

Учреждение мотообразования

Факультет безопасного вождения
кафедра выживания

В.Е. КУЗЬМИН Л.М. БУТЫРИНА

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ
ПОСОБИЕ
ПО ВЫЖИВАНИЮ
НА МОТОЦИКЛЕ

Для студентов всех возрастов
отделения прикладного
мотоциклизма

МОСКВА 2021

16+

Лариса Бутырина

**Учебно-методическое пособие
по выживанию на мотоцикле**

«ЛитРес: Самиздат»

2021

Бутырина Л.

Учебно-методическое пособие по выживанию на мотоцикле /
Л. Бутырина — «ЛитРес: Самиздат», 2021

ISBN 978-5-532-94447-3

Данное методическое пособие разработано по авторской методике лицензированного мотогонщика и профессионального инструктора Валентина Кузьмина, известного в мотокругах, как «Zloy». Ее основа — информация, Что и Как нужно делать, чтоб научиться ездить на мотоцикле и остаться живым на дорогах города. На простом и доступном языке. Марка мотоцикла, модель и его стоимость — значения не имеют. Как и ваш возраст, рост, вес, цвет глаз и образование.

ISBN 978-5-532-94447-3

© Бутырина Л., 2021
© ЛитРес: Самиздат, 2021

Содержание

Мотоинструктор – кто он?	6
Мужчина или Женщина	7
Страх	8
Психология страха	9
Внутренняя борьба со страхами и переживаниями	9
Реальная оценка своих возможностей	9
Будьте максимально осторожны	9
Сохраняйте дистанцию и возможность для маневра	9
Паранойя	10
Методика обучения практическому вождению	11
Первый этап. Двигательные навыки	12
Второй этап. Сенсорные навыки	13
Третий этап. Умственные навыки	14
О правилах обучения	15
Основы конструкции и эксплуатации мототехники	16
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Лариса Бутырина, Валентин Кузьмин

Учебно-методическое пособие

ПО ВЫЖИВАНИЮ НА МОТОЦИКЛЕ

Примечание: в этом пособии вы не найдете рекомендаций, как выбирать мотоцикл по типу двигателя, выжимки из основ физики, применяемых при езде на двухколесном ТС (гиротропический эффект, центробежная сила и прочие термины), не найдете объяснений как читать заводскую инструкцию к мотоциклу и картинок демонстрирующих расположение руля. Не найдете даже подробное описание экзаменационных упражнений в ГИБДД и правильности их выполнения.

Данное методическое пособие разработано по авторской методике лицензированного мотогонщика и профессионального инструктора Валентина Кузьмина, известного в мотокругах, как “Zloy”. Ее основа – информация Что и Как нужно делать, чтоб научиться ездить на мотоцикле и остаться живым на дорогах города. На простом и доступном языке. Марка мотоцикла, модель и его стоимость – значения не имеют. Как и возраст, рост, вес, цвет глаз и образование, собственно.

Для кого эта методичка?

Для инструкторов, которым жизнь человека ценится выше личного заработка; для самостоятельных пилотов, кто чувствует пробелы в навыках и неуверенность при езде в городе; будущих райдеров, кто теряется в разнообразии мотошкол и методик.

Просторы интернета нынче буквально пестрят разнообразными соблазнами и скидками на мотокурсы, обучающими видео и мнениями “опытных экспертов”. Ваша задача состоит лишь в том, чтобы выбрать удобный вариант, накатать упражнения, получить права и смело выезжать в городской трафик. С одной стороны, выбор – это всегда хорошо. Победитель вернется домой живым. С другой стороны, не хватает навигации, инструкций и правил в этом сложном и насыщенном мире мотоциклизма. А если нет четкого руководства, вы обречены на ошибки. Цена ошибки в городском трафике – ваша жизнь.

Рано или поздно на фоне всех ваших страхов, сомнений и недопониманий наступает момент прозрения, когда вы понимаете, что не хватает какого-то очень важного фрагмента, задающего направление. Вам повезло! Этот навигатор – перед вами.

Итак, заводи – поехали!

Мотоинструктор – кто он?

Обратимся к определению профессии инструктор от 28 октября 2018 года по стандартам «Мастер производственного обучения вождению ТС соответствующих категорий и подкатегорий».

Инструктор – человек, который обучает управлять тс; это водитель с большим стажем и прошедший специализированные курсы, регламентирующие его возможность передавать теоретические знания и обучает практическим навыкам.

