

## РОН ЭЙРС "НА МИЛЮ ДАЛЬШЕ"

### Секреты мотодальнобоя из первых рук

Посвящается Роуз, Хоуп и Ронни, которые с нетерпением ждут, когда их ножки станут доставать до пассажирских подножек.

Перевод Frank (Serguei Tcherkassov) [frank\\_138@yahoo.com](mailto:frank_138@yahoo.com)

Редактор Dean (Dennis Panferov) [dean@blackbird.ru](mailto:dean@blackbird.ru)

---

## БЛАГОДАРНОСТИ

Прежде всего хочу поблагодарить друзей-дальнобойщиков. За долгие мили, проведенные в седле, я многому научился, но все это меркнет по сравнению со знаниями, которыми они щедро со мной делились.

Спасибо Норму Гриллсу и Биллу Твитту за их помощь с фотографиями и за корректуру книги.

Благодарю Дона Артура, опытного дальнобойщика и профессионального врача. Именно он проверил все, что я написал о медицинских аспектах мотодальнобоя.

Хочу поблагодарить мою свояченицу и редактора Роберту Робинсон и мою жену Барбару Робинсон, за их помощь в приведении рукописи в читабельный вид.

Спасибо Дэну Кеннеди и Лизе Дионн из Whitehorse Press за то, что они подвигли меня на написание этой книги. Отдельное спасибо Лизе за ее прекрасную редактуру. Без нее результат был бы гораздо хуже.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

*Далеко не всем нравится ездить на мотоцикле на дальние расстояния. Но раз уж вы открыли эту книгу, то скорее всего вы уже заболели вирусом мотодальнобоя или, как минимум, вам интересно узнать, что же это такое.*

*Каждый месяц сайт Iron Butt Association посещают тысячи человек, но лишь единицы планируют принять участие в наших мероприятиях. Большинство же просто желает научиться ездить на мотоцикле дальше, чем они привыкли, и при этом сделать свое путешествие безопаснее и комфортнее.*

*Каждому хочется увидеть больше за короткое время отпуска, и путь к этому только один - увеличение дневного пробега. Любой человек, хоть раз проехавший за сутки 1000 миль, может дать много полезных советов. Что уж говорить о Роне Эйрсе, одном из опытнейших дальнобойщиков. Кладовая его мудрости поистине неисчерпаема.*

*Самый популярный ресурс на сайте Iron Butt Association так и называется - Archive of Wisdom. В нашей кладовой хранятся 29 советов по психологической и физической подготовке мотоциклистов, а также по подготовке мотоциклов к дальнему бою. Я уверен, что этого вполне достаточно для успешного прохождения дистанции, но, тем не менее, меня постоянно забрасывают дополнительными вопросами. Мои ответы неизменно начинаются с фразы: "Чтобы ответить на все вопросы потребуется написать целую книгу". И вот эта книга перед вами. Рон щедро делится на ее страницах своим опытом и опытом других энтузиастов мотодальнобоя. Каждый, кто собирается в дальнейшее путешествие на двух колесах, обязан ее прочесть!*

Майкл Нибуун  
Президент Iron Butt Association

## ВВЕДЕНИЕ

Мне всегда нравились автопутешествия, поэтому когда я приобрел свой первый мотоцикл в 1987 году (мне тогда было 43, довольно зрелый возраст), я стал путешествовать на мотоцикле. Но прошло много времени, прежде чем я научился путешествовать безопасно, комфортно и получать удовольствие от дальнобоя. Опыт дался мне не просто и не быстро.

Вскоре после покупки байка, я узнал о Iron Butt Rally, соревновании дальнобойщиков, во время которого они проходят более 11000 миль за 11 дней. Мне это показалось совершенно невозможным, но я стал мечтать, что однажды приму в ралли участие.

Несколько лет спустя я возвращался к себе домой в Техас из поездки в Висконсин. Я прошел 1125 миль от дома до Висконсина меньше чем за 24 часа, отдохнул несколько дней и намеревался улучшить результат на обратном пути.

Я остановился на заправке, расположенной на хайвее недалеко от Канзас Сити. Стоял жаркий июльский день, солнце жарило из всех сил, воздух прогрелся до 100 градусов по Фаренгейту. Я ехал на BMW K100RS, одетый в футболку, джинсы, перчатки, шлем и ковбойские сапоги. Моя кожаная куртка ехала на пассажирском сиденье, прихваченная пауком.

Я уже заправил мотоцикл и допивал вторую подряд бутылку минералки, когда на заправку вкатился еще один BMW и запарковался рядом со мной. Водитель поднял визор шлема, улыбнулся и произнес что-то вроде "Жаркий денек сегодня, да?". Парень был упакован в полную защиту. Моя футболка была мокрой насквозь, капли пота катились по лицу, и я подумал, каково же сейчас этому парню. Я с трудом удерживался от саркастической ухмылки, на языке вертелись циничные шуточки вроде "у вас что, температура?" или "эту экипировку вам на день рождения подарили?". К счастью, я удержался от подколов.

Водитель спросил, куда я направляюсь, мы обменялись любезностями. Я стал жадно допивать свою минералку, а он сделал несколько маленьких глотков через трубочку, которая уходила к бутылке с водой, притороченной сзади. Посмеиваясь, я надел шлем, забрался в седло и отчалил. Дома я рассказал об этом парне своим друзьям, с которыми мы иногда прохватавали пару сотен миль по выходным. Мы здорово посмеялись над незадачливым мотоциклистом.

Теперь-то я понимаю, что тот парень имел гораздо больше поводов для веселья, чем я. Еще бы, встретить взрослого мужчину на дорожном мотоцикле, который одет совершенно не по погоде, как будто он купил байк на последние деньги.

Через много лет я понял, что тот мотоциклист знал, как комфортно и безопасно передвигаться по жаре. Ему было тогда легче, чем мне, как это ни странно. Интересно, что он сказал бы, если бы узнал, что я мечтаю поучаствовать в Iron Butt Rally.

В то время не было книги, способной научить комфортному и безопасному мотодалнобою. К счастью, журнал *Motocyclist* опубликовал небольшую статью Яна Катлера, в которой опытный дальнобойщик давал 10 советов начинающим. Без них я просто не смог бы закончить свое первое Iron Butt Rally. Вырезка с той статьей до сих пор хранится в моем столе.



Ron Ayres

Сегодня у меня за плечами множество соревнований по дальнобою, включая два Iron Butt Rally, я автор нескольких книг для дальнобойщиков. Но когда новичок задает мне очередной наивный вопрос, или когда я вижу на заправке посреди пустыни парня в майке, я вспоминаю времена, когда я сам был таким же.

В этой книге есть глава, посвященная состязаниям дальнобойщиков, но не это главное. Задача книги - научить мотоциклистов путешествовать комфортнее и безопаснее.

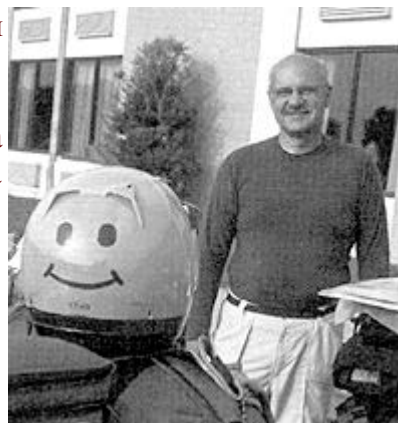
## ГЛАВА 1. КОМФОРТ

Комфорт - основное условие безопасности. Чтобы проводить больше времени в седле, нужно уметь ездить в любую погоду - и в холод, и в зной, и под дождем. Нужно сделать мотоцикл максимально удобным и научиться понимать сигналы своего тела. После долгих часов в седле даже мельчайшие неудобства выкачивают из вас энергию и снижают вашу бдительность. И даже небольшое повышение комфорта позволяет оттянуть наступление усталости.

Как узнать, что именно нужно сделать для повышения комфорта? Очень просто - нужно ездить на большие расстояния и внимательно следить за своими ощущениями. Как говорит ветеран Iron Butt Боб Рэй: "Выясни, что заставляет тебя слезть с мотоцикла, а потом исправь это".

## ЭКИПИРОВКА

Экипировка не исчерпывается шлемом и парой перчаток. Впрочем, если вы не собираетесь проезжать более сотни миль за раз, вы, скорее всего, не почувствуете необходимости в чем-то большем. Для дальнобоя же обычная одежда абсолютно не подходит. Она не защищает ни от холода или жары, ни от ветра и дождя. В длинной дороге вам не помешает пара мотобот и дождевик, не говоря уже о теплой куртке и штанах. Если же вам придется ездить по ночам или по северным штатам, вам не обойтись без специального костюма, причем лучше, если он будет с электроподогревом.



Правильная экипировка должна защищать не только от погоды, но и от неожиданных встреч с асфальтом. Экипировка должна сидеть идеально, если она чем-то раздражает, то вы станете искать причины, чтобы не надевать ее.

Экипировка для дальнобоя включает как минимум четыре вещи - шлем, боты, перчатки и костюм.

### Шлем



С одной стороны, я готов отстаивать ваше право на выбор - ездить вам в шлеме или с непокрытой головой. С другой стороны, я не знаю ни одного серьезного мотоциклиста, который ездит без шлема даже в штатах, где его использование не обязательно. Подавляющее большинство дальнобойщиков ездят в интегральных шлемах. Такие шлемы не только обеспечивают высокий уровень защиты при падениях, но и лучше защищают от дождя, ветра и летающих объектов, вроде гравия или насекомых. Интегральные шлемы идеальны для установки наушников.



В последнее время все больше дальнобойщиков используют шлемы flip-up, в которых поднимается не только визор, но и нижняя часть шлема, прикрывающая подбородок. Не снимая шлема можно жевать, пить, курить и говорить, а также надевать и снимать очки. Это очень удобно, особенно если вы стремитесь сократить время остановок. Flip-up шлемы не так хорошо защищают при падениях, как интегральные, но гораздо лучше, чем открытые шлемы. Я перепробовал несчетное множество шлемов всех типов и в результате остановился на Schubert Concept. Этот шлем идеально сидит на моей голове, а его конструкция содержит ряд важных для меня особенностей:

- шлем открывается нажатием одной кнопки, расположенной слева, поэтому его можно открыть на ходу, не снимая руки с ручки газа;
- шлем можно снимать и надевать не снимая очков, для них в шлеме достаточно пространства;
- солнечные очки не обязательны, поскольку в шлем встроен дополнительный темный визор, который приводится в действие с помощью специального рычажка с левой стороны;
- снимаемые внутренности шлема легко стирать, а изготовлены они из антиаллергенного материала;
- визор фиксируется в пяти положениях между полностью открытым и полностью закрытым. Кроме того, специальный механизм отодвигает даже закрытый визор от уплотнителя, что предотвращает запотевание.



## Костюм

Если не считать собственно мотоцикл, покупка комбинезона является наиболее крупной тратой денег. Обычная кожа и джинсовая ткань удовлетворят только тех, кто ездит в теплую погоду на небольшие расстояния. Дальнобойщик же должен быть готов к любым погодным условиям.



Защита от стихии - не единственная задача костюма. Гораздо более важна его способность защищать вас при падении. Хорошие костюмы имеют интегрированные элементы защиты. Как правило, они изготавливаются съемными, чтобы костюм было легче

стирать. Существует защита, которая продается отдельно, на случай если вы захотите поднять уровень безопасности. Изделия от Tri-Armor подходят практически к любому костюму.

Кожаные гоночные комбинезоны предоставляют максимальный уровень защиты при падениях, они отлично противостоят истиранию об асфальт, но лишь немногие дальнобойщики используют их. Кожа легко намокает, поэтому приходится возить с собой дождевик. Можно подобрать отличный дождевик, но даже самый лучший раздражает в дороге. Дождевик нужно надевать до начала дождя, пока одежда не успела намочиться. Когда дождь кончится, придется делать выбор - остановиться и снять дождевик, в надежде, что дождя больше не будет, или ехать в нем дальше. Дождевик не пропускает воздуха, поэтому в нем быстро покрываешься потом. В то же время, современные текстильные костюмы изготавливаются из дышащих, прочных, высокотехнологичных тканей, обладающих уникальными свойствами. Именно поэтому такие костюмы





особенно популярны среди дальнобойщиков.

Комбинезоны. Цельные костюмы обеспечивают высокий уровень защиты и комфорта, и особенно популярны среди тех, кто ездит на мотоцикле на работу и по делам, потому что их легко снимать и надевать. Клапана на молнии, расположенные на плечах, торсе и бедрах позволяют подобрать оптимальный режим вентиляции в жаркий день. Грамотно расположенные светоотражающие полосы делают вас заметнее в темноте.



Ветераны дальнобоя предпочитают Aerostitch Roadcrafter от Riderwearhouse. Комбинезон имеет внутренний карман с клапаном на липучке для документов, нагрудный карман для перчаток и еще девять карманов и карманчиков, включая кармашек для монет на правом рукаве. Как и большинство изделий Riderwearhouse, этот

комбинезон выпускается в различных цветах и для всех мужских размеров. Женщины и те мужчины, которым не подходят стандартные размеры, могут заказать комбинезон по своей мерке.

У Aerostitch Roadcrafter только один недостаток - молнии не прикрыты клапанами, защищающими от дождя. При движении в дождь они рано или поздно - в зависимости от интенсивности дождя и конструкции облицовки байка - начинают пропускать воду. Сам костюм при этом не промокает, благодаря мембране Gore-Tex. Впрочем, костюм настолько хорош, что стоит прикупить к нему легкий дождевичок на случай проливного дождя.

Раздельные костюмы. У раздельных костюмов тоже есть свои почитатели, которые ценят их за гибкость в использовании. Должен признаться, что я сам перешел на раздельные костюмы с тех пор, как стал путешествовать с палаткой. В лагере можно снять брюки и остаться в куртке. Некоторым трудно подобрать цельный комбинезон по размеру и приходится покупать брюки и куртку отдельно. Aerostitch Darien, First Gear Kilimanjaro, аналогичные изделия от Motorport и Tourmaster - вот наиболее популярные модели раздельных костюмов. Большинство из курток оснащены отстегивающейся подкладкой. Модель Motorport Ultra II Kevlar славится отличным уровнем защиты, поскольку помимо прочего защищает и грудь.



---

## БОБ ХОЛЛ

*Боб Холл выиграл Iron Butt Rally в 2001 после того, как проехал третий этап от Саннисайд, Вашингтон, до Мэдисон, Алабама, по невероятному маршруту - через Прадхо-Бэй, Аляска, самое северное поселение Северной Америки. Боб потратил меньше шести с половиной суток на 7500 миль, из которых 1000 миль пришлось на грунтовые дороги.*

*Боб оказался одним из трех ветеранов, получивших 1 000 000 бонусных очков за проезд через Прадхо-Бэй и единственным, кто успел пройти контрольную точку в Мэдисоне до ее закрытия. Боб принимал участие во многих соревнованиях дальнобойщиков, включая Alberta 2000, Waltz Across Texas, Butt Lite и Minnesota 1000. Выиграл Iron Butt Rally 2001*



*стал первой победой Боба в дальнотойных ралли.*

*Боб считает, что правильный выбор одежды является ключевым слагаемым успеха в дальнем путешествии. "Современные мотоциклы предельно надежны и способны пройти десятки тысяч миль без проблем, - говорит Боб. - Некоторые модели более комфортабельны, чем другие, но в дальнотое байк не главное, главное - водитель и его экипировка. Некоторые становятся рабами моды и с трудом наматывают за год несколько тысяч миль. Потратьте время на подбор качественной экипировки, и пробег вырастет на порядок."*

---

## **Боты**

Если вы не придаете большого значения модным тенденциям и не ездите большую часть времени по бездорожью, то не стоит ограничивать свой выбор специальными моделями обуви для мотоциклистов. Лично мне еще ни разу не попала пара мотобот, которая полностью бы меня устроила. Конечно, подошва правильного бота не скользит на мокром асфальте, а в случае падения они защищают стопы, но даже дорогие модели промокают при езде в дождь, а ходить в них долго просто невозможно. Кроме того, люди с нестандартными размерами ноги как правило сильно ограничены в выборе.



