталь: протащив трос через отверстие на-

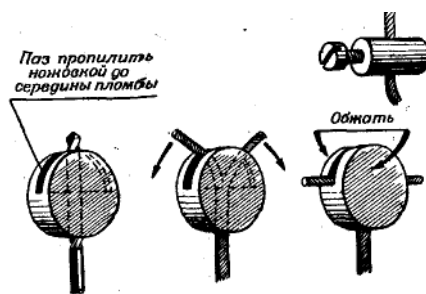


Рис. 56. Разные конструкции зажимов для троса

конечника, не спешите опаивать его; сначала разлохматьте выступающий конец троса — этим вы значительно повысите надежность заделки.

Случается, что при падения или ударе оболочка сминается и защемляет трос. Даже при частичном защемлении продолжать движение без ремонта оболочки рискованно: в самый неподходящий момент такой трос помешает убрать газ, выжать сцепление или привести в действие тормоза. Попытка выправить оболочку, как правило, к успеху не приводит, а лишь усугубляет дефект. Самое верное — удалить участок смятой оболочки. Для этого надфилем перережьте витки поврежденного участка в двух местах и удалите его, сматывая виток за витком. Чтобы компенсировать уменьшение длины оболочки, нужно в месте разреза намотать на трос спираль из подходящей проволоки. Если конструкция троса позволяет вытаскивать его из оболочки, то последнюю просто надставляют куском металлической трубки. Чтобы вставка не болталась на тросе, ее обматывают вместе с оболочкой изоляционной лентой.

Иногда в результате обрыва трос становится настолько коротким, что недостаточно выступает из оболочки. Здесь вас выручит сталистая проволока диаметром 0,8—1,2 мм соответствующей длины. Кусок такой проволоки может заменить любой трос (за исключением троса ножного тормоза), необходимо только проследить, чтобы оболочка при этом пролегла по раме мотоцикла как можно более плавно, без резких перегибов.

Во время движения мотоцикла все его элементы находятся под воздействием вибрации: она ослабляет болтовые соединения, способствует возникновению и развитию трещин в местах концентрации напряжений. Особенно чувствителен к вибрации бензобак. Нередко в пути в сварном шве бака появляется трещина. Первая помощь: наклонив мотоцикл, чтобы трещина оказалась над уровнем бензина, протереть ее насухо, обильно намазать хозяйственным мылом и заклеить сверху хлорвиниловой изоляционной лентой. К сожалению, такая мера малоэффективна при двухтактном двигателе — масло, содержащееся в топливе, растворяет мыло. Если трещина образовалась в верхней части бензобака, достаточно слить часть бензина и при последующих заправках не заполнять бак полностью.

Но все это полумеры, поскольку под влиянием вибрации трещина продолжает неуверенно «ползти» по баку. Тут не обойтись без сварочных работ: пайка мягкими припоями неэффективна. Перед сваркой надо удалить из бака пары бензина, для чего его неоднократно промывают водой, заполняя до горловины. Чтобы не обгорала краска, место вокруг сварки нужно обложить мокрой ветошью. Сварной шов зачищать не следует — эстетику придется принести в жертву качеству, так как опиловка может вскрыть поры в шве. А вот закрасить его необходимо: для предохранения от коррозии и... для эстетики.

С какими неисправностями может еще столкнуться мотоциклист в путешествии? Теоретически их в пути может быть более чем достаточно, ведь мотоцикл довольно сложная техника. Но на собственном многолетнем опыте мы убедились, что тщательная подготовка материальной части машины перед путешествием если не гарантирует, то практически исключает необходимость в серьезных ремонтных работах на обочине дороги. Больше того, подавляющее большинство всех дальних поездок прошло у нас без малейших неисправно-

стей. Именно на такую подготовку и должен ориентироваться каждый мототурист. И если какой-либо дефект в дороге все-таки произойдет, он будет просто эпизодом (для разнообразия впечатлений) и не превратит вашу поездку в курсы повышения квалификации по ремонту мотоцикла.

## ПУТЕШЕСТВИЕ НЕ КОНЧАЕТСЯ

В каждом путешествии наступает день, когда колеса мотоцикла начинают отмерять километры в сторону родных мест. Физически окрепшие, хорошо отдохнувшие, обогащенные водительским опытом, полные новых знаний и впечатлений, мототуристы спешат домой. Планируя время на возвращение, следует зарезервировать один-два дня на непредвиденные обстоятельства: дождливую погоду, устранение неисправностей мотоцикла, другие задержки. Заодно останется время, чтобы по прибытии домой снять с мотоцикла вещи, отмыть его, а самому войти в ритм повседневной жизни.