Инструктор по управлению мотоциклом – это опытный мотоциклист, имеющий права на управление транспортом и необходимые знания, которыми он делится с начинающими пилотами, а также свидетельство, позволяющее эти знания передавать ученикам.

Мотоинструктор помогает закрепить теоретические знания на практике, на специально оборудованной площадке освоить элементы, имитирующие движение по реальной дороге, и обучает тонкостям управления по городу. Главная задача мотоинструктора – научить начинающего пилота уверенно держаться на двухколесном тс. И не только подготавливает к сдаче экзамена в ГИБДД, но и подготавливает к особенностям езды по городу: разбирает возможные сложности на дороге, формирует умение предвидеть опасные ситуации, прогнозировать поведение других участников движения и правильно реагировать на их действия.

Иными словами, грамотный инструктор обучает не просто ездить на мотоцикле, он обучает выживать в потоке транспорта и получать при этом удовольствие от езды.

Выбирать инструктора по вождению следует с учетом его профессиональных и личностных качеств. В основе любой тренерской деятельности лежит принцип врачей: «Не навреди».

Поэтому коммуникабельность, умение находить подход в обучении к каждому, способность внятно объяснять без крика и нервов – то, на что стоит обратить внимание с первых занятий.

Взаимодействие с инструктором – это залог вашего успешного вождения в будущем. От вашего восприятия, самочувствия за рулем, в том числе и психологического, зависит то, как вы научитесь управлять мотоциклом, а уже от этого будет зависеть и ваша жизнь в целом. Поэтому если вам по каким-то причинам не нравится преподаватель или не комфортен процесс обучения – не стесняйтесь перейти к другому.

Мужчина или Женщина

Среди современных авто и мотошкол бытует мнение, что женщина-инструктор способна более доступно и спокойно разъяснить все правила дорожного движения и продемонстрирует навыки. Небеспопченно, если в роли мотоинструктора выступает опытная женщина с десятками лет водительского стажа, причем без аварий. Если же преподавателем становится молодая леди, которая сама не так давно пополнила ряды мотоциклистов, то вряд ли из этого может выйти что-то хорошее.

И это уже вопрос не гендерного различия, а профессионализма.

Профессионала видно издалека, и вовсе неважно к какому полу он относится, главное, чтобы хватало знаний и выдержки.

И это вовсе не означает, что женщина не может стать хорошим инструктором и пилотом, просто нужно уметь отличить инструктора от человека, просто умеющего водить. А при работе с ученицами женщинам-инструкторам действительно проще передавать информацию. Они все же говорят на одном языке.

Страх

Освоение всего нового происходит чаще всего через страх. Это абсолютно нормально. Мы так устроены. Поэтому стоит ли говорить, что первый урок вождения может вызвать страх, а уж первый самостоятельный выезд на проезжую часть и вовсе порождает ужас.

Каждый уверенный райдер прекрасно помнит свой дебютный выезд в городской трафик сколь многолетний опыт ни находился бы у него за плечами на нынешний день. И каждый грамотный инструктор, знает о том, что большинство аварий на дорогах происходят именно по причине страха и инстинкта самосохранения. Иными словами, психология и управление мотоциклом связаны между собой напрямую.

Каждый ученик, приходя на площадку, уже обладает своим характером, складом мышления и, как правило, своим личным набором страхов, которые выявляются и максимально искореняются в процессе обучения.

В состоянии нервной нестабильности риск натворить множество ошибок с неприятными последствиями увеличивается втрое. Панический страх возможных аварийных ситуаций, беспорядочное движение потока автомобилей, неровности полотна и другие факторы, так или иначе, заставляют водителя реагировать, – здесь то и проявляет себя в полной мере неконтролируемый инстинкт самосохранения. Почерк его вполне узнаваем:

- Сброс газа
- Сжимание руля
- Сужение поля зрения или бегающие глаза
- Внимание зафиксировано на одном объекте
- Руление в сторону объекта, на котором зафиксировано внимание
- Отсутствие руления или неэффективное (медленное или слишком раннее) руления.
- Ошибки торможения (недо- или перетормаживание)

К счастью, с ним можно и нужно бороться. И для того, чтобы пресекать «врага» в зародыше, нужно знать его в лицо, прежде, чем он станет причиной неприятностей.