Мои любимые ботинки называются Red Wing Style 1229. Эта модель выпускается во всех размерах. Голенище высотой десять дюймов гарантирует, что между ботами и брюками не покажется полоска кожи. Благодаря мембране Gore-Tex, ваши ноги всегда будут сухими, а специальная подошва не скользит на мокром асфальте. Внутренняя теплоизоляция защищает не только от холода, но и от жары. Есть и бонус - в этих ботинках удобно ходить.

Если у вас есть какие-то специальные требования к обуви, обратитесь в Viberg Boot Manufacturing. Я слышал об этой фирме только самые хорошие отзывы от своих друзей-дальнотойщиков.

Если ваши любимые ботинки промокают, купите специальные резиновые или пластиковые калоши. Они не дороги и не занимают много места. Впрочем, как и дождевики, калоши несколько раздражают в дороге, и они совсем не предназначены для ходьбы.

## **Перчатки**

Некоторые новички относятся к перчаткам так же, как к шлемам - да, они защищают тело при падениях, но без них гораздо удобнее. На самом деле, без перчаток в дороге не обойтись. Во-первых, они защищают руки от солнца и холода. Во-вторых, они защищают руки от летающих объектов, ведь простая муха, разбившаяся о вашу руку на скорости 60 миль в час, может привести к травме. В-третьих, перчатки незаменимы даже при падениях на низкой скорости, потому что человек инстинктивно старается упсть на руки. В-четвертых, они обеспечивают хоть какую-то защиту от вибраций на руле.



Лучше всего иметь три пары перчаток. Легкие, из оленьей кожи, для жаркой летней погоды. Такие перчатки лишь немного теплее, чем матерчатые, но обеспечивают гораздо более эффективную

защиту при падениях. Средние, с подкладкой и крагами, для более холодных дней. И наконец, толстые, теплые, водонепроницаемые перчатки для холодной и дождливой погоды.

Такие модели, как Olympia Ultima обладают утепленной непромокаемой подкладкой, кевларом на ладони и дополнительной защитой на костяшках пальцев. Я лично убедился, что они не промокают даже после многочасовой езды под дождем. Впрочем, рано или поздно промокнет все, поэтому стоит брать с собой в дорогу запасную пару перчаток.



Лично меня не очень беспокоят мокрые перчатки, если, конечно, из-за этого не начинают мерзнуть руки. При наличии подогреваемых рукояток руки не мерзнут почти никогда. Когда дождь кончается, я кидаю мокрые перчатки в специальную сетчатую сумку, где они отлично высыхают под набегающим ветром. Если у вас нет такой сумки, просто прихватите их резиновым шнуром поверх багажа.

Некоторые водители надевают в дождь дополнительные резиновые рукавицы поверх перчаток. Лично мне никогда не нравилось такое решение, поскольку оно затрудняет управление мотоциклом. Но попробуйте, возможно вам оно покажется приемлемым.

## GORE-TEX ИЛИ НЕПРОДУВА ЕМАЯ ОДЕЖДА?

Большинство современных синтетических мотокостюмов содержит Gore-Tex или аналогичную мембрану. Эта ткань дает поту выходить наружу и не промокает под дождем. Но

	Температура (градусы Фаренгейта) (справа налево)									
Скороть ветра (мили в час) (сверху вниз)	40	30	20	10	0	-10	-20	-30	-40	
40	27	13	-1	-15	-29	-43	-57	-71	-84	
50	26	12	-3	-17	-31	-45	-60	-74	-88	
60	25	10	-4	-19	-33	-48	-62	-76	-91	
70	24	9	-6	-20	-35	-49	-64	-79	-93	
80	23	8	-7	-21	-36	-51	-66	-81	-96	
90	22	7	-8	-23	-38	-53	-68	-83	-98	

раз испарения тела проходят через ткань, значит через нее пройдет и ветер. Поэтому в холодную погоду лучшие всего надевать под такую куртку дополнительную ветровку.

Некоторые дальнбойщики считают непродуваемость главным качеством мотоодежды. "Лучше ехать и потеть, чем ехать и дрожать" и "Пар костей не ломит" - вот их аргументы. Сторонники такой точки зрения в холодную погоду надевают дождевик поверх куртки, поскольку дождевик совершенно не пропускает ветер. Если провести в дождевике достаточно большое время, на коже появляется неприятное ощущение "холодного пота".



---

## БОРЬБА С ХОЛОДОМ

Большинство мотоциклистов, живущих в холодном климате, осенью готовят мотоцикл к зимовке и



оставляют его до весны в гараже. Лишь немногие северяне катаются круглый год. Тем не менее, любой мотоциклист может столкнуться с резким и неожиданным похолоданием. Нельзя также недооценивать и роль встречного ветра, который усиливает ощущение холода.

При должной подготовке можно совершить увлекательное и безопасное путешествие на мотоцикле даже в холодную погоду. Если же подготовка недостаточна - отложите поездку. Холод высосет из вас все силы, вы не сможете сосредоточиться на дороге, а в самом худшем случае вам грозит гипотермия.

Гипотермия - коварный и опасный враг, который действует исподтишка. Температура тела падает, реакции организма замедляются, ухудшается способность ориентироваться в пространстве. Все тело сотрясает дрожь, которая становится все сильнее и сильнее - это тело тщетно пытается согреть себя мускульными сокращениями. Потом наваливается слабость, руки и ноги как бы наливаются свинцом, уходит чувство времени и способность ориентироваться в пространстве, действия становятся нелогичными. Это последняя стадия, когда еще можно спастись. Потом проходит дрожь и начинаются галлюцинации, телу кажется, что вовсе не холодно, а наоборот - очень жарко. А потом оно просто сдается.

Как только вы распознали самые ранние симптомы гипотермии - немедленно останавливайтесь и делайте все, чтобы согреться. Купите и наденьте еще пару свитеров, или останавливайтесь почаще и делайте физические упражнения, или снимите комнату в мотеле и отложите путешествие до утра.

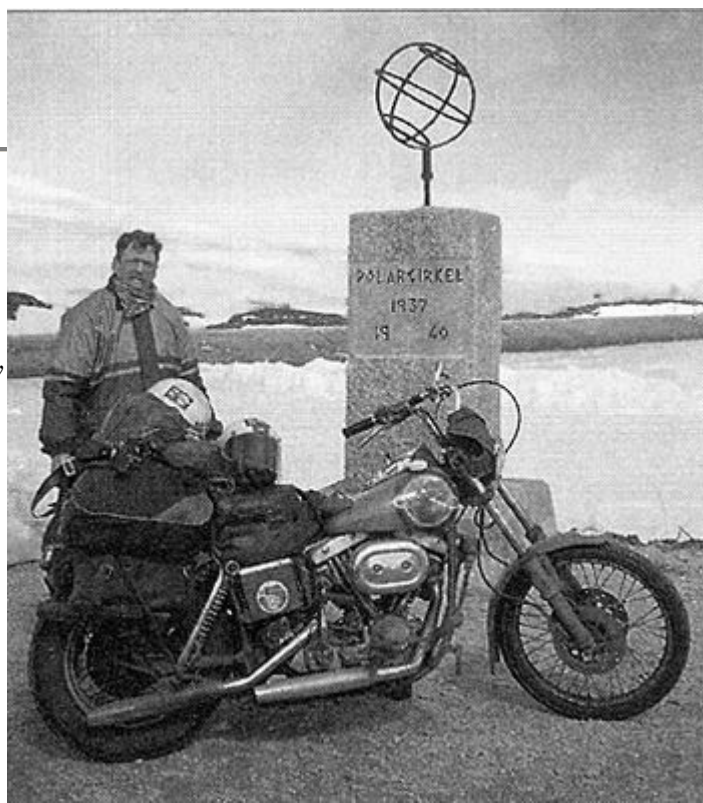
Внимательно изучите таблицу сверху, информация для которой предоставлена National Oceanic and Atmospheric Administration. Она показывает комбинированный эффект холода и набегающего потока воздуха. **красным отмечены случаи, когда обморожение наступает быстрее, чем через 15 минут**

---

### ДЭЙВ БАРР

*Этот человек может служить примером для всех, не только для мотоциклистов. Он путешествует на своем Harley-Davidson по всему миру, несмотря на то, что взрыв противотанковой мины в Анголе лишил его обеих ног. Кроме того, Дейв регулярно прыгает с парашютом - он первый инвалид в мире, отважившийся на такое.*

*С сентября 1990 по май 1994 года Дейв проехал 83 000 миль по всем шести континентам. Он пересек Сахару и Гоби, проехал по периметру*



Австралии и прорвался через Анды в самый лавиноопасный сезон. А в 1996 году Дэйв прошел 13 000 миль разделяющие Атлантический и Тихий океаны, через Европу и Россию, благодаря чему попал в Книгу рекордов Гиннесса.

Дейв - талантливый оратор, выступающий с речами перед бизнесменами, военными, социальными работниками. Он создал и поддерживает сайт в Интернете по адресу [www.davebarr.com](http://www.davebarr.com).

Дейв строго придерживается спортивного режима. Его комплекс упражнений включает в себя приседания, отжимания, велотренажер, а для развития торса он использует специальное роликовое устройство. Это приспособление Дейв всегда берет с собой в дорогу, чтобы не терять форму во время путешествия.

---

### Семь одежек

Чтобы не замерзнуть, надевайте несколько слоев свободной одежды. Такая одежда, в отличие от облегающей, создаст вокруг вас толстый слой воздуха, нагретого вашим телом. При изменении температуры, всегда можно уменьшить или увеличить количество слоев.

Самый близкий к телу слой должен уметь отводить влагу от тела, быстро сохнуть и сохранять тепло даже во влажном состоянии. Очевидно, что хлопковые ткани не подходят, поскольку их свойства прямо противоположны. Лучше всего для этого подходит термобелье, продаваемое в спортивных магазинах. Там же можно приобрести носки и перчатки с аналогичными свойствами.

Между внутренним и внешним слоем должен находиться средний слой. Его задача - сохранять воздух, нагретый телом, и не давать холоду проникать снаружи. Подходящие материалы - шерсть, синтетический флис или другие синтетические материалы, такие как Dacron, Hollofil II, Polyguard или Thinsulate. Шерсть, в отличие от синтетики, намокает, но держит тепло даже будучи мокрой. Флис имеет ту же структуру, что и шерсть, но толще и теплее при том же весе.

И наконец - внешний слой. Его задача - противостоять холоду и дождю.

В холодный день надевайте под шлем лыжную маску или подшлемник. Вентиляционная система некоторых шлемов пропускает воздух даже в закрытом состоянии. В таком случае, заклейте воздуховоды скотчем. Если начинают мерзнуть ноги, наденьте поверх ботинок целлофановые пакеты. Кожа не будет дышать, зато станет теплее.

Симанс Джонс, ветеран Iron Butt Rally живущий в Анкоридже, Аляска, за 30 лет увлечения мотодаальнобоем перепробовал множество способов сохранить ноги в тепле. Он испытал несколько слоев толстых носков, электроноски, работающие от батареек или от бортовой сети, носки, нагревающиеся от химической реакции. В результате Симанс остановился на следующей комбинации - электроноски фирмы Gebring, надетые поверх двух пар носков, причем в качестве обуви следует использовать водостойкие ботинки с термоподкладкой, на размер больше обычных.



## Электрическая одежда

Когда тело начинает мерзнуть, оно старается обеспечить теплом жизненно важные органы, в первую очередь торс, перекрывая подачу тепла в конечности. Именно поэтому пальцы замерзают в первую очередь. Если же торс не мерзнет, то тепла хватает и на обогрев конечностей, так что покупку одежды, подогреваемой электрически, следует начинать с жилета или куртки. Выпускаются также электробрюки, электроперчатки и электроноски.

Большинство мотоциклистов и не подозревает о существовании электроодежды, а ведь она совершенно необходима для катания при низких температурах. Современные туристические мотоциклы имеют разъем для подключения электроодежды, и генераторы, достаточно мощные для ее питания. В случае сомнений проконсультируйтесь у дилера.

В большинстве случаев электрожилета вполне достаточно. В моей модели мне особенно нравится высокий подогреваемый воротник. Его можно раскатать и засунуть под шлем и тогда он будет греть шею и верх спины. Некоторые производители выпускают электробрюки, которые можно подключить как вместе с жилетом, так и через отдельный регулятор. Штанины моих брюк настолько длинные, что я могу засунуть их в ботинки, чтобы они грели ноги.

Большинство мотоциклистов греют руки с помощью теплых перчаток и подогреваемых рукояток. Однако существуют электроперчатки и даже электроноски. И те, и другие лучше не подключать через регулятор куртки, а подключить отдельно.

## БОРЬБА С ЖАРОЙ



Схолодом бороться проще, чем с жарой. Можно купить одежду с подогревом, но пока не продается одежды с охлаждением. Необходимость носить защиту только осложняет задачу. Впрочем, некоторые делают выбор в пользу футболки и бейсболки.

Помните, даже пустыня не отменяет необходимости надевать защиту. Как ни странно, одетый человек лучше противостоит жаре, чем раздетый. Пот, который остается на теле благодаря одежде, предотвращает обезвоживание. Вспомните бедуинов, которые пересекают пустыни на верблюдах - все они замотаны с головы до ног.

Существуют специальная экипировка для жаркой погоды, пошитая из перфорированной кожи, благодаря которой можно наслаждаться отличной вентиляцией, не проигрывая при этом в уровне защиты. Но лично я считаю, что в дальное следует избегать узкоспециализированных вещей.

Любая качественная универсальная куртка снабжена развитой системой вентиляции с клапанами на молниях, расположенных в правильных местах. Такая куртка сделает даже самый жаркий день вполне сносным. Не забудьте также открыть вентиляционные отверстия на шлеме.

Стоит ли напоминать, что в жару следует пить много воды, чтобы избежать обезвоживания.



## Сухо и чисто

В жару даже железная задница станет потной, а там недалеко и до опрелостей. Чтобы избежать неприятностей, используйте тальк. Неплохо также посыпать им пальцы на ногах и подмышки.

Тщательно выбирайте белье для поездки. Избегайте толстых швов и больших размеров - избыток ткани может скомкаться и что-нибудь натереть. Отдавайте предпочтение синтетическим материалам - поскольку они не впитывают влагу, в них комфортнее в дороге и они быстрее сохнут после стирки, что позволит взять с собой меньше пар белья.

Riderwearhouse выпускает специальное белье для мотоциклистов с плоскими швами.

## Намокни

Что делать, если приходится пересекать пустыню Мохаве июльским полднем? Все просто - надо намочнуть. Вылейте себе за шиворот бутылку воды, чтобы она пропитала рубашку. Как долго будет работать этот способ кондиционирования, зависит от температуры и влажности воздуха.

Сотню лет тому назад ковбои догадались смачивать водой свои банданы и повязывать их вокруг шеи. Дело в том, что в шее проходит очень толстая артерия, питающая кровью мозг. Кровь охлаждается мокрой банданой, тело чувствует себя лучше. Сегодня некоторые производители выпускают специальные платки для этой цели, например Kool-Off Tie от Riderwearhouse.