И вот пришел день, когда утром вам не надо рано вставать, чтобы отправляться в путь. Путешествие окончено... Мотоцикл, честно поработавший на дальних дорогах, отдыхает в гараже, вещи разобраны; снова все привычно и немножко обыденно. Неужели так все и прошло? И да, и нет. Позади дороги, встречи, дожди и солнце, а впечатления и воспоминания остались. И надо уметь сохранить их и поделиться ими с друзьями.

Конечно, вам не терпится поскорее проявить пленки, отпечатать фотографии, чтобы убедиться, насколько удачно все получилось. Однако не торопитесь за два-три раза «налепить» как можно больше отпечатков. От этого наверняка пострадает качество снимков, кроме того, вы лишите себя удовольствия «прочувствовать» интересные кадры — как бы прожить второй раз прошедшие мгновения. Наиболее удачные кадры постарайтесь сделать крупным форматом. Чтобы фотографии стали своего рода дневником путешествия, лучше наклеить их в альбом в определенной последовательности, сопроводив соответствующими надписями. Показ фотоснимков, диапозитивов и кинофильма, дополненный рассказом, поможет слушателям более ярко представить ваше путешествие.

Только не стремитесь показывать в один вечер слишком много—от этого впечатление смазывается. Достаточно, например, показать 50—60 диапозитивов или фильм на 7—10 минут.

Полезно поделиться впечатлениями и перед более широкой аудиторией: принять участие в фотовыставке на работе, предложить свои фотографии с описанием маршрута в стенную печать. Интересный материал и фотографии с удовольствием возьмут в редакциях журналов и газет. И кто знает, может быть, очередной конкурс фотографий, организованный одной из центральных газет, принесет вам радость победы за хороший туристский снимок.

Постарайтесь не терять связи со своими друзьями по путешествию и новыми знакомыми, приобретенными в пути.

Не зря говорят, что человек по-настоящему богат друзьями.

Возможно, что ваши рассказы, фотоснимки и кинофильмы откроют глаза тем, кто еще не понял, какие богатейшие возможности открываются перед человеком, когда он становится обладателем такого скромного и вполне доступного вида транспорта, как мотоцикл. Может быть, кого-то потянет увидеть своими глазами все то, о чем рассказывали вы с таким увлечением. И если это случится, считайте, что вы сделали доброе дело.

Для членов автотоклуба или клуба туристов заключительным этапом мототурне является также составление отчета о путешествии. Отчет должен включать в себя такие сведения: наименование маршрута, состав группы и количество мотоциклов, протяженность маршрута с указанием пробега по дорогам с различным покрытием и время его выполнения. Основную часть отчета составляет описание маршрута, где указываются покрытие, рельеф и состояние дорог, километраж между населенными пунктами, бензоколонки, станции технического обслуживания, кемпинги, удобные места остановок для отдыха, ночевки, описание городов, окружающей местности. Кроме того, в отчет включают перечень личного сна-



ряжения, список запасных частей и инструментов, примерную финансовую смету. Материалы отчета вместе со схемой маршрута, картами и фотоснимками нужно объединить в альбом. Отчет и маршрутная книжка, отмеченная в основных пунктах путешествия, предъявляются в мототуристскую секцию клуба. По этим документам маршрутно-квалификационная комиссия окончательно устанавливает категорию сложности маршрута и засчитывает путешествие для присвоения мототуристам соответствующих спортивных разрядов и званий.

Однако независимо от того, являетесь вы «организованным» туристом или «диким», удачно законченное путешествие всегда доставит вам глубокое моральное удовлетворение. У некоторых мототуристов, тоскующих в зимние дни по дороге, убегающей вдаль, мы видели на стене большую карту, по которой тушью протянулись нити пройденных маршрутов, а на кружочках с отметками городов красовались значки с их названиями или гербами.

Чтобы на мгновение вернуться в одну из прошлых поездок, им, наверное, достаточно просто бросить взгляд на эту карту памяти.

Но, как ни дороги воспоминания о прошедших путешествиях, самые интересные еще впереди: десятки новых маршрутов ждут любознательных мототуристов на просторах нашей Родины.

## **МАРШРУТЫ МОТОЦИКЛЕТНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ**

Для путешествия во время отпуска молодым мототуристам можно предложить несколько наиболее интересных и популярных маршрутов, изобилующих историческими памятниками, пролегающих в основном по дорогам с асфальтобетонным покрытием, на которых расположено большое количество мотелей, кемпингов и автозаправочных станций. Протяженность этих маршрутов от 4000 до 6000 км, и все они имеют выход к морю или к водохранилищу, где можно задержаться на недельку, прежде чем продолжить движение. Маршруты построены в виде замкнутого кольца, чтобы свести к минимуму повторное движение по одной и той же дороге. Описание дается «широкими мазками», без перечисления достопримечательностей и подробного подсчета километров между городами, чтобы не лишить мототуристов удовольствия почитать литературу об этих местах, поработать с атласом автомобильных дорог, порыться в справочниках расположения кемпингов и пансионатов.