Психология страха

Внутренняя борьба со страхами и переживаниями

Новичок никогда раньше не испытывал ничего подобного, и теперь управление грудой металла между ног, который к тому же обошелся недешево, вызывает если не животный, то поверхностный страх. Как его побороть? Сосредоточьте свои мысли на дороге, расслабьтесь и думайте о последствиях движений. Если вы будете управлять уверенно, то ничего плохого не произойдет. А поток машин – это всего лишь другие водители, которые направляются по своим делам. Им до вас нет никакого дела.

Реальная оценка своих возможностей

Как правило, после пары успешных выездов новоиспеченный водитель может слегка переоценить свои способности. Излишняя раскованность может внезапно сыграть с таким злую шутку, причем даже в том случае, когда на улице хорошая погода и ничто не предвещает беды. Для выработки нормальной манеры вождения нужно уметь реально оценить свои возможности и не забывать о том, что вы – часть общего движения. Ничем не лучше и не хуже других.

Будьте максимально осторожны

Сохранять бдительность на дороге важно на всем участке своего маршрута – от точки выезда до пункта назначения. В местах массового скопления людей, на заправках и выездах, перекрестках, пешеходных переходах – повышайте эту бдительность вдвое. Выискивайте глазами в потоке машин тех, кто начинает совершать непредсказуемые движения и маневры, ерзать из ряда в ряд, занимать положение вопреки разметке и не сближайтесь с ними. Увеличьте дистанцию, займите противоположную часть дороги, но не вступайте в конфронтацию. Возможно, вы чуть сбавите комфортный темп, но эта наименьшая жертва из всех возможных. Очень важно уметь предсказывать подобные ситуации и реагировать на них спокойно.

Сохраняйте дистанцию и возможность для маневра

На дороге всегда может произойти обгон, перестроение без обозначения маневра поворотником или любая другая ситуация, в которой дистанция может стать залогом безопасности и комфортного вождения в потоке машин. Не забывайте о том, что на дороге вы не один, и гораздо уязвимее участников движения на четырех колесах, поэтому очень важно уметь стать частью общего движения.

Несомненно, уверенность и ощущение дороги приходят со временем, однако лишь от вас самих в первую очередь будет зависеть промежуток этого времени, за который вы превратитесь из новичка в грамотного пилота. Ну, и конечно, не пренебрегайте выездами в город в сопровождении инструкторов. У них нет важнее дел, чем ваша безопасность, поэтому они с чуткостью поделятся с вами тонкостями маневрирования в потоке, к которым вы будете самостоятельно приходить годами и сведут к минимуму риски и возможные опасности.

Паранойя

Она же паническая атака. Может настичь в любой период водительского стажа и пройденных километров. Проявляется как панический страх при одной только мысли, что нужно садиться, заводить мотор и ехать на мотоцикле. Может сопровождаться ужасающими картинками в голове не самого благоприятного исхода поездки (дтп с самыми жуткими последствиями). Если заметили за собой нечто подобное – не стоит бежать к психологу или в аптеку за успокоительным. С вами все в порядке. Это просто ваш мозг решил не немного над вами поглумиться. Такое случается и не только на почве управления опасным видом транспорта. К такому страху приравнивается боязнь выйти из дома, потому что на голову может упасть кирпич. Скорее всего вы просто хронически переутомлены или пребываете под воздействием стресса, его последствий или больших умственных нагрузок. Так как управление мотоциклом связано в большей степени с мозговой деятельностью нежели с физической, как кажется на первый взгляд, нагрузка на мозг увеличивается еще в несколько раз. Таким образом (подсывая вам панику и кошмары) ваш мозг чаще всего просто просит отдыха и успокоения. Лучший выход в данной ситуации – смена обстановки или деятельности. Сделайте паузу не садитесь на мотоцикл неделю-две: ни в качестве транспорта, ни на тренировки в учебных целях. В идеале – отправляйтесь на природу, а телефон забудьте дома. Ничто так не приводит мысли в порядок, как пешие прогулки и понимание, что все идет своим чередом – боитесь вы чего-то или нет. Вы живы, относительно здоровы и по какой-то необходимости здесь есть. Плюс ещё и по какой-то надобности умеете управлять мотоциклом. Это и есть – самое важное. И это ли не прекрасно? Сделайте глубокий вдох и насладитесь окружающим вас моментом. То же самое повторите, когда снова сядете на мотоцикл. Скорее всего от паники не останется и следа. Если же отголоски страха по-прежнему присутствуют, найдите в себе силы все же завести мотор и просто выехать из двора. После первого поворота паранойя скорее всего отпусти окончательно.