А такие производители как Kide Cool и Marsee пошли еще дальше и выпускают специальные жилеты, которые надеваются в мокром виде под куртку. Можно регулировать степень охлаждения открывая и закрывая вентиляционные клапана. Многие дальнобойщики признают, что это отличное средство для борьбы с жарой, однако при высокой влажности такой жилет прилипает к телу.



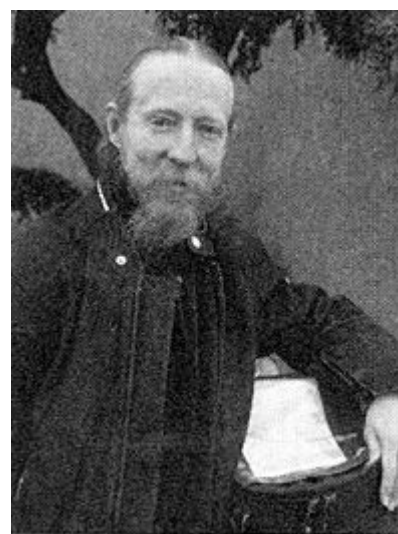
---

## ДЭЙВ МАККУИНИ

*В 2000 году проводилось состязание дальнобойщиков под названием "I've Been Everywhere Tour", названное так в честь классической ковбойской песенки "Везде я побывал". В тексте этой песни упоминается 92 населенных пункта Америки, например, Барранкуилла, Колумбия; Чатаника, Аляска; Шеффервилль, Квебек и Динамита, Мексика. Дэйв МакКуини оказался единственным из двухсот участников, кто смог побывать во всех 92 городах за 6 месяцев, с середины апреля, по середину октября.*

*Дэйв финишировал в Iron Butt Rally и имеет членский билет ассоциации под номером 30. Он единственный, кто прошел Four Corners Tour на четырех разных мотоциклах. Дэйв посещал все 4 угла нижних 48 штатов, потом возвращался в Лос-Анджелес, менял мотоцикл и снова отправлялся на дистанцию.*

*В 2001 году Дэйв получил награду от BMWMOA, как один из тех, чей задокументированный пробег на мотоциклах BMW превышает 1 000 000 миль.*



*"Главное, чтобы ничего не давило, - говорит Дейв. - Не сидите на бумажнике или ключах, старайтесь избегать одежды с толстыми швами, подберите подходящее седло. Нужно, чтобы кровь свободно циркулировала, тогда путешествие будет комфортным и легким."*

---

### **Охлади голову**

Однажды во время поездки по южному Техасу на меня снизошло озарение. На заправке я слез с мотоцикла, снял шлем и засунул его в холодильник, в котором магазинчик хранил свои запасы льда на продажу. Пока я заправлялся, расплачивался, покупал бутылку воды и пил ее, шлем успел охладиться и оставался холодным долгое время. Некоторые мои товарищи покупают на заправках лед и рассовывают его по карманам костюма.



Если вы часто путешествуете по жаре, купите тонированное стекло для шлема, оно снизит температуру внутри на несколько градусов. Если внутренности вашего шлема не снимаются для стирки, купите шелковый или синтетический подшлемник. Стирайте подкладку шлема или подшлемник почаще.

---

### **БРАЙС УЛЬРИХ**

*Раньше Брайс Ульрих работал на Microsoft в отделе, занимающимся разработкой программ для наладонников под управлением Windows CE. Он покинул компанию, чтобы отдохнуть от забот и посмотреть на Северную Америку из седла мотоцикла. Брайс поставил себе целью пройти Four Corners Tour, посетить как можно больше национальных парков и побывать во всех 50 штатах США и во всех провинциях Канады.*

*Последним пунктом впечатляющего путешествия Брайса стал город Хана на гавайском острове Мауи. Как бы между делом Брайс принял участие во множестве состязаний дальнобойщиков, включая два Iron Butt Rally.*



*В жаркую погоду Брайс надевает влажный жилет, причем чем больше температура, тем больше в жилете воды. На ходу такой жилет прекрасно охлаждает тело, а когда необходимость в нем исчезает, его можно снять и приторочить поверх багажа, где он быстро высохнет под набегающим потоком воздуха.*

---

## ЗАБОТА О ТЕЛЕ

Не нужно быть атлетом мирового уровня, чтобы заниматься мотодальнобоем и даже побеждать в ралли. Однако путешествие будет для вас гораздо приятнее, если вы станете следить за своей физической формой. Я не занимаюсь физкультурой во время соревнований, но в обычное путешествие всегда беру с собой скакалку. 15 минут прыжков каждый день и вы прекрасно себя чувствуете.

Правильное питание способствует повышению выносливости и способно оттянуть наступление усталости. При грамотном подходе можно найти здоровую еду даже в придорожной закусочной. Опытные дальнбойщики придерживаются жесткой диеты, о которой я скажу в главе 5.

---

### ЭЙСА МАКФАДДЕН

*До Iron Butt Rally 2001 года Эйса МакФадден был одним из трех дальнбойщиков, выполнивших норматив Ultimate Coast-to-Coast Ride. В отличие от обычного Coast-to-Coast Ride, этот маршрут проходит не просто от побережья до побережья, но от Ки-Уэст, Флорида, до Дэдхорз (Прадхо-Бэй), Аляска, как бы разрезая континент по диагонали. Эйса прошел по этому маршруту в 1996 году, и повторил его в 1998-м, установив рекорд в пять дней и одиннадцать часов.*

*Помимо прочего, Эйса трижды финишировал в Iron Butt Rally, а также выполнил нормативы 10/10th, Bun Burner Gold, Saddle Sore 2000 и Saddle Sore 5000.*

*Спасатели, которым приходится проводить много времени под палящим солнцем, мажут нос жирным кремом. Чтобы спасти свой нос от обгорания, Эйса соорудил маску из черного винила.*



---

### Избавьтесь от раздражителей

После целого дня в седле даже мелочи усиливают усталость, так что избавляйтесь от мельчайших неудобств. Существует набор недорогих предметов, способных сделать вашу жизнь легче. Он состоит из бальзама для губ, крема от солнца, глазных капель и репеллента. Сложите все это в сумку на баке, чтобы они были под рукой.

Даже в интегральном шлеме ваши губы потрескаются, так что мажьте их бальзамом при каждом удобной случае. Закапывайте капли в глаза при первых же признаках дискомфорта. Нанесите на лицо крем от солнца, чтобы не выглядеть к концу поездки как родственник енота. Если вы ездите в перчатках без краев, нанесите крем на запястья, чтобы избежать болезненных кольцевых ожогов.

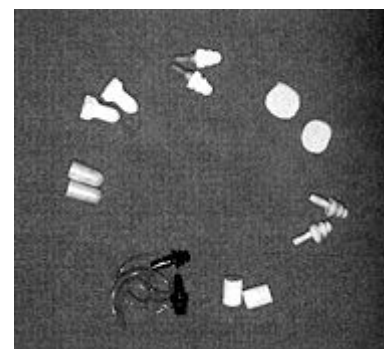
Москиты не страшны на ходу, но если вы решите остановиться на обочине, чтобы вздремнуть, тут-то вам и пригодится репеллент. Разбрызгайте его на открытые участки кожи.



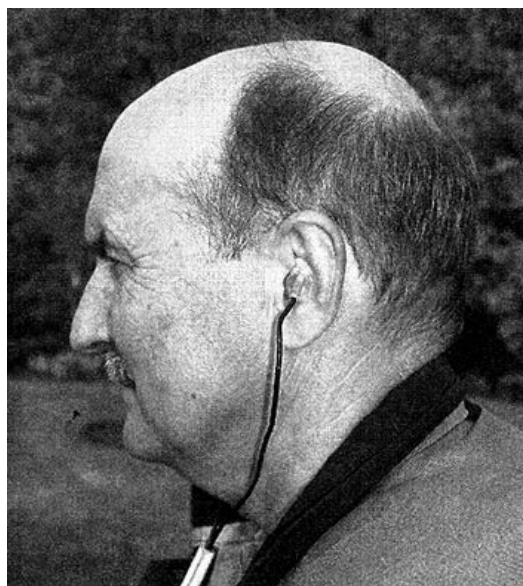
## Беруши

Следите за своим слухом, потому что при езде на мотоцикле на уши воздействует повышенная нагрузка. Если после поездки звуки кажутся вам приглушенными или в ушах стоит звон, значит ваш слух временно ослаб. При регулярных воздействиях такого рода эффект может стать постоянным.

Даже если со слухом у вас все в порядке, беруши повышают акустический комфорт, снижая тем самым общий уровень усталости. Однажды попробовав, вы больше никогда не захотите ездить без них. Если я забываю вставить беруши или вставляю их неправильно, то шум ветра так раздражает меня, что я немедленно останавливаюсь, чтобы исправить ситуацию.



Беруши бывают многоразовые и одноразовые, самых разных форм и размеров. Я однажды купил дорогие профессиональные беруши для музыкантов, но они оказались настолько неудобными, что пришлось выбросить их через пару поездок. А вот дешевые беруши, купленные по случаю, оказались очень удобными. Так что пробуйте все, чтобы найти наиболее подходящий вариант. Многие фирмы, торгующие по почте, предлагают наборы-ассорти, в которые входят беруши разных видов.



Что касается одноразовых берушей, то мне больше всего нравится продукция фирмы Hearos. При правильном применении они обеспечивают максимальный акустический комфорт. Вот только иногда их бывает трудно выковырять обратно. Зато, несмотря на одноразовость, их вполне можно использовать еще пару раз. И вот еще что - не забывайте периодически мыть многоразовые беруши, чтобы не подхватить какую-нибудь инфекцию.

Беруши можно покупать большими упаковками, чтобы сэкономить пару долларов. В аптеках на распродажах можно найти Super Value Pack от Hearos. Продукцию фирмы Lab Safety Supply можно заказать через Интернет. Некоторые модели поставляются со специальным шнурком, так что когда вы вынимаете беруши, они болтаются вокруг шеи.

Если вам непременно нужно лучшее из возможного, закажите персональные беруши. Они будут изготовлены с учетом всех анатомических особенностей ваших ушей. В них можно встроить наушники, чтобы слушать в пути музыку. Многие меломаны выбирают именно это решение, особенно если не хотят портить дорогой шлем, устанавливая в него пару динамиков.

## Глаза

В наше время у людей с ослабленным зрением есть выбор. Они могут или носить очки, или контактные линзы, или сделать операцию по коррекции зрения, или комбинировать эти варианты. У каждого варианта есть свои достоинства и недостатки, и те, чье зрение нуждается в коррекции, уже без сомнения нашли приемлемый для себя вариант.

Но даже счастливики со стопроцентным зрением к сорока годам могут столкнуться с пресбиопией, или старческой дальнозоркостью, то есть неспособностью ясно различать как удаленные, так и близкие предметы. Это особенно плохо для мотоциклистов, ведь нам приходится и смотреть на дорогу, и читать показания приборов. Для борьбы с пресбиопией существуют бифокальные и трифокальные очки. В последнее время появились так называемые "прогрессивные линзы", их фокусное расстояние меняется в зависимости от того, через какую точку линзы смотреть. При заказе

очков объясните окулисту как вы будете их использовать, чтобы вам не пришлось потом запрокидывать голову, чтобы рассмотреть стрелку спидометра.

Есть и еще одно решение для борьбы с пресбиопией. На один глаз ставится самая обычная линза с положительными диоптриями, а на другой тоже обычная линза, но с отрицательными диоптриями. Поначалу неудобно, но через пару дней привыкаешь. Я сам использую такое решение, только с контактными линзами вместо очков, и могу рекомендовать его всем, кто имеет похожие проблемы.

Яркое солнце. Большинство водителей предпочитают тонированное стекло шлема темным очкам. Запасное стекло можно засунуть в старый носок и положить в сумку на баке. Хорошее решение, если вас не мучает необходимость остановки для смены визора утром и вечером. Те, кому не хочется возиться с визором, пользуются солнечными очками.

Шлем с интегрированным тонированным визором снимает все проблемы одним махом. Такой шлем особенно полезен при езде в горах утром и вечером, когда ярко освещенные участки дороги чередуются с темными.

## **Пояса**

Специальные широкие пояса, надеваемые под одежду, очень популярны среди водителей грузовиков и трактористов. Они снижают риск возникновения болей в спине и обеспечивают дополнительную поддержку внутренним органам, страдающим от вибраций. Такой пояс очень полезен и для мотоциклистов. Купить его можно как в мотомагазине, так и в обычном магазине спорттоваров.

## **Питание в пути**

Меня часто спрашивают, что я ем во время путешествия. Моя диета зависит от типа путешествия - обычная ли поездка в соседний город, отпуск на колесах или участие в соревнованиях.

Дома я ем обезжиренную еду небольшими порциями 4 или 5 раз в день. В пути не хочется останавливаться так часто, поэтому я ем реже, но больше. Утром я ем очень мало, часто только фрукты. Обедаю плотнее - это может быть большой сэндвич из [Subway](#) или большая порция салата с вареным картофелем. Ужин получается максимально плотным, вроде стейка, картофеля и нескольких стаканов пива.



Президент Iron Butt Association Майкл Нибоун предпочитает во время путешествия питаться в ресторанах, в которых можно поесть за стойкой, например в Denny's. Он разработал систему, которая позволяет ему не питаться в сухомятку и не терять слишком много времени. Он утверждает, что тратит 20-30 минут на еду. "Пока все жуют сэндвичи на заправках, можно успеть съесть нормальный горячий обед" - говорит Майкл.

Если в ресторане много народу, Майк садится за стойку и немедленно подзывает к себе ближайшую официантку. Он объясняет ей, что торопится, просит принести ему счет вместе с едой и дает ей хорошие чаевые. Заказывает он только простую еду, которую можно быстро приготовить, или

дежурные блюда. Майк утверждает, что в любом ресторане Denny's по всей Америке вы можете рассчитывать, что тарелку спагетти вам подадут через несколько минут.

В ожидании заказа Майк посещает туалетную комнату. Там он умывается холодной водой, что здорово освежает в дальней дороге, и наносит новый слой крема от солнца. В ожидании заказа можно также поговорить по телефону. Когда Майк возвращается из туалета, еда, как правило, уже ждет его.

Майк предупреждает, что подходить к выбору ресторана следует с умом. Например, в Waffle House есть специальные места для быстрого обслуживания, но если вы придете туда в воскресенье в 10 утра, то скорее всего вам придется отстоять очередь на входе.

## Пейте правильно

В путешествии важно не только правильно есть, но и правильно пить. Питьевая вода в разных городах имеет разный состав. Различия эти невелики, но даже они способны вызвать боли в животе или диарею. В 1995 году правительство предупредило нацию, что муниципальные системы очистки воды не могут отфильтровать паразита под названием криптоспориidium. На самом деле нормальный здоровый организм легко справится с этим паразитом, но лучше не рисковать и пить бутилированную воду.

Не стоит пить только воду, потому что вместе с потом и мочой из организма выходят соли и минералы. Чтобы избежать потери полезных веществ, пейте специальные спортивные напитки или соки, и ешьте фрукты, особенно бананы.

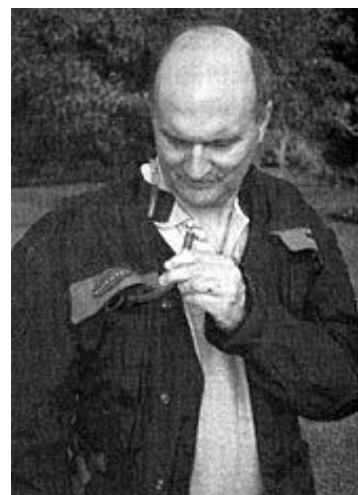
Держите питье под рукой, чтобы вам не приходилось уговаривать себя попить. Существуют специальные устройства для питья на ходу, вроде CamelBak, которые крепятся на баке или сзади мотоцикла. Одна из моделей куртки от First Gear Kilimanjaro оснащена карманом на спине, куда помещается специальная емкость с водой, от которой отводится трубочка для питья.