Условно все маршруты начинаются от Москвы.

### **Маршрут 1**

Москва — Новгород — Ленинград (базируясь в Ленинграде, проехать по радиальным маршрутам: Ленинград — Разлив — Выборг, Ленинград — Петрокрепость — Олонец — Петрозаводск; из Петрозаводска, пересев на «Ракету», посетить Кижы; Ленинград — Пушкино, Ленинград — Петродворец) — Таллин (отдых у моря) — Тарту — Псков — Витебск — Смоленск — Москва.

### **Маршрут 2**

Москва — Новгород — Псков — Изборск — Цесис — Сигулда — Рига — Рижское взморье (отдых) — Лиепая — Паланга — Клайпеда — переправа на пароме на Куршскую косу — Нида — Калининград — Черняховск — Каунас — Вильнюс — Минск (поездка из Минска к мемориалу в деревне Хатынь) — Смоленск — Москва.

### **Маршрут 3**

Москва — Смоленск — Минск (поездка из Минска к мемориалу в деревне Хатынь) — Брест — Ковель — Луцк — Кременец — Почаеж — Львов — Самбор (отдых на водохранилище под Ужгородом) — Ужгород — Мукачево — Хуст — Рахов — Ясна — Яремча — Черновцы, Каменец — Подольский, Хмельницкий — Винница — Житомир — Киев — Орел — Москва.

#### **Маршрут 4**

Москва — Орел — Киев — Умань — Одесса — Николаев — Новая Каховка — Новоалексеевка — Симферополь — Бахчисарай — Севастополь — Байдарские ворота — Алупка — Ялта (поездка из Ялты на Ай-Петри) — Алушта — Судак — Феодосия — Старый Крым — Симферополь — Запорожье — Харьков — Орел — Москва.

#### **Маршрут 5**

Москва — Орел — Харьков — Запорожье — Симферополь — Бахчисарай — Севастополь — Байдарские ворота — Алупка — Ялта — Массандра (поездка из Ялты на Ай-Петри) — Алушта — Судак — Феодосия — Керчь (переправа на пароме) — Анапа — Новороссийск, Абрау-Дюрсо, Краснодар, Ростов-на-Дону (поездка в Таганрог) — Воронеж — Кашира — Москва.

#### **Маршрут 6**

Москва — Орел — Харьков — Запорожье — Симферополь — Бахчисарай — Севастополь — Байдарские ворота — Алупка — Ялта (поездка из Ялты на Ай-Петри) — теплоходом до Сухуми (отдых у моря; радиальные маршруты: Сухуми—мыс Пицунда— озера Рица — Авадхара; Сухуми — Адлер —Красная поляна) — Сочи — Туапсе, Абрау-Дюрсо, Новороссийск — Краснодар, Ростов-на-Дону, Воронеж — Кашира — Москва.

#### **Маршрут 7**

Москва — Орел — Харьков, Ростов-на-Дону (поездка в Таганрог) — Краснодар — Новороссийск, Абрау-Дюрсо, Туапсе — Сочи — Хоста (отдых у моря; радиальные маршруты: Хоста — Сухуми; Хоста — Адлер — Красная поляна; Хоста — мыс Пицунда— озеро Рица — Авадхара) — Сочи — Джубга — Горячий Ключ — Краснодар, Ростов-на-Дону, Воронеж — Кашира — Москва.

#### **Маршрут 8**

Москва — Кашира — Воронеж, Ростов-на-Дону, Кропоткин — Черкесск — Карачаевок — Теберда — Домбай — Черкесск — Пятигорск — Нальчик — Тырныауз — Эльбрус — Нальчик — Орджоникидзе, Военно-Грузинская дорога — Тбилиси — Казах — Кировабад — Евлах — Шемаха — Баку (отдых у моря в районе Вузавны) — Шемаха — Евлах — Кировабад — Казах — Дилижан — Севан — Ереван (поездки в Гарни, Гегард, Эчмиадзин и к мемориалу в Сардарабаде) — Севан — Казах — Тбилиси — Гори — Кутаиси — Сухуми — Сочи — Туапсе — Джубга — Горячий Ключ — Краснодар, Ростов-на-Дону, Харьков — Орел — Москва.

#### **Маршрут 9**

Москва — Рязань — Пенза — Сызрань — Тольятти (отдых на Куйбышевском водохранилище) — Куйбышев — теплоходом до Волгограда — грейдерной дорогой через Октябрьский — Котельниково — Дубовское — на Волгодонск — Цимлянск (осмотр гидроэлектростанции) — Волгодонск — Семикаракорский, Ростов-на-Дону, Таганрог — Жданов — Бердянск (отдых на Бердянской косе) — Мелитополь — Харьков — Орел — Москва.