Методика обучения практическому вождению

Начинающий пилот сталкивается с большим потоком информации, усвоить которую необходимо за очень короткий срок. Чтобы управлять мотоциклом, важно научиться выполнять множество действий в определенной последовательности.

Основная цель обучения – систематизация знаний по управлению мотоциклом и их отработка специальными упражнениями в определенной последовательности. То есть, учебный материал дается по определенной системе и в логической последовательности с целью оптимального усвоения.

Цель упражнений – отработка до автоматизма необходимых навыков за счет рациональной координации движений или четкой последовательности действий.

Упражнения позволяют моделировать ситуации и изучать их в безопасных условиях, что приводит к быстрому и эффективному освоению приемов управления мотоциклом. Эти же приемы в дальнейшем предназначены для использования на дорогах общего пользования.

Добиться высокой степени автоматизма навыков у обучаемого помогают многократные повторения. Количество повторений определяет инструктор с учетом особенностей восприятия ученика. В среднем наработка автоматизма достигается при повторении действий до 100 раз.

Для удобства преподавания учебный материал разделяется на несколько этапов, где каждый предыдущий этап необходим для овладения последующим.

Первый этап. Двигательные навыки

Правильная мышечная моторика, доведенная до автоматизма действий, позволяют пилоту тратить меньше времени на выполнение каждого действия.

Многие инструкторы преуменьшают значение двигательных навыков человека и не уделяют должного количества времени и повторений базовым упражнениям. Чаще всего оперируют качествами обучаемого – если ученик обладает быстрой реакцией и хорошо схватывает новый материал, он может быстро и точно выполнять все действия при выполнении сложного маневра. Это ошибка.

Наиболее важным фактором в двигательных навыках является скорость движений, а не время реакции. Скорость движения мышц при выполнении новых навыков обуславливается новыми нейронными связями, а процесс их образования небыстрый. И ускорить его может только количество повторений.

- Основные упражнения первого этапа:
- Посадка
- Поворот руля
- Работа рычагами управления
- Переключение передач
- Работа корпусом
- Построение мышечной моторики

Количество повторений выстраивается индивидуально в зависимости от общей физической подготовки ученика и особенностей его восприятия.

Упражнения выполняются до тех пор, пока у обучаемого не будет достигнута максимально возможная скорость движений.

Второй этап. Сенсорные навыки

Формирование навыков восприятия на основе органов чувств.

Сенсорные навыки играют важную роль при оценке скорости движения мотоцикла, прогнозировании траектории движения, оценке дистанций до препятствия и принятия решения для маневра.

Основные упражнения этапа:

Взгляд. Формирование визуальной и глазомерной оценки расстояний, чувство габаритов мотоцикла, способность по ощущениям оценивать поведение мотоцикла на дороге.

Управлять мотоциклом на участках с ограниченными размерами.

Работа корпусом при движении по прямой и в поворотах с малым радиусом, маневрирование в ограниченном пространстве.

Тактика основных маневров на дороге. Разгон, перестроение, повороты, объезд, обгон, эффективное торможение мотоцикла.

По итогам данного этапа ученик должен не просто иметь понимание, но и свободно владеть навыками, доведенными до автоматизма:

– Полная остановка мотоцикла по прямой различными способами (работа задним и передним тормозом, торможение двигателем) и в повороте (частичное контрруление)

– Расчет и контроль траектории движения мотоцикла.

– Фигурное вождение в т. ч. требуемые элементы для сдачи экзамена в ГАИ. (габаритный коридор, змейка, «восьмерка», а также парковка, выезд с парковки с заглушенным мотором и др).

– Техника плавного и интенсивного разгона, расчет безопасной скорости движения и остановочного пути.

– Экстренное торможение и способность по ощущениям оценивать поведение мотоцикла на дороге, чтоб не потерять над ним контроль.

Третий этап. Умственные навыки

Отработка навыков безопасного управления в городском трафике, как основа для умения прогнозировать поведение участников движения, реагировать с учетом различных условий и предотвращать опасные ситуации на дороге.

Основные элементы этапа.

- Маневры. Изучение техники безопасного выполнения поворотов, перестроений, езды в междурядье, объездов препятствия и обгона. Преодоление психологического барьера скорости 60–80–100–120 км/ч. С увеличением скорости уменьшается время для оценки ситуации и принятия решения. Крайне необходимо для подготовки обучаемого к сложным условиям движения в потоке.