Чтобы не остаться в дороге без питья, многие дальнобойщики оснащают свои мотоциклы большими емкостями для воды. На время ралли я закрепляю на пассажирском сиденье канистру для воды объемом в один галлон. Через дырочку, просверленную в крышке, я пропускаю трубочку для питья, конец которой закрепляю на воротнике с помощью липучки. Тут важно правильно подобрать длину трубочки, потому что если слишком длинная трубочка оторвется от липучки, она может намотаться на заднее колесо.

Разумеется, в канистру можно насыпать лед, тогда вода будет холодной даже при движении по пустыне.

Запомните, пить нужно до того, как вам захочется. Жажда означает, что вы опоздали, и в организме уже не хватает жидкости, солей и минералов. Даже слабое обезвоживание приводит к головной боли, усталости и мышечным спазмам, то есть в точности к тому, что вам совсем не нужно в дальней дороге.

Уровень влаги в организме легко определяется по цвету мочи. Светлая моча означает, что все в порядке, темная - что надо пить побольше. Может показаться, что обильное питье приводит к частым остановкам. Уверяю вас, это не так, вы не представляете как много влаги выходит с потом. За рулем я пью постоянно, а в туалет хожу только на заправках.





Со временем вы научитесь определять необходимое вам количество воды. Например, если я еду через пустыню в июле, я делаю шесть - семь больших глотков при малейшем намеке на жажду. В прохладную погоду мне достаточно двух - трех глотков.

Кофеин является легким диуретиком, поэтому если вы пьете кофе или прохладительные напитки с кофеином, вы чаще будете бегать в туалет. Примерно 70% прохладительных напитков содержат кофеин. Он содержится во многих лекарствах, продаваемых без рецепта, а еще в них содержится эфедрин, который тоже является мочегонным средством.

Если вы предпочитаете иметь готовые решения на все случаи жизни, оборудуйте свой мотоцикл специальным устройством для мочеиспускания на ходу. Такое устройство есть на мотоцикле Морриса Крюмке, который прославился тем, что совершил 1200 мильный пробег без единого касания ногами земли. Через Интернет можно купить E-Z Leaker или Stadium Pal от Spectator. Признаться, я не очень в них разбираюсь, но могу предположить, что они выпускаются разных размеров и конфигураций, включая и версию для женщин.

---

## МАЙКЛ НИБОУН

Майкл Нибоун принимал участие в Iron Butt Rally еще в 80-х годах, а в 1991-м стал Президентом Iron Butt Association. Среди его достижений числятся такие впечатляющие маршруты, как Вашингтон - Сан-Франциско быстрее 48 часов, прохождение 1700 миль меньше чем за 24 часа и посещение всех нижних 48 штатов за 6 дней, 13 часов и 21 минуту. Все эти рекорды уже побиты, но Майк все равно остается "Мистером Айрон Батт" и пользуется всеобщим уважением за свой неоценимый вклад в развитие мотодальнобоя и пропаганду безопасного вождения мотоцикла.



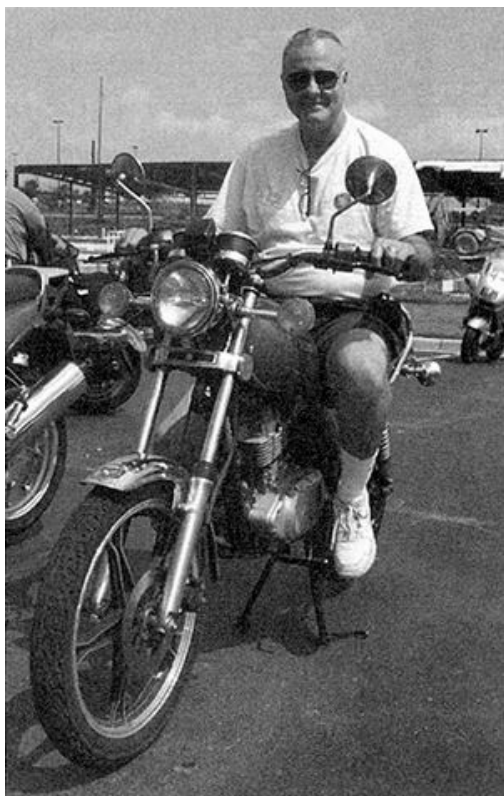
Майк известен всем дальнобойщикам как бессменный ралли-мастер Iron Butt Rally, "самого крутого мотосостязания". Это ралли проводится в конце августа по нечетным годам. Ралли стало настолько популярным, что в 1997 году пришлось добавить еще сотню мест на старте.

На двух колесах Майк объездил весь мир. Он активно путешествовал по Северной и Южной Америке, проехал по периметру Австралии, покатался в Европе и на Ближнем Востоке.

Майк советует брать в путешествие запасную бутылку с водой, которую следует использовать только в крайних случаях. "Спрячьте запасную бутылку как можно дальше, - говорит Майк, - чтобы вам захотелось достать ее только в случае крайней необходимости."

---

## ТЮНИНГ МОТОЦИКЛА



Комфорт начинается с подгонки мотоцикла под водителя. Почти все мотоциклы могут быть модернизированы, но некоторые модели уже в стоке более удобны чем другие. Если вы решили всерьез заняться дальнбоем, следует отдать предпочтения моделям большой грузоподъемности, вроде туреров или спорт-туреров, хотя большие мотоциклы двойного назначения, вроде BMW R1150GS тоже имеют своих поклонников. Грузоподъемность является важным показателем, мы подробнее поговорим о ней в главе 3.

Большие мотоциклы предпочтительнее для дальнбоя, чем маленькие. Такие мотоциклы оснащены большими обтекателями и мощной системой электропитания, которая легко выдержит дополнительные фары и подогреваемые рукоятки. А некоторые модели имеют интегрированные кофры и интерком.

Тем не менее, на любом правильно подготовленном мотоцикле можно ходить в дальнбой и даже участвовать в ралли. В призы попасть не получится, но финишировать можно, как это сделал Кейт Китинг на Suzuki GN 125 в Iron Butt Rally 2001.

Питер Хугевин отлично выступал на спортбайке серии Honda CBR-1100XX, он трижды финишировал в первой десятке. К чести Питера надо сказать, что он единственный, кто достиг такого результата не на турере. Я спросил его, как ему это удалось. "Ну, для начала я поменял все три точки контакта - седло, руль и подножки", - ответил Питер.

---

### БОБ МАТЧЛЕР

*Когда Бобу Матчлеру было всего девять месяцев от роду, вирус полиомиелита приковал его в постели на долгие три года. Врачи сказали родителям, что надежды нет. Но Боб выжил, пусть и частично парализованным, он может передвигаться только на костылях. Боб увлекся мотодальнбоем и финишировал в двух Iron Butt Rally на своем мотоцикле с коляской.*

*"Мотоцикл с коляской никогда не падает, поэтому у него есть преимущество перед обычными мотоциклами на скользкой, мокрой дороге или при сильном боковом ветре, - говорит*





*Боб. - Кроме того, на нем удобнее маневрировать на низкой скорости. Во всех остальных случаях он проигрывает двухколесному байку и требует больше усилий для управления."*

*Несколько лет назад Боб решил использовать свое увлечение мотодальнобоем для борьбы с полиомиелитом. Поскольку он является членом Ротарианского клуба, Боб пропагандирует программу клуба по искоренению полиомиелита.*

*Боб не только искусный мотоциклист, но и талантливый музыкант. Он владеет рестораном и фирмой по настройке музыкальных инструментов.*

---

## **Седло**

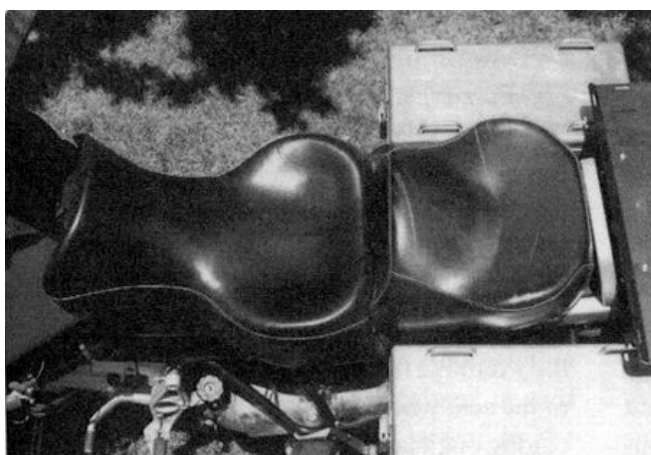
В салоне все седла кажутся удобными, и все они превращаются в пыточный инструмент через сотню миль пути. Дело не в том, что они жесткие, некоторые из них даже слишком мягкие, они не обеспечивают достаточной поддержки. Стоковые седла просто неудобны. Со временем их набивка сминается, и ситуация ухудшается.

Проводить долгое время в плохом седле очень вредно для здоровья. Офицеры мотопатрулей, водители грузовиков и велосипедисты часто страдают заболеваниями мочеиспускательной системы и простаты. Поэтому замена седла должна стать самым первым этапом тюнинга.



Самой простой способ - приобрести накладку на седло. Неплохое решение, но только если ваш стиль езды не очень агрессивен. Из-за накладки вы будете чувствовать себя очень неудобно при прохождении связки поворотов на большой скорости.

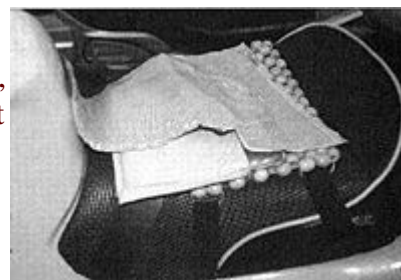
AirHawk - наилучшая накладка для седла. Она состоит из независимых друг от друга ячеек, наполненных воздухом. Эта технология позволяет равномерно распределять вес тела и уже 25 лет применяется при изготовлении кресел-каталок и матрасов для лежачих больных. AirHawk снабжен специальными ремнями, позволяющими его закрепить.







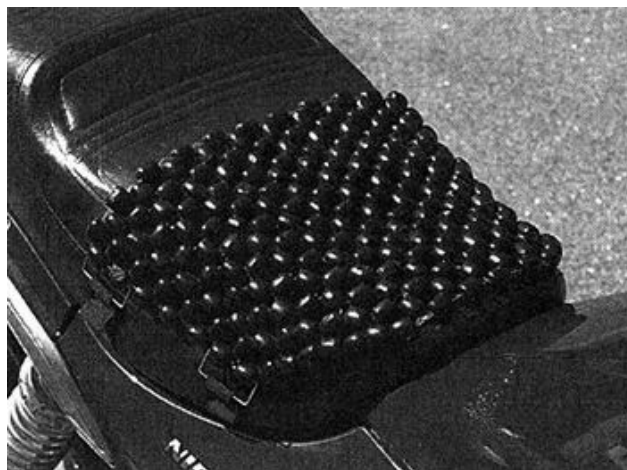
Опытные дальнбойщики Майкл и Каролин МакДэниэл используют гелевые подушки, применяемые в больницах для ухода за лежачими больными. Некоторые фирмы выпускают специальные накладки на сиденья, заполненные гелем, например Butt Buffer от Wanner Associates.



Некоторые водители изготавливают накладки из

овечьей шерсти. Помимо прочего, она греет зимой и холодит летом. Кое-кто использует накладки из деревянных шариков, вроде тех, что популярны среди таксистов. Считается, что такая накладка обеспечивает массаж и лучшую вентиляцию. На странице мотокаталога издательства Whitehorse Press, посвященной массажным накладкам, имеется крупная надпись "Четыре миллиона таксистов не могут ошибаться".

В старое продавленное седло можно вдохнуть новую жизнь. Вот совет известного путешественника Криса Скотта, описанного в его книге "На мотоцикле без дорог": "Для начала раздобудьте новую набивку. Потом осторожно отделите обивку седла там, где оно продавилось, вырежьте кусок старой набивки и разместите новую, после чего прикрепите обивку".



Не менее знаменитый путешественник Грегори Фрейзер предпочитает менять обивку и набивку старого седла целиком, заказывая их по каталогу.

Тюнинговые седла выпускаются почти для всех типов мотоциклов и в самых разных расцветках. Некоторые модели снабжены спинками, которые здорово снижают нагрузку на спину в дальней дороге. Наиболее популярна продукция таких компаний, как Corbin, Diamond Custom Seats, Mustang, Hartco, Saddlemen и Sargent.

И все же ветераны дальнбоя отдают предпочтение изготовленным на заказ седлам фирмы Mayer and Russel, несмотря на их цену. Седло можно даже заказать по почте, но вместе с заказом нужно прислать свою фотографию на мотоцикле. Если вам нужно двойное седло, придется фотографироваться с пассажиром. За дополнительную плату фирма пришлет вам на дом специалиста для снятия мерки. Договорившись о встрече наутро, вы сможете примерить готовое седло уже днем, и в случае необходимости заказать дополнительную подгонку.

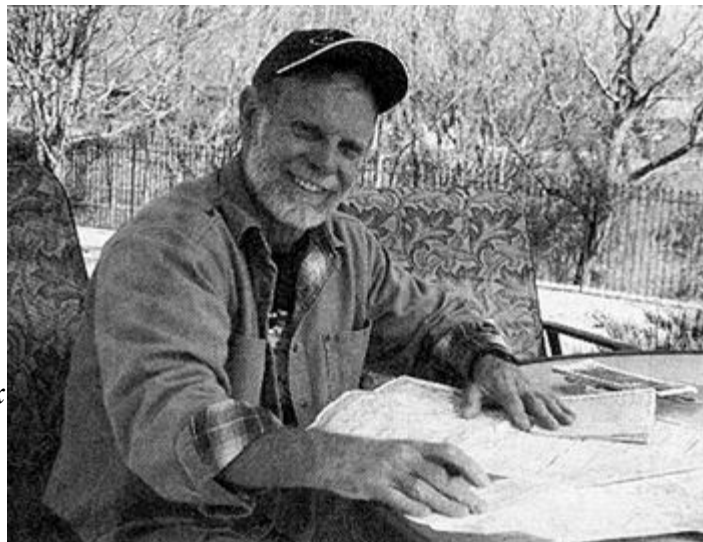
Седло для дальнбоя должно быть шире стокового, чтобы обеспечивать лучшую поддержку водителя. Помните, что мотоцикл с широким седлом кажется выше, чем с обычным. Если этот параметр важен для вас, обсудите его с мастером, и он постарается минимизировать этот эффект.

Обивка седла может быть изготовлена как из натуральной кожи, так и из винила. Оба материала имеют свои плюсы и минусы. Кожа комфортнее и наряднее, но требует периодического ухода. В дождь кожаное седло нужно покрывать непромокаемым чехлом, чтобы вода не просочилась вовнутрь. Виниловое седло не требует особенного ухода и не промокает, если конечно на нем нет швов сверху. Минус винила в том, что он быстро нагревается и медленно остывает, что критично в жаркие дни.