#### **Маршрут 10**

Москва — Владимир — Суздаль — Владимир — Горький — Чебоксары — Казань (поездка на катере на остров Свяжск) — Ульяновск — Куйбышев — Тольятти (отдых на Куйбышевском водохранилище) — на теплоходе до Волгограда — грейдерной дорогой через Октябрьский — Котельниково — Дубовское — на Волгодонск — Цимлянск (осмотр гидроэлектростанции) — Волгодонск — Семикаракорский, Ростов-на-Дону, Воронеж — Кашира — Москва.

## ЛИТЕРАТУРА

- Автомобильный и мотоциклетный туризм (Спутник туриста СССР). ФиС, 1961.
- Окроулицкий И., Поустка Я. Мотоциклетные кроссы. ФиС, 1958.
- Архангельская О. Как выбрать туристский маршрут. ФиС, 1967.
- Гинцбург М. Г. Устройство и обслуживание мотоциклов.  
Изд. 3-е. «Машиностроение», 1966.
- Трейбал Зденек. Искусство вождения автомобиля. ФиС, 1960.  
«За рулем» (журнал), 1958—1970.
- «Мотор-ревью» (журнал), Чехословакия, 1960—1970.

## СОДЕРЖАНИЕ

|   |    |
|---|----|
| О книге и ее авторах.....                   | 4  |
| Мотоциклетный туризм — что это? .....       | 5  |
| Мотоцикл и его туристские возможности.....  | 5  |
| Состав группы и выбор маршрута.....         | 9  |
| Подготовка мотоцикла к путешествию.....     | 12 |
| Туристское оборудование мотоцикла.....      | 20 |
| Запасные части и инструмент.....            | 42 |
| Вещи, необходимые в путешествии.....        | 43 |
| Одежда мототуриста.....                     | 45 |
| Размещение багажа.....                      | 48 |
| Путешествие началось.....                   | 51 |
| Поведение пассажира во время езды.....      | 56 |
| Движение в различных дорожных условиях..... | 57 |
| Смотреть и видеть! .....                    | 67 |
| Ориентирование в пути.....                  | 69 |
| Мототурист и дорожные ситуации.....         | 71 |
| Мотоцикл в пути.....                        | 72 |
| Путешествие не кончается.....               | 80 |
| Маршруты мотоциклетных путешествий.....     | 81 |
| Литература.....                             | 83 |

*Владимир Александрович Алексеенко*  
*Феликс Михайлович Мамаев*  
**МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ТУРИЗМ**

Редактор Л. Г. *Трипольский*  
Художник Е. С. *Пермяков*  
Художественный редактор А. Ю. *Литвиненко*  
Технический редактор М. А. *Полуян*  
Корректор З. Г. *Самылкина*

А—09347. Сдано в производство 2/IV 1971 г.  
Подписано к печати 30/VII 1971 г. Формат 84Ч108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>.  
Бумага тип. № 2 глазиров Печ. л. 4,75. Усл. п.  
л. 7,98. Уч.-изд. л. 7,57.  
Бум. л. 2,375. Тираж 35 000 экз.  
Издат. № 3735. Цена 24 коп. Зак. 213.

Издательство «Физкультура и спорт»  
Комитета по печати при Совете Министров СССР  
Москва, К-6. Каляевская ул., 27.

Ярославский полиграфкомбинат Главполиграфпрома  
Комитета по печати при Совете Министров СССР,  
Ярославль, ул. Свободы, 97.

**ИЗДАТЕЛЬСТВО «ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ»  
ВЫПУСКАЕТ В 1972 ГОДУ  
СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ ПО ТУРИЗМУ:**

Лев Самойлов. Улыбка в рюкзаке (сто веселых рисунков, карикатур, шаржей).

Страхов Ю. М. Надувная лодка в туристском путешествии. Учебное пособие для туриста-водника, рассказывающее о туристских возможностях этого судна и технике плавания на нем.

Ветер странствий, альманах, выпуск седьмой., Иллюстрированное издание для путешественников.

Заплатин М. А. В краю таежных рек (серия «По родным просторам»). Известный кинооператор-путешественник знакомит читателей с новым районом путешествий.

Лопатин В. В. и Мурзагулов А. А. Туристские маршруты Башкирии (серия «По родным просторам»). Описываются пешие, водные, лыжные, горные, велосипедные, пещерные маршруты в этом любимом туристами краю.

Чернов Г. А. По реке Усе (библиотечка туриста-водника). Книга-маршрут, книга-лоция для всех любителей странствий по неистоптаным путям нашего Севера.

Семенов В. И. В краю вулканов и гейзеров. Путешествие по Камчатке, по самому интересному для туристов ее району — Жупановскому, и по самому крупному в СССР и самому экзотичному — Кроноцкому заповеднику.

Цена 24 коп.