- Положение в потоке (безопасные дистанция и интервал). Формирование навыков рационального обзора окружающей обстановки и видимости для других участников движения, умение сохранять безопасное пространства вокруг себя для выполнения маневра.

- Прогнозирование ситуации. Навыки правильного восприятия, оценки дорожной обстановки, умения предвидеть ее возможные изменения, выбор оптимальной скорости движения для данной дорожной обстановки.

- Опасные зоны и типичные дорожно-транспортные ситуации повышенной опасности. Знание этих участков и понимание, как их преодолевать.

- Действия водителя в аварийных ситуациях. Действия будучи участником или свидетелем ДТП.

Данный этап возможно осваивать самостоятельно, если готовы взять на себя ответственность за свою жизнь и безопасность других участников движения. Здравая оценка собственных сил – залог здоровья и долгосрочной службы вашего мотоцикла. Тех, кому нужно быстрее, понятнее и эффективнее – выбирают выезд в город с инструктором.

Результатом обучения с последовательным прохождением всех этапов является свободное управление мотоциклом в различных дорожных ситуациях.

О правилах обучения

При выполнении упражнений обучаемый должен понимать смысл и последовательность всех действий и движений.

Ученик сначала знакомится с теоретической стороной каждого упражнения, узнает и запоминает, какие действия и в какой последовательности он должен сделать.

Затем выполнить упражнение и после этого с помощью инструктора устранить возникающие ошибки.

Игнорирование этого правила, из-за предположения, что ученик и так знает, почему он выполняет то или иное упражнение, нередко делает тренировку менее эффективной и небезопасной.

Очень важно, чтобы обучение на каждом этапе это происходило обязательно под контролем инструктора, чтобы не сформировались неправильные навыки.

Обучаемый должен знать ошибки, допущенные в результате каждого действия, чтобы при повторении направить усилия на их устранение.

Если у обучаемого нет информации о его ошибках, навыки формируются неправильно, что ведет к печальным последствиям, а исправлять их потом в разы дольше и сложнее. Именно по этой причине занятия в группе более двух человек неэффективны. Инструктор физически не успевает уделить должное внимание каждому ученику. В вопросах навыков собственной безопасности и жизни – логичнее выбирать индивидуальное обучение.

Про исправность техники упоминать не будем. Вопрос весьма прозрачен и логичен – учебный мотоцикл должен быть исправным. От себя отметим лишь, что обращайтесь внимание не только на техническое состояние учебного мотоцикла, но и на его визуальное состояние. Это сполна охарактеризует ее владельца и методику его обучения.

Основы конструкции и эксплуатации мототехники

Огромное количество людей управляет автомобилями. Хорошо и не очень. С этими людьми вы ежедневно пересекаетесь в потоке. Большинство из них смутно представляют, что такое мотоцикл, его особенности при движении в потоке. В этом и кроется основная сложность взаимодействия на дорогах. Отсюда же возникает и опасность. Любое недопонимание влечет за собой последствия. И последствия еще более плачевны от тех, кто считает, что может без труда освоить двухколесное ТС самостоятельно. Отчасти это не лишено логики в вопросе стратегии поведения на дороге, умения слышать двигатель и обращаться с ним.

Однако между автомобилем и мотоциклом имеются существенные различия, которые требуют особых знаний и навыков:

- мотоцикл меньше по габаритам, а значит, его труднее заметить в транспортном потоке;
- у мотоцикла два колеса, на нем необходимо удерживать равновесие, он менее устойчив;
- при езде на мотоцикле водитель использует не только органы управления, но и активно перемещает свое тело, руки и ноги;
- мотоцикл более зависим от силы ветра и дефектов дорожного покрытия;
- водитель мотоцикла практически не защищен от дождя, ветра, холода и жары.

Учитывайте эти факторы, когда считаете, что сами с усам и обучать вас управлению мотоциклом – только портить ваш неповторимый стиль.

Во время движения на мотоцикл действуют силы сопротивления, вызванные трением качения, потоком встречного воздуха, а при разгоне и торможении еще и сила инерции. При движении в гору к перечисленным силам добавляется сила сопротивления, являющаяся собой проекцию веса мотоцикла на ось, совпадающую с направлением движения. Способность мотоцикла преодолевать эти силы сопротивления зависит в первую очередь от мощности двигателя. Кроме того, имеют значение механический КПД трансмиссии и ее передаточное отношение, лобовая площадь мотоцикла с водителем, коэффициент сцепления шины с дорогой, масса и моменты инерции вращающихся деталей и мотоцикла в целом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.