## **БИЛЛ НЬЮТОН**

*Для того, чтобы вступить в Iron Butt Association, нужно выполнить норматив Saddle Sore 1000, то есть преодолеть 1000 миль за 24 часа или меньше. В 1999 году Билл Ньютон проехал 30 000 миль за 30 дней, то есть выполнил тридцать Saddle Sore подряд.*

*Этот тихий и скромный отставной пожарный из Хантингтон-Бич, Калифорния, один из немногих кто смог в 1996 году проехать ралли 8/48, то есть посетить 48 штатов меньше, чем за 10 дней. В 1998 году он выиграл ралли Utah 1088. Билл выполнил нормативы Three Flags и Four Corners, а также финишировал в Alberta 2000 Endurance Rally.*



*"Проезжать по 1000 миль в день не так уж и трудно, - говорит Билл. - Главное - правильно спланировать замену шин и масла и придумать, как бороться со скукой в дороге. Именно она была главным моим врагом, я даже решил сдать себя через неделю пути. Думается, придется мне раскошелиться на установку спутникового радиоприемника, чтобы не скучать в следующем путешествии."*

---

### **Подножки**

Второй по значимости проблемой в дальнем путешествии, после уставшей задницы, являются затекшие ноги. Купите специальные дополнительные подножки и прикрутите их к дугам безопасности или к раме, и тогда вы сможете при желании вытянуть ноги.

Если вы едете на мотоцикле в одиночку, можно на время поставить ноги на пассажирские подножки, если, конечно, дорога перед вами пустая и ровная. А можно просто свесить ноги с подножек, следите только, чтобы они не зацепились за дорогу. Если расположение подножек позволяет, можно встать на них и некоторое время ехать стоя.

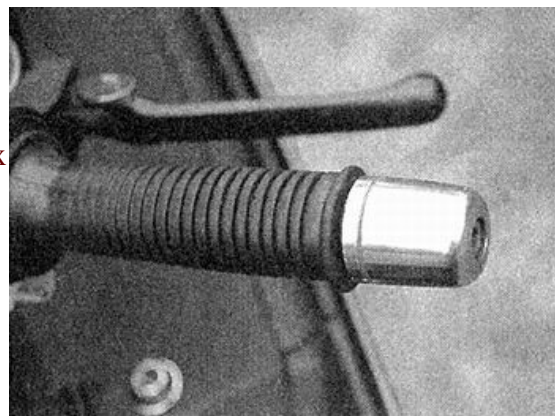


Владельцы спортбайков могут установить более низкие тюнинговые подножки. Это, конечно, снизит предельный угол наклона мотоцикла, зато сделает посадку комфортнее.

### **Руль и рукоятки**

Руль - третий по значимости элемент эргономики. Неподходящий руль становится причиной болей в шее, плечах и спине. Если у вас хорошие отношения с местным дилером, попросите его дать вам на тест драйв несколько моделей рулей.

Если руль в общем вас устраивает, но к нему приходится тянуться, установите специальные проставки, которые



пододвинут руль поближе. Это, как правило, актуально для владельцев спорт-туреров, чья эргономика предполагает посадку с наклоном вперед.

Весьма полезны щитки перед рукоятками руля вроде тех, которая ставится на эндуро. Она защищает кисти не только от холода, но и от летающих камешков и насекомых. Каждый, кому в палец попал камень или жук, оценит такой тюнинг.

Подогреваемые рукоятки стоят недорого и вполне оправдывают вложенные деньги. Регулятор нагрева лучше пристроить так, чтобы он был под рукой. Особенно это удобно в горах, когда температура снижается по мере приближения к перевалу, а потом повышается при спуске в долину.

### **Круиз-контроль**

Многие дальнбойщики находят очень удобными устройства, фиксирующие ручку газа в заданном положении. В конце концов, следует заботиться о комфорте всех частей тела, включая правую кисть. Лишь на некоторые модели мотоциклов круиз-контроль устанавливается прямо на заводе.

К счастью, существуют тюнинговые наборы, позволяющие зафиксировать ручку газа в заданном положении, которые устанавливаются на любой мотоцикл. Такие устройства несколько увеличивают усилие на ручке, зато дают возможность залезть в правый карман или поправить правое зеркало на ходу.



Еще один тип устройства, облегчающего жизнь правой кисти - специальная полочка, крепящаяся к ручке газа. В движении на ней удобно лежит рука, а скорость регулируется степенью нажатия на полочку. При установке этого устройства следите, чтобы она не цеплялась за рукав куртки и не мешала управлять мотоциклом.

---

## **ЭРИК НАВРАТИЛ**

*Эрик стал кататься на дерт-байке в 14 лет. В 16 лет он получил мотоциклетные права и отец, Дэвид Навратил, подарил ему BMW R80ST. Почти сразу Дэвид взял сына с собой на Waltz Across Texas. Эрик немедленно заразился бациллой мотодальнобоя.*

*Эрик узнал, что самый молодой обладатель сертификата Saddle Sore выполнил этот норматив в 17 лет. Он поставил задачу перекрыть это достижение и получил заветный сертификат до своего 17-го дня рождения.*

*Дэвид не только заядлый мотоциклист, но и заядлый меломан. Первым делом он поставил CD/MP3 плейер на свой BMW. "В моей голове постоянно крутится какая-нибудь мелодия, - говорит Дэвид, - так что плейер кажется мне естественным дополнением к мотоциклу. А поскольку он мультиформатный, я не ограничен в выборе носителя для своей любимой музыки."*

---



## ***Ветровое стекло***

Ветровое стекло должно выполнять две задачи - повышать комфорт и защищать водителя от летающих объектов. Самое главное - грамотный подбор и правильная установка стекла. Даже если стекло не прикрывает ваш шлем полностью, оно может справляться со своими обязанностями, если оно закрывает торс и руки. Стекла выпускаются для большинства мотоциклов как производителями, так и тюнинговыми фирмами.



Некоторые модели оснащаются стеклами, наклон которых можно регулировать на ходу. Если вам посчастливится поехать с таким стеклом, вы по достоинству оцените его удобство.

## ***Музыка в пути***

На большинство круизеров музыкальная система входит в базовую комплектацию или в список опций. Однако мнения дальнбойщиков о необходимости музыки в пути разделились. Многие считают шум ветра и звук мотора единственной подходящей музыкой для путешествия. Некоторые даже демонтируют заводскую магнитолу ради нескольких кубических дюймов багажного пространства. Но есть и такие дальнбойщики, которые считают музыкальную систему абсолютно необходимой в дальней дороге.

Не нужно тратить большие деньги на установку дорогой системы. Лучше всего заказать беруши с наушниками внутри и подключить их к обычному плееру. Это бюджетное решение убивает двух зайцев - повышает акустический комфорт и не дает заскучать в дороге. Я лично испытал такие беруши и смело могу рекомендовать их.



Если вы часто путешествуете с пассажиром, подумайте об установке интеркома. Он избавит вас от необходимости перекидывать шум ветра при обсуждении пейзажа или планировании следующей остановки.

Если вы хотите стационарную систему, но ваш мотоцикл не позволяет установить ее в обтекатель, подумайте о покупке устройства, которое крепится на бак. В систему может входить АМ/FM радио, кассетный или CD плеер, а также СВ-радио. Такое решение особенно удобно, если у вас два мотоцикла. Системы на бак выпускаются фирмами E&E Product (Tank Tunes) и Versabag.

## ГЛАВА 2. БЕЗОПАСНОСТЬ

Мотоциклетный дальнобой не должен быть более опасным, чем вы сами планируете. Нужно знать, на что вы способны, и постоянно работать над собой, чтобы улучшить свои результаты без снижения уровня безопасности. Посмотрите, какие огромные безаварийные пробеги демонстрируют лучшие дальнобойщики.

К советам, изложенным в этой книге, нужно подходить с позиции своего опыта и применять только те, к которым вы готовы. Езда ночью, под дождем, или по хайвею требует особого подхода и ее никак нельзя назвать развлечением.



Никогда не пренебрегайте своей безопасностью. Отслеживайте трафик, носите защиту, будьте заметным на дороге. С самого начала сделайте навыки безопасного вождения привычкой. С ростом опыта старайтесь увеличивать число навыков, позволяющих ездить комфортнее и безопаснее.

### БОРЬБА С УСТАЛОСТЬЮ

Желание уснуть возникает, прежде всего, от усталости мозга, а не тела. Мозг не может работать в полную силу постоянно, время от времени его нужно "выключать", чтобы он мог восстановиться. Хорошая физическая форма позволяет мозгу работать без перерыва дольше. Если вы занимаетесь физкультурой, правильно питаетесь и следите за своим весом, вы будете меньше нуждаться в отдыхе.

Избегайте стрессов и волнений, тогда мозг будет уставать меньше. Не расстраивайтесь из-за мелочей, вроде неправильно вставленных берушей или неподходящей экипировки. Если вас что-то раздражает, проанализируйте источник раздражения. Как правило, у всякой проблемы существует решение.

Вот вам пример из моего опыта. Мне было трудно найти замок на молнии моей куртки, особенно если я ехал в теплых перчатках. Тогда я купил крошечный фонарик и прицепил его на замок. Теперь я не только с легкостью расстегиваю куртку, но и разглядываю ночью карту или роюсь в сумке на баке при свете этого фонарика.

Даже небольшие неудобства за время долгого путешествия способны довести вас до иступления. Не надо терпеть, надо остановиться и исправить ситуацию. Если я забываю вставить беруши, шум ветра вскоре напоминает мне о моем промахе. Тогда я паркуюсь на обочине и вставляю беруши, потому что знаю, что если поеду без них, то устану быстрее. Комфорт в пути стоит потраченного времени.

При езде в группе, некоторые стесняются останавливаться сразу после старта. Мой вам совет - останавливайтесь. Ваши товарищи вскоре забудут об этой остановке, а если нет - извинитесь и впредь внимательнее относитесь к предстартовой подготовке.

---

### БОБ ХИГДОН

*Если кто-нибудь спросит мнение Боба Хигдона о Iron Butt Rally, он возможно ответит: "Забудь об этом!"*

*Боб широко известен среди владельцев мотоциклов BMW, потому что он является "Заглавным" редактором журнала "On the Level", печатного органа BMW Rider's Association., второго по величине в мире клуба фанатов*



двухколесных BMW. Боб по совместительству отвечает в Iron Butt Association за связи с общественностью и юридические вопросы.

С 1993 года дальнобойщики следят за событиями на Iron Butt Rally по ежедневным отчетам Боба. В 2001 году он возложил обязанности по составлению отчетов на Уоррена Хархея и вышел на старт ралли.

На финише Боб сказал, что это его первая и последняя попытка. "Я ненавижу ралли, - говорит он. - Такое катание мне не нужно."

Возможно в следующий раз Боб Хигдон снова возложит на себя бремя составления отчетов о ралли, наблюдая с обочины за муками участников.

---

## ХОРОШИЕ ПРИВЫЧКИ



Навыки безопасной езды должны войти в привычку. Уставший человек обязательно забудет включить поворотники при перестроении, если это действие он выполняет не автоматически. Лично я всегда включаю поворотник, даже когда вокруг нет ни одной машины, и останавливаюсь на красный свет даже ночью.

### Скорость

Считается, что чем выше скорость, тем больше пробег. Это распространенное заблуждение. Опытные дальнобойщики знают, что скорость не играет особой роли, стабильность гораздо важнее. Мы поговорим об этом подробнее в главе 4.

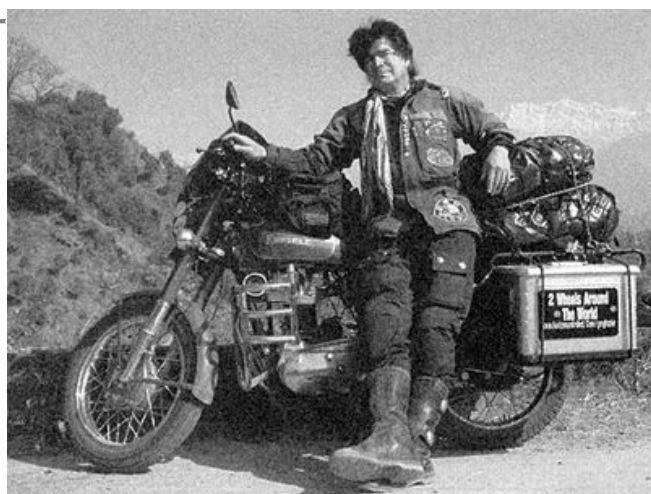
Большинство моих товарищей по дальнобою всегда и везде соблюдают скоростной режим, даже при проезде населенных пунктов. На автострадах они передвигаются со скоростью, чуть превышающей скорость потока, поскольку ехать медленнее потока или даже со скоростью потока опаснее. Кроме того, большинство автомобилистов на автострадах превышают скорость, например, если в Техасе ехать на 5 миль в час быстрее ограничения скорости, вас будут обгонять даже фуры.

На многополосной дороге следует ехать в левом ряду. В правых рядах увеличивается вероятность наезда сзади и, кроме того, вас будут затирать на выходах с автострады. Причем лучше всего держаться в левой части левой полосы, тогда вам будет легче заметить пробку впереди и наметить пути ее объезда.

---

## ГРЕГОРИ ФРЭЙЗИР

Доктор Грегори Фрейзир - единственный американец, который объехал вокруг Земли четыре раза. Его пробег давно превысил миллион миль, и он натурально побывал на всех концах Земли: Дэдхорз, Аляска; Ушуайя, Аргентина; Норт Кейп, Норвегия, мыс Агулхаус, Южная Африка и Блафф, Новая Зеландия.





Фрейзир написал множество книг о мотоциклах, многие из которых посвящены внедорожным путешествиям, например: "На BMW GS вокруг света", "На Юг: Мексика, Центральная и Южная Америка на мотоцикле" и "Аляска на мотоцикле".

У Грега есть четкое понимание роли скорости в жизни мотоциклиста: "В юности я гонял по улицам на мотоцикле и попал в аварию. После нее я сделал открытие, которое привело меня в мир профессиональных мотогонок, и которое я до сих пор использую в дальнобое. Формула проста: Скорость = Боль, и это функция времени. Другими словами, не важно, как быстро ты едешь, важно - как долго."

В перерывах между путешествиями Фрейзир, индеец по национальности, живет в резервации племени Кроу в Хорн Маунтинз, Монтана. Его настоящее имя Загонирик Солнца. Узнать о нем больше можно на сайте [www.horizonsunlimited.com/gregfrazier](http://www.horizonsunlimited.com/gregfrazier).

---

## Дистанция

Многие не любят, если кто-то едет в левом ряду медленнее их. Они тут же принимаются мигать дальним светом или сокращают дистанцию до минимума. Бывает, что обгонишь кого-нибудь, а он потом прибавляет скорости и повисает на хвосте.

Не надо устраивать сражения на дороге, ведь за рулем машины, весящей в пять раз больше вашего мотоцикла, может оказаться пьяный или неадекватный человек. Кроме того, агрессивная езда создает предвзятое мнение о мотоциклистах у других участниках движения.

Не стоит самому висеть на хвосте у впереди идущей машины - это сильно сужает обзор. Особенно это опасно в условиях плохой видимости и в районах, где на дороге появляются дикие животные.

## Фуры

Худшее, что можно придумать, это висеть на хвосте у фуры. Во-первых, она полностью закрывает обзор, а во-вторых, в вас может попасть какой-нибудь мусор.

Давайте послушаем опытнейшую Сюзи Люцшвагер, которая водит в дальнобой и фуры, и мотоциклы. "Прокол колеса может оторвать брызговик, или вызвать отслоения протектора шины, которые весят как шар для боулинга, - говорит Сюзи. - Представляете, что будет, если эти штуки влетят в вас на скорости 60 миль в час. Кроме того, водители фур терпеть не могут, когда кто-то висит у них на хвосте, потому что тогда им приходится следить за вашими маневрами, вместо того, чтобы смотреть на дорогу."

---

## МЭРИ СЬЮ ЛЮЦШВАГЕР

В 1995 году Сюзи Люцшвагер (теперь Сюзи Джонсон) вошла в анналы Iron Butt Rally как первая женщина, финишировавшая в ралли на Harley-Davidson. На следующий год Харли угнали со стоянки мотеля под Денвером, за два дня до запланированного старта в ралли 8/48. Сюзи немедленно купила подержанный BMW и финишировала в 8/48 на третьем месте. А в 1997 году она привела этот BMW финиш Iron Butt Rally и заняла шестое место, опередив более 70 участников.



Сюзи начала интересоваться мотодальнобоем в начале 90-х. Неудивительно, ведь дальнобой - ее профессия. Сюзи работает на Roadway Express - гоняет фуры с двумя прицепами с одного конца страны на другой. Эта смелая женщина даже участвует в ролло - специальных соревнованиях водителей, где они демонстрируют свое мастерство в управлении грузовиками. В ролло 2001 году она стала первой в абсолютном зачете и первой в упражнениях на двухприцепной фуре. В составе команды Roadway Express она выступает в школах, рассказывая детям о правилах дорожного движения.

Сюзи призывает всех мотоциклистов не держаться в хвосте у фур. "Во-первых, это раздражает водителя, - говорит она. - Во-вторых, это очень опасно. Покрывишки прицепа и тягача проверяются перед каждым выездом, но он прокола никто не застрахован. Шина тягача лопается с такой силой, что отрывает задние фонари и брызговики. Страшно подумать, что будет, если такая итука попадет в мотоциклиста. Держитесь от фур подальше!"

## ЗЕРКАЛА

Правильные зеркала являются важным условием безопасности. Грамотный выбор и корректная настройка зеркал поможет избавиться от мертвых зон, так что уже не нужно будет оглядываться при перестроениях. Это не только позволит вам лучше сосредоточиться на дороге впереди, но и сэкономит энергию, которую вы потратили бы на несколько сотен поворотов головы в день. Помните, что любая, даже мельчайшая трата энергии, приближает наступление усталости. В автомагазинах продаются маленькие широкоугольные зеркала, которые наклеиваются на основные.



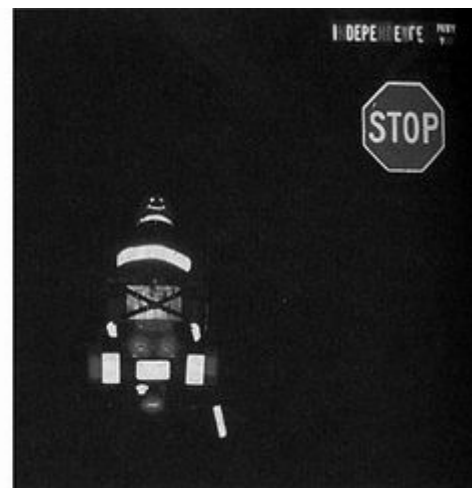
Существует простой и эффективный способ настройки зеркал. При езде по предпоследней полосе следите за какой-нибудь машиной в левом зеркале. Она должна быть видна всегда. Сначала ее видно в основном зеркале. По мере того, как машина обгоняет, она становится видна в широкоугольном зеркале. Когда она исчезает из дополнительного зеркала, вы должны увидеть ее боковым зрением, глядя при этом прямо на дорогу.

Примерно так же настраивается правое зеркало. Только ехать надо по левому ряду, машину справа надо обгонять, и следить за ней сперва боковым зрением, потом по широкоугольному зеркалу, а потом по основному.

После того, как оба зеркала настроены, припаркуйтесь и засеките какие-нибудь отметки, по которым вы потом легко восстановите эту настройку, если она собьется. Например, я ориентируюсь по отражениям рук и взаимному положению плеч и корпусов зеркал.

## БУДЬ ЗАМЕТНЫМ

Очень полезно иметь светоотражающие вставки на костюме. Если на вашем костюме таких вставок нет или их мало, купите специальный жилет или обклейте мотоцикл полосками светоотражающей пленки, которую можно найти в автомагазинах. Существует пленка черного цвета, она практически незаметна днем, зато ярко сияет ночью в свете фар.



Некоторые производители выпускают мотоодежду очень ярких и заметных цветов. Например, костюм Aerostitch Roadcrafter и куртку Darien можно купить в цвете "Hi-Viz Lime Yellow". В таком костюме вы можете быть уверены, что вас заметят издалека. Единственная опасность заключается в том, что кто-то может счесть своим гражданским долгом задавить человека, способного надеть одежду такого отвратительного цвета.

## ФАРЫ



Фары нужны не только для освещения дороги ночью, но и чтобы сделать мотоцикл заметнее на дороге днем. Кроме того, в дальней дороге не помешает дополнительный источник света, который поможет осветить ночью карту. Для этой цели многие дальнбойщики используют маленькие лампочки на гибкой ножке, их выпускает Littlite.

Если вы планируете часто ездить ночью, особенно по глухим дорогам, подумайте об установке ксенона. В лампочках этого типа светится электроразряд между двумя электродами, а не нить накаливания. Такая лампочка использует меньше энергии, дает в три раза более мощный свет, чем обычная, а спектр ее света максимально

приблизен к солнечному. Кроме того, ресурс такой лампы сопоставим с ресурсом мотоцикла, так что вам не придется беспокоиться о том, что она перегорит.

Компания Baja Design производит наборы, которые превращают штатную фару мотоцикла в ксеноновую. Многие компании, такие как PIAA и Hella выпускают ксеноновые фары, которые ставятся в дополнение к штатным.



## *Дополнительные фары*



Многие дальнбойщики устанавливают мощные дополнительные фары и подключают их через отдельный выключатель. Когда он включен, фары зажигаются при включении дальнего света штатной фары. Луч света этих фар настолько широк, что освещает даже окрестности дороги. Это делает их особенно полезными в глухих районах, поскольку они отпугивают от дороги диких животных в ночное время. Как правило, мощные лампы оснащаются регулятором силы света, чтобы их можно было бы использовать в обычных условиях без риска ослепить других водителей.

Дополнительные фары полезны и днем, поскольку делают мотоцикл заметнее. По статистике, 75% аварий приходится на

столкновение мотоциклистов с другими участниками движения. В основном эти столкновения происходят потому, что водители просто не видят мотоциклистов.

Однажды ясным солнечным днем на стоянке перед супермаркетом меня подрезала выезжающая машина. Я успел оттормозиться, но удивился, потому что со мной давно не случались подобные неприятности. По дороге к дому я чуть было снова не стал жертвой аварии, когда встречная машина вдруг стала поворачивать налево прямо передо мной. Да что ж такое, подумал я, сговорились они что ли? И лишь приехав домой, я обнаружил, что в моей фаре перегорела лампочка. Таким образом, я лишний раз убедился в необходимости ездить со светом даже днем, установил дополнительные фары и стал проверять лампы перед каждым выездом.

Дополнительные фары выпускаются многими компаниями, например, Motolight, и обычно монтируются на перья вилки.

## *Стробоскопы*

Я не советую ставить стробоскопы. Во-первых, они запрещены в некоторых штатах. Во-вторых, они раздражают других водителей. Можно, конечно, выключать их, если приходится долго за кем-то ехать, но тогда есть риск забыть включить их снова. Дополнительные фары, особенно ксеноновые, не только делают вас заметным, но еще и освещают дорогу ночью и при этом никого не раздражают.

## *Hyper-Lites*

Задача Hyper-Lites - привлечь внимание водителей попутного транспорта к мотоциклу во время торможения. При нажатии на тормоз стоп-сигнал не просто ярче вспыхивает, но и мигает. Особенно это полезно при остановке на перекрестках, потому что помогает снизить вероятность наезда сзади.



## ОЛЕНИ НА ДОРОГЕ

Согласно статистике каждый год на дорогах США происходит 750 000 столкновений транспортных средств с оленями, в которых погибает 350 000 животных. Результаты не выделяют мотоциклистов в общем количестве транспорта, но можно предположить, что их довольно много. Поэтому будьте особенно внимательно, путешествуя по малонаселенным местам.

Единственно, что нужно твердо знать при встрече с оленем - его поведение абсолютно непредсказуемо. Если он стоит около дороги, то, увидев вас, может выскочить на дорогу. Если он стоит на дороге, и вы собираетесь его объехать, он вполне может кинуться в последний момент вам наперерез. Олени очень пугливы. Они могут продолжать пастись, увидев вас издалека, но стоит вам подъехать поближе, как они бросаются под колеса.



### Обнаружение



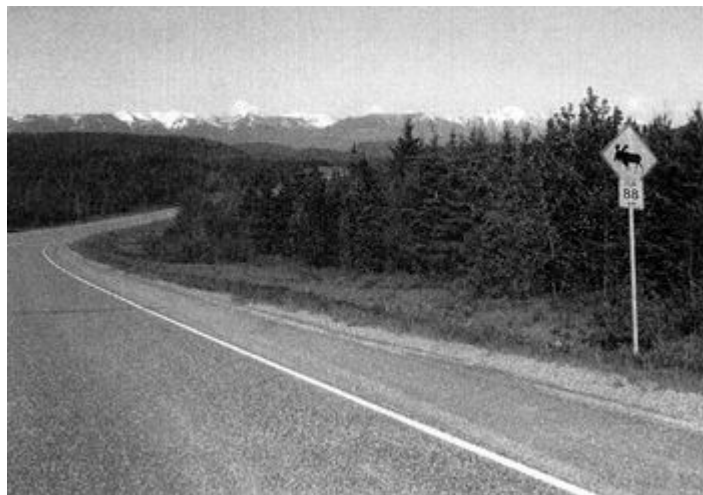
Оленя можно встретить в любой день в любом районе страны, но наиболее активны они в последние три месяца года, когда у них начинается миграция, связанная с брачным периодом и началом охотничьего сезона. Кроме того, в это время труднее найти корм, так что трава вокруг автострад становится более привлекательной.

Олени выходят на дорогу в любое время суток, но чаще всего на рассвете и на закате. Если вам часто приходится путешествовать

по глухим местам ночью, поставьте дополнительные мощные фары и отрегулируйте их так, чтобы они освещали обочину. Это поможет заметить оленя издалека.

Олени - стадные животные, так что если олень перебежал перед вами дорогу, будьте готовы к встрече с другими особями. Дорожные службы ставят предупреждающие знаки в местах, где столкновения с оленями происходят особенно часто - никогда не пренебрегайте ими.

Предупреждением может служить труп оленя, кровь на асфальте или другие следы недавнего столкновения.



Некоторые дороги ограждены забором, который не дает оленям выбегать на проезжую часть. Будьте особенно внимательны там, где забор кончается, потому что именно в этих местах олени переходят на другую сторону.

### Уклонение

Лучше всего не доводить дело до критической ситуации. Снизьте скорость, будьте предельно внимательны и подготовьтесь к экстренному торможению. Низкая скорость уменьшит

количество неприятных последствий, если столкновение все-таки произойдет. И ни в коем случае не висите на хвосте у передней машины.

Если олень все-таки выскочил на дорогу и тормозить уже поздно, придется решать, что делать - идти на таран или пытаться его объехать. Резкие маневры опасны, потому что можно потерять контроль над мотоциклом или столкнуться с другим участником движения. Считается, что автомобилистам лучше идти на таран, для мотоциклиста ситуация не столь однозначна.

Но если вспомнить, что прыжки оленя непредсказуемы, то становится понятно, что резкий маневр не имеет смысла. Лучше всего экстренно затормозить, оставаясь в своей полосе. Тут-то вы и похвалите себя за то, что заведомо снизили скорость.

У меня было однажды столкновение с оленем. Мы с женой ехали по дороге близ Эдмонта со скоростью около 60 миль в час, когда олень выскочил прямо перед нами из-за кустов, окружающих дорогу. Стоял июльский полдень, а совсем не осенние сумерки. Предупреждающих знаков не было.

После удара начался вобблинг. Я прибавил газу и, кажется, даже переключился вниз. Мне удалось выровнять байк и припарковаться на обочине. Олень погиб. Обтекатель байка был разбит, радиатор потек, но я смог добраться до мастерской в Эдмонтоне. Я убежден, что если бы я попытался объехать оленя, последствия были бы гораздо хуже.



### ***Ультразвуковые оленьи свистки***

Не существует единого мнения о пользе оленьих свистков. Производители цитируют исследования, которые показывают эффективность этих устройств. Их критики цитируют прямо противоположные результаты. Но даже если олень услышит свисток, что он будет делать? А поскольку человек не может слышать свисток, как вы узнаете, что он больше не работает, например, из-за попавшей в него мухи?

Лично я думаю, что свистки бесполезны, но все равно их использую. Они недороги и я рассматриваю их как сувенир на счастье, вроде кроличьей лапки. Можете называть меня суеверным.

## **ПОГОДА**

При наличии здравого смысла, более-менее подготовленного мотоцикла и хоть какого-то опыта можно путешествовать даже в дождь. Конечно, не стоит ехать, если костюм не обеспечивает защиту от влаги, а шины показывают корд. На мокрой дороге особенно полезна АБС, которой туреры все чаще оснащаются в стоке.

Езда в дождь сродни езде ночью, в том смысле, что видимость оставляет желать лучшего. Снизьте скорость. Опытный водитель тем и отличается от новичка, что медленнее ездит под дождем, постоянно ожидая неожиданных маневров от других участников движения.





## Гроза

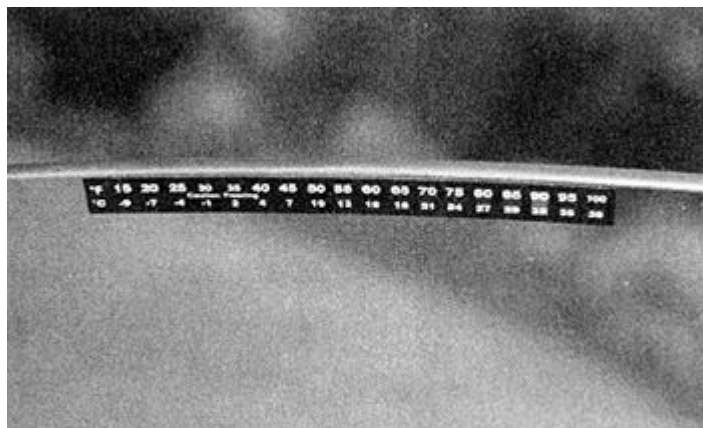
Если вокруг вас сверкают молнии - лучше остановиться. Вот что известный автор мотокниг Дэвид Хафф: "Резиновые шины могут не сработать в качестве изолятора, а вот ваша голова отлично сработает как громоотвод. Чтобы не испытывать судьбу, лучше переждать грозу в безопасном месте."

Грозы, как правило, захватывают небольшую площадь и проходят в течении получаса. Как только вы увидите приближающуюся грозу, найдите укрытие. Если вы хотите спрятаться под мостом, поставьте мотоцикл как можно дальше от проезжей части, включите аварийку и отойдите от него подальше. При известной доле везения, можно найти пустую мойку самообслуживания и спрятаться в ней.

## Град

Град обычно сопровождается сильным ветром, иногда даже торнадо. Как и гроза, длится он недолго.

Однажды я попал под сильный град на дороге между Августой и Волф Крик, Монтана. Как только градины начали колотить по мне, я развернулся и попытался вернуться в Августу. Видимость упала практически до нуля, ветер усилился настолько, что я с трудом удерживал мотоцикл на дороге. Пришлось остановиться и спрятаться в кювете. А через 15 минут град кончился и засияло яркое солнце.



## Снег и лед



Ездить в грозу или под градом опасно, но хуже всего - ехать по обледенелой дороге. Немногие отваживаются на это умышленно, но тот, кто ездит 365 дней в году, должен быть готов к встрече с обледенелой дорогой, даже если он не покидает Техаса. Если заморозки застали вас в пути, лучше всего остановиться и позвонить эвакуаторам. Если же обледенение является следствием осадков, нужно определить направление движения туч, чтобы понять, что делать - ехать дальше или поворачивать назад.

Вот признаки, по которым можно определить замерзшую дорогу. Следите за шинами автомобилей, если из-под них вылетают брызги - дорога не замерзла. Если отражение ваших фар на мокрой поверхности вдруг становится размытым, значит под колесами лед. Если у вас есть термометр, следите за его показаниями.

Не надо ехать по обледенелой дороге, вы непременно упадете. Если же все-таки приходится ехать по льду, например для того, чтобы добраться до близкого укрытия, двигайтесь очень медленно по обочине со включенной аварийкой. Обочина замерзает позже асфальта и первое время на нее можно рассчитывать.

## ШИНЫ

Мотоциклисты должны следить за шинами гораздо тщательнее, чем автомобилисты, потому что именно они помогают нам не падать. Правильное давление продлевает покрышке жизнь и снижает вероятность падения. Перекаченные шины быстрее изнашиваются и делают поведение мотоцикла слишком нервным. Недокатанные шины даже хуже, они очень быстро умирают и совершенно не работают в поворотах. Проверяйте давление в холодных шинах каждый день, особенно если вы в пути. Осматривайте их на предмет гвоздей, шурупов, порезов и прочих неприятностей.

Некоторые мотоциклисты ставят систему слежения за давлением в шинах Tire Alert System от Kisan Technologies. Эта система способна улавливать даже слабую утечку воздуха и предупреждать водителя через указатель, который монтируется на приборке.



### Выбор

На сайтах шинников можно найти информацию, какие шины подходят той или иной модели мотоцикла. Не устанавливайте шины другой размерности без консультации с дилером, потому что это может изменить рулевую геометрию мотоцикла. Шинники работают в тесном контакте с конструкторами, поэтому лучше выбирать покрышки, рекомендованные мотопроизводителем.



Шины проектируются в предположении, что они будут использоваться парами. Не стоит ставить на переднее и заднее колеса мотоцикла шины разных моделей - они могут не подходить друг к другу по составу смеси и рисунку протектора, что ухудшит управляемость. Особенно опасно смешивать диагональные и радиальные шины. Прежде, чем нарушить одно из этих правил, проконсультируйтесь со знающим человеком.

Выбор шин - это, прежде всего, поиск компромисса. Вы можете выбрать шины, ориентированные на спортивную езду. Они

обеспечат отличное сцепление с дорогой, но быстро изнашиваются. А можно выбрать шины, рассчитанные на большой пробег, но тогда придется забыть об агрессивном прохождении серпантинов. Большинство шин находятся где-то посередине.

Что касается меня, то я выбираю шины с максимальным пробегом. Просто не люблю, когда в дороге приходится искать возможность поменять покрышки. Что касается сцепления с дорогой, то езжу я не настолько агрессивно, чтобы почувствовать его нехватку даже на такой резине. Также поступают и большинство моих товарищей по дальнему.

На свой BMW K1200LT я ставлю Dunlop 491 и рассчитываю, что задняя покрышка пройдет 15000 миль. На Gold Wing 1200 и 1500 эта модель ходит по 20 000 миль сзади и 30 000 спереди. Michelin Macadam 100X проходит 15 000 миль на BMW R1100/1150RT. Dunlop 205 демонстрирует близкие результаты. Для владельцев Harley-Davidson можно рекомендовать Dunlop 402.

Шинник часто меняют модели, поэтому при выборе покрышек лучше всего прислушаться к мнению тех, кто уже успел их попробовать. Мнения можно найти в специализированных форумах в Интернете.

Некоторые дальнбойщики так часто меняют шины, что им выгодно купить собственное монтажное и балансировочное оборудование. Шины можно покупать по почте или через Интернет, что позволит сэкономить значительную сумму.

### **Проколы**



Невозможно совсем обойтись без проколов, но можно уменьшить их вероятность.

Если вы едете в одиночку или первым в группе, держитесь левее центра полосы. Асфальт тут очищен левыми колесами проехавших до вас автомобилей. Если вы едете вторым, держитесь правой колеи по тем же соображениям. В группе вообще безопаснее ездить в шахматном порядке.

Наиболее вероятны проколы при движении по центру полосы, потому что там собирается много мусора. Так или иначе, ехать по центру неразумно. При подходе в правому повороту вам

будет лучше видна дорога впереди, если вы сместитесь левее, а при подходе к левому - если вы сместитесь правее.

Часть мусора проезжающие машины отбрасывают на обочину. Прогуляйтесь вдоль дороги пешком и вы найдете множество неприятных предметов - саморезы и гвозди, оторванные брызговики, части лопнувших шин и даже глушители. Так что если вы решили запарковаться на обочине, делайте это предельно аккуратно, внимательно глядя под колеса, чтобы не нарваться на неприятный сюрприз.

Наличие крупного мусора на дороге - еще один повод держать дистанцию. Всегда приятно иметь несколько лишних метров для маневра, если из-под колес впереди идущей машины вдруг появится какая-нибудь гадость.

При езде по бездорожью для шин опасны острые камни. Избежать их практически невозможно, поэтому неплохо захватить с собой запасную камеру. Помните, что изношенные шины прокалываются чаще, чем новые.

Существуют специальные герметики для шин, которые закачиваются через ниппель и помогают справиться с небольшими проколами. Во время движения слой герметика равномерно распределяется по внутренней стороне покрышки и заклепывает отверстие под воздействием центробежной силы и давления закачанного воздуха. Шина как бы лечит себя сама. Типичным шинным герметиком является Ride-On Tire Protection System от Inovex Industries.

### **Ремонт**

Отремонтировать прокол и накачать шину совсем не трудно, все что нужно - комплект для ремонта и немного сноровки. Потренироваться можно на старой покрышке





или на своих шинах, которые вы собрались менять, в очереди на шиномонтаж.

Большинство современных мотоциклов, даже со спицованными колесами, оснащаются безкамерными шинами. Как правило их ремонтируют с помощью жгутиков, которые сажаются на клей. В набор Stop and Go Tire Plugger вместо жгутиков включены грибки, держатся они гораздо лучше.

Как правило, набор для ремонта включает в себя шилообразный рашпиль для расширения прокола, клей, жгутики или грибки, запасной ниппель и баллончики с углекислым газом, с помощью которых можно накачать шину. Баллончиков, входящих в комплект, хватает на подкачку одной покрышки. Если вы вставите жгут неаккуратно, то колесо снова сдуется, на этот случай лучше иметь побольше баллончиков.

Ремонт камерной покрышки сложнее. Приходится снимать колесо, удалять замок, доставать камеру, заклеивать камеру и покрышку и потом все собирать в обратном порядке. Существуют наборы для ремонта и таких шин.

### ***Накачивание***

Если у вас есть баллончики с углекислым газом, накачать шину проще простого. Как правило, на покрышку уходит три баллончика. Я вожу с собой не меньше шести. Ultraflate Tire Inflator - компактное и недорогое устройство, в которое можно зарядить как баллончики с резьбой, так и с гладким горлышком. Оно гораздо лучше пластиковых переходников, входящий в большинство наборов.

В продаже попадает Engineair Power Pump. Один конец этого переходника вкручивается в цилиндр вместо свечи, другой конец накручивается на ниппель шины, минута - и все готово. Это устройство можно купить и по почте.

Если вы путешествуете по бездорожью, вам придется постоянно сдувать и подкачивать колеса, чтобы подстроиться под грунт. В таком случае вам пригодится Airman AM654, электронасос, питающийся от бортовой сети мотоцикла. Правда, чтобы накачать спущенную шину, ему потребуется примерно 15 минут. Купить его можно по Интернету через PerformanceBike. Компания BestRest Products, специализирующаяся на аксессуарах для внедорожных мотоциклов, предлагает меньший по размеру электрокомпрессор.

Самый простой, но наименее эффективный способ - закачать в шину герметик на основе латекса из аэрозольного баллончика. Он продается во всех автомагазинах и даже в супермаркетах. Аэрозоль не справится в большой дыркой, но в случае маленьких проколов поможет добраться до шиномонтажа. Однако Dunlop не рекомендует такие герметики, потому что они плохо влияют на внутренний слой резины и скрывают вторичные явления прокола, в результате шина может неожиданно лопнуть.

### ***Замена***

Изношенные покрышки проще проколоть, они опасны на мокрой дороге. Канавки протектора отводят воду от пятна контакта, если канавки неглубоки, то они отводят меньше воды, возникнет гидропланирование, что может привести к падению.

Покрышки нужно менять, когда они сточатся до индикатора износа, или когда глубина канавок меньше 1/32 дюйма. Я вожу с собой специальное приспособление для замера глубины канавок и периодически им пользуюсь. Вместо этого приспособления можно использовать центовую монетку с профилем Линкольна - если протектор перестает доставать до головы, значит шину пора менять.

Некоторые мотоциклисты считают, что проколотую шину нужно менять, однако производители утверждают, что ее можно отремонтировать. Dunlop рекомендует ремонтировать проколы диаметром не более четверти дюйма, для чего нужно снять покрышку и вставить грибок изнутри.

Делать это нужно на фирменном сервисе. Не рекомендуется чинить покрышку прямо на обочине или вставлять внутрь камеру. Не рекомендуются также временный ремонт, потому что он скрывает вторичные явления прокола, и позже шина может неожиданно сдуться.

## НАБОР ИНСТРУМЕНТОВ

Количество необходимых инструментов зависит от надежности мотоцикла и ремонтных навыков водителя. Я беру с собой пассатижи, фонарик, изоленту и слегка дополненный штатный набор инструментов. Некоторые возят с собой достаточно инструмента, чтобы прямо на обочине перебрать мотор. Поскольку я не очень продвинутый механик, я никогда не беру с собой инструмент, которым не умею пользоваться. Мне приходилось чиниться в пути, и стандартного набора хватало всегда. Я предпочитаю почаще бывать на сервисе и тщательно готовить мотоцикл к путешествию, а не полагаться на удачу и на свои способности механика.

## АПТЕЧКА

Необходимость аптечки оспаривать невозможно - она не занимает много места и незаменима в случае неприятностей.

Можно, конечно, сэкономить пару долларов и купить медикаменты по отдельности, но лучше всего приобрести готовую аптечку. Iron Butt Association рекомендует аптечку фирмы JFF Enterprises, потому что она не занимает много места в багаже и содержит все необходимое.

Некоторые мотоциклисты используют аспирин или его аналоги для снятия боли в затекших мышцах. Следует знать, что аспирин и другие анальгетики вызывают сонливость и ухудшают свертываемость крови.



## МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН



Мобильный телефон незаменим в критических ситуациях. Многие современные модели имеют возможности органайзеров, поэтому отпадает необходимость возить с собой два устройства.

Можно оборудовать свой шлем гарнитурой и говорить по телефону на ходу. Только не забудьте запрограммировать его на автоматический ответ в случае звонка.

Kennedy Technology Group предлагает устройство, позволяющее коммутировать телефон, СВ-радио и антирадар на стандартную мотоциклетную гарнитуру.

Я вожу с собой мобильник, но никогда не говорю на ходу, потому что это отвлекает от дороги. Благодаря гарнитуре, мне не приходится снимать шлем, чтобы поговорить.

Если вы активно пользуетесь связью в пути, убедитесь, у вас включена услуга роуминга. Если вы никогда не берете с собой мобильник в путешествие, запаситесь телефонными карточками, чтобы не возить с собой мелочь для автомата.

## ДОВЕРЯЙТЕ ПРЕДЧУВСТВИЯМ

По моим наблюдениям, опытные дальнобойщики всегда доверяют "шестому чувству". Гэри Иган, опытейший мотопутешественник, впервые рассказал мне о том, как вдруг появляется ничем не спровоцированное ощущение, что шерсть на загривке встает дыбом. Однажды Гэри даже отменил запланированный старт во внедорожном ралли просто потому, что внутренний голос сказал ему не ехать.

Однажды мы обсуждали эту тему с Каролин МакДэниэл, которая участвует со своим мужем Майклом в Iron Butt Rally в качестве пассажирки.

"Мы с Майклом полностью доверяем друг другу," - рассказала мне Каролин. - На ралли 99-го года мы было собрались ехать в бонус-точку, расположенную в Плано, Техас, и уже проложили подходящий маршрут. Вдруг Майкл сказал, что ему как-то не нравится эта точка. "Мы туда не поедem", - немедленно ответила я. Потом в 2001 году уже у меня возникло аналогичное чувство по поводу бонус-точки в Хайдере, Аляска. Я почему-то была убеждена, что наш заезд туда добром не кончится. Майкл немедленно пересмотрел маршрут. Мы потеряли много очков, зато ралли прошло для нас психологически более комфортно. Надо ли говорить, что эти случаи сильно укрепили наш командный дух."



Я сам несколько раз испытывал плохие предчувствия перед путешествиями, причем чувство опасности было настолько сильным, что я отказывался от поездки или менял маршрут. Я не знаю наверняка, что случилось бы, если бы я пренебрег предчувствиями - возможно ничего. Но я убежден, что если бы я все-таки поехал, то пожалел бы об этом.

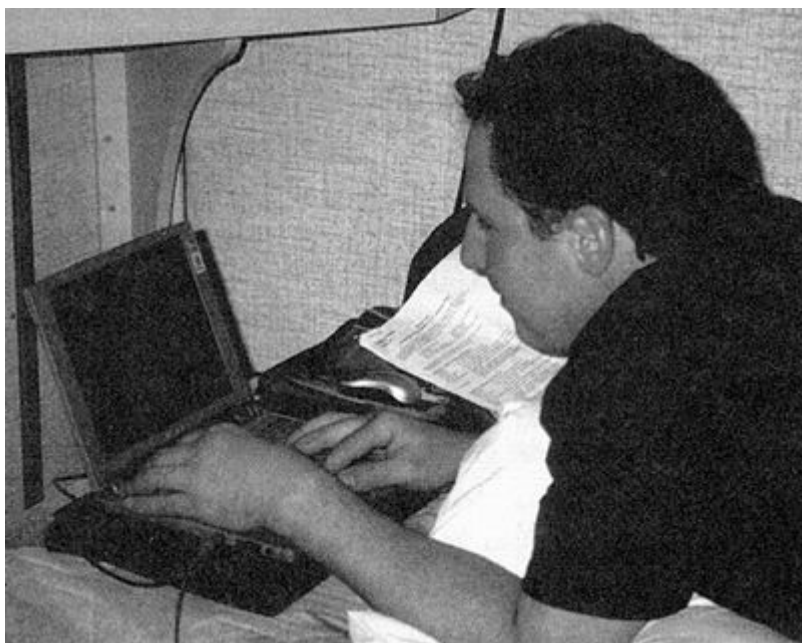
Многие уважаемые дальнобойщики советовали мне прислушиваться к внутреннему голосу, тот же совет я могу дать и вам. Можете

расценивать это как знак свыше или как результат процессов, происходящих в подсознании, но если вы вдруг чувствуете, что переступаете черту, за которой вас ждет опасность - не пренебрегайте этим предупреждением.





## ГЛАВА 3 . ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ



В Iron Butt Rally 1995 года только один участник из 55-ти ( Мартин Хильдебрандт из Германии ) использовал GPS-навигатор. На протяжении 11000 миль прибор несколько раз отказывал из-за жары и тряски.

В 1999 году практически все участники ралли использовали более мощные, компактные и надежные навигаторы совместно с картографическими компьютерными программами. Сейчас навигаторы ставят штатно на дорогие автомобили, они стали появляться в списках опций дорогих туристических мотоциклов.

Большинство дальнобойщиков активно пользуются в путешествиях портативными компьютерами. Кто-то включает компьютер только по вечерам, чтобы спланировать маршрут на следующий день, а кто-то держит их под рукой и постоянно корректирует свои планы. В последнем случае лучше иметь ноутбук, способный “засыпать”, чтобы тратить меньше времени на включение компьютера.

### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОМПЬЮТЕРА

Компьютер помогает сэкономить время при планировании путешествия, он полезен даже тем, кто привык прокладывать маршруты фломастерами по бумажным картам. Лично мне компьютер помогает вычислять дневной и общий пробег, планировать остановки и ночевки, менять маршрут путешествия.



"Automap" была первой маршрутной программой для Северной Америки. Достаточно задать начальную и конечную точку, и программа предлагала либо кратчайший, либо быстрееший путь между ними. В продвинутой версии – "Automap Pro" – можно задать до 100 промежуточных точек на маршруте, и программа вычисляла кратчайший путь между ними. Эта опция создана для коммивояжеров, но весьма полезна и мотоциклистам, особенно участникам дальнобойных ралли. Iron Butt Association рекомендует эту программу с 1994 года.

Первоначальные версии Automap и Automap Pro отлично справлялись с прокладкой маршрутов, но карты, которые они создавали, были очень грубыми. Microsoft купил права на эти программы, и создал на их основе "Microsoft Streets and Trips". Эта программа отличается высоким качеством создаваемых карт. На рынке есть и другие аналогичные программы. Я перепробовал все и нашел, что продукт от Microsoft справляется с оптимизацией сложных маршрутов лучше конкурентов.

В начале работы с программой нужно определить базовые параметры, такие как скорость, причем отдельно для магистралей, обычных дорог и для населенных пунктов. Нужно задать время старта и желаемое время финиша, продолжительность и частоту остановок для отдыха, например, 20-ти минутный отдых каждые три часа. Можно попросить программу исключить из маршрута автомагистраль или платные дороги.

Программа способна получать через Интернет информацию о ремонтных работах и учитывать ее при составлении маршрута. Можно ввести в нее расход топлива в городе и на трассе, и она подсчитает, сколько придется потратить на бензин.



Когда программа закончит расчеты, она выдаст карту и детальную легенду, со всеми поворотами, расстояниями между ними и даже напоминаниями о заправках. В итоговой части будет информация о пробеге, времени путешествия, примерном количестве бензина и его стоимости.

Полученный результат можно без труда оптимизировать. Если, например, вы хотите избежать проезда крупных городов, достаточно добавить промежуточную точку на объездной дороге этого города. Если же вы хотите посетить какое-то конкретное место, просто включите его в маршрут.

Можно пойти еще дальше. Если вы, к примеру, знаете, что остановитесь на ночлег в Ван Хорне, Техас, вы можете попросить программу выдать вам список ресторанов на заданном расстоянии от вашего ночлега и даже отфильтровать их по типу кухни. Также можно получить информацию о близлежащих кинотеатрах, кемпингах, аэропортах и достопримечательностях. Программа содержит компакт-диск с фотографиями этих достопримечательностей.

В любой момент разработку маршрута можно остановить и сохранить промежуточный результат. Можно сохранить несколько версий маршрута, чтобы выбрать подходящий вариант уже в пути. Если я планирую путешествие продолжительностью больше недели, то мне приходится несколько раз возвращаться к программе, пока я не добьюсь приемлемого результата. Окончательную легенду и карту можно распечатать и взять с собой, причем для карт предлагается несколько масштабов и шаблонов, включая ленточную карту.

---

## **СИМАНС ДЖОНС**

*Симанс Джонс родился и постоянно жил на Аляске. До своего старта в Iron Butt Rally 2001 он никогда не ездил в нижние 48 штатов и, конечно, не имел опыта передвижения по крупным городам. Чтобы не заблудиться, Симанс оснастил свой мотоцикл сразу двумя навигаторами. Один он использовал как электронную карту, а другой – для получения статистической информации.*





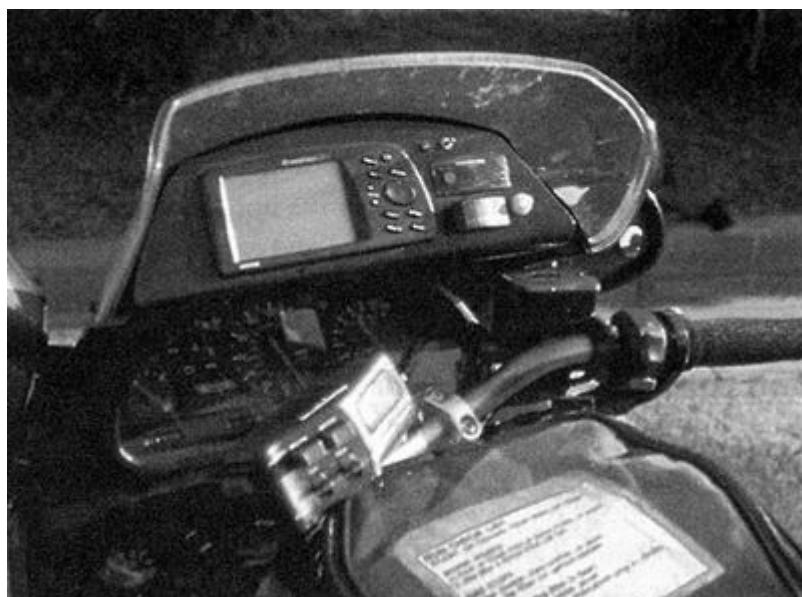
*Симанс поставил себе целью пройти ралли, не пользуясь бумажными картами. Благодаря искусному использованию навигаторов и компьютера с картографической программой, ему это удалось. Он подключил свой Street Pilot III прямо к наушникам через пассажирский интерком, чтобы получать звуковые инструкции навигатора.*

*Симанс установил ноутбук в заднем кофре и протянул кабель прямо к навигатору. В результате он получил возможность работать с оборудованием в дороге, без риска что-нибудь уронить.*

*Хотя Симанс взял с собой полный набор бумажных карт и атласов, он использовал его лишь однажды, на самом старте ралли, чтобы посмотреть расположение бонус-точек.*

---

## GPS



Эта аббревиатура означает Global Positioning System (всемирная система позиционирования). Система состоит из 24 спутников, летающих по геостационарным орбитам. Спутники запускались на деньги Министерства обороны США, изначально системой могли пользоваться только военные. В 80-х годах систему рассекретили, так что теперь она доступна и гражданским лицам – достаточно купить GPS-навигатор, никакой абонентской платы не требуется.

Задача навигатора – получать сигналы спутников и на их основе вычислять свои координаты. Результаты высвечиваются на встроенном дисплее. Помимо широты и

долготы, навигатор может отслеживать скорость, ориентацию по сторонам света, пройденную дистанцию, расстояние до заданной точки и время прибытия в нее, время восхода и заката.

Спутники, входящие в GPS, часто называют искусственным созвездием. Раньше мореплавателям приходилось ориентироваться по звездам, что возможно только в ясную погоду. GPS работает в любую погоду, в любой точке мира, 24 часа в сутки, был бы только виден хоть кусочек неба. Современные навигаторы выпускаются в водонепроницаемых корпусах, они достаточно прочны для путешествия на мотоцикле.

Поначалу я скептически относился к GPS, пока не поехал в Африку. Там этот прибор абсолютно необходим для путешествий в буше, поскольку в маршрутных легендах расположение перекрестков дорог, бензоколонок и городов дается в виде координат. Я вступил в несколько джиперских клубов и получил доступ к обширным спискам разных интересных мест, вроде водопоев диких зверей.

Я использовал GPS во время сафари и мотопробегов по разным странам Африки и настолько к нему приистрастился, что взял прибор с собой в США. Теперь я всегда использую его в авто- и мотопутешествиях и, конечно, на всех ралли.



## Выбор навигатора

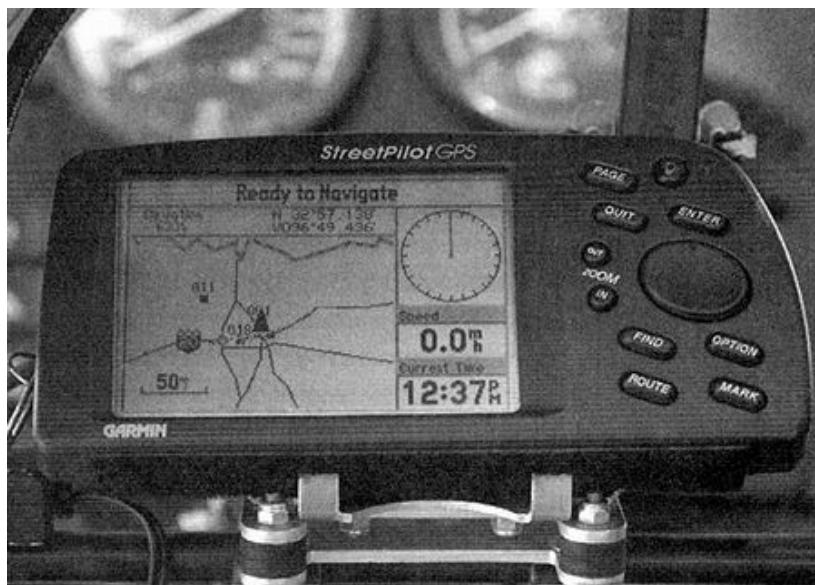
Навигаторы не могут полностью заменить обычные карты и атласы. Они показывают на экране электронную карту, которая постоянно смещается в зависимости от ваших передвижений, так что вам теперь не нужно останавливаться, чтобы переложить бумажную карту в прозрачном окошке сумки на баке. Однако, время от времени придется обращаться к бумажной карте, потому что она позволяет видеть весь путь целиком.



По сути, выбор приходится делать между компактными моделями, вроде Garmin III Plus или Garmin V, и серией Garmin Street Pilot, сконструированной для установки в автомобиле или на яхте. Все эти приборы выполнены во влагозащитных корпусах и снабжены подсвечивающимися дисплеями для использования в ночное время. Кое-кто отдает предпочтение Garmin Emap или GPSMAP 176, однако эти аппараты не имеют многих полезных для мотоциклистов функций. Чтобы подробнее ознакомиться с возможностями навигаторов, стоит посетить сайт производителя.

Предыдущие версии навигаторов (Street Pilot ColorMap и GPS III Plus) не столько продвинуты, как их наследники (Street Pilot III и GPS V). Во-первых, они поддерживают меньшее количество маршрутных точек, что приводит к неудобствам в длинном путешествии. Во-вторых, точки нужно загружать через MapSource или картографическую программу. И, наконец, расстояние между точками вычисляется по “полету вороны”. Модель V и топовые модели серии Street Pilot поддерживают автоматическую запись пути, пошаговые инструкции и вычисляет длину реального пути.

## Street Pilot



Навигаторы этой серии оснащаются большими, легко читаемыми экранами. У них есть слот для карт памяти, что позволяет загружать в него большее количество информации. Вдобавок, они очень просты в использовании, что делает их особенно популярными среди новичков.

С другой стороны, эти навигаторы довольно тяжелы, так что при установке придется позаботиться о прочном креплении. Стандартные крепления, поставляемые для этой модели, предназначены для установки в автомобиле, и недостаточно надежны для мотоциклов.

Из-за больших размеров эти приборы затруднительно использовать в пеших прогулках, так что придется им безвылазно жить на мотоцикле. Кроме того, дисплей этих навигаторов нельзя настроить под свои требования и они не содержат функции TrackBack, позволяющей пройти по тому же маршруту в обратную сторону.

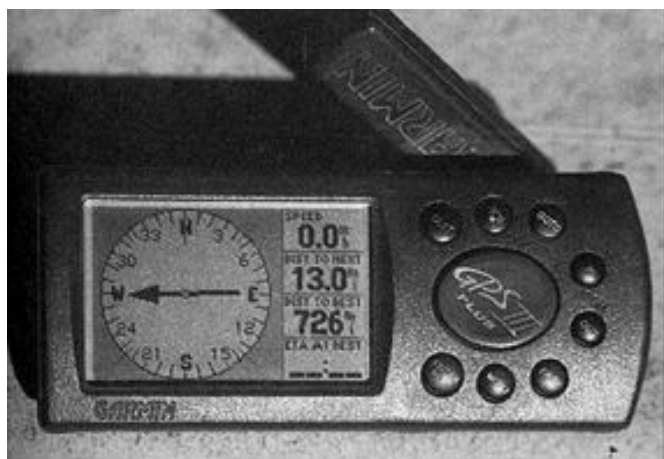
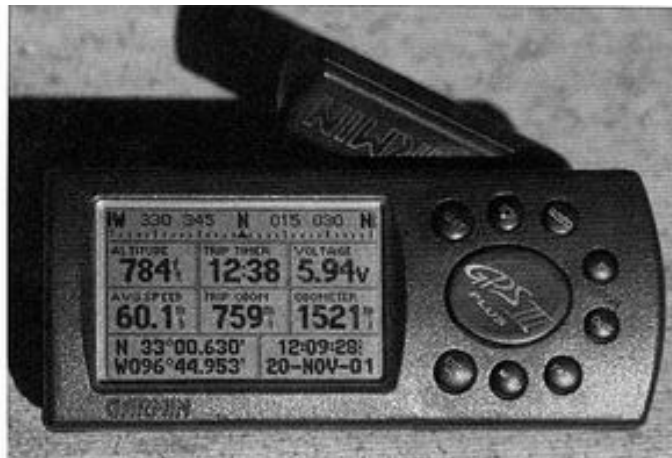
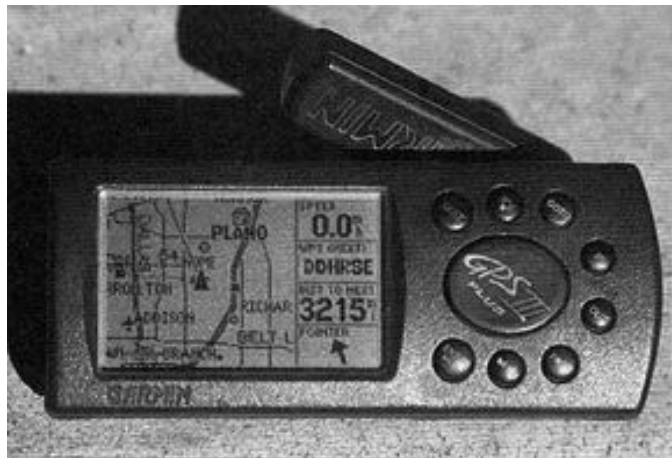
## Garmin III Plus и V

Главное отличие этих навигаторов от Street Pilot – размеры. Они настолько малы, что можно брать их с собой в пешие прогулки, велосипедные вылазки и байдарочные походы. Время автономной работы у них гораздо больше.

Дисплеи этих навигаторов показывают то, что вы хотите видеть. Если, к примеру, вы отправились с семьей в автопутешествие, то можно вывести на экран высоту над уровнем моря, общий пробег и время в пути. Если же вы участвуете ралли, то можно лучше вывести таймер, время прибытия в следующую маршрутную точку и на контрольный пункт. Некоторые модели серии Street Pilot тоже могут показать всю эту информацию, но придется пролистать несколько экранов, чтобы до нее добраться. Платой за гибкость Garmin III Plus и V является сложность в обращении с ними. Зато оба прибора поддерживают TrackBack.

К недостаткам серии можно отнести небольшое количество встроенной памяти, которую нельзя расширить с помощью карточек. Впрочем, неудобства возникают только в очень длинных путешествиях.

Лично мне больше нравятся Garmin III Plus и V за гибкость их интерфейса, небольшие размеры и TrackBack. Серьезные дальнобойщики, как правило, комплектуют свои мотоциклы приборами обеих серий.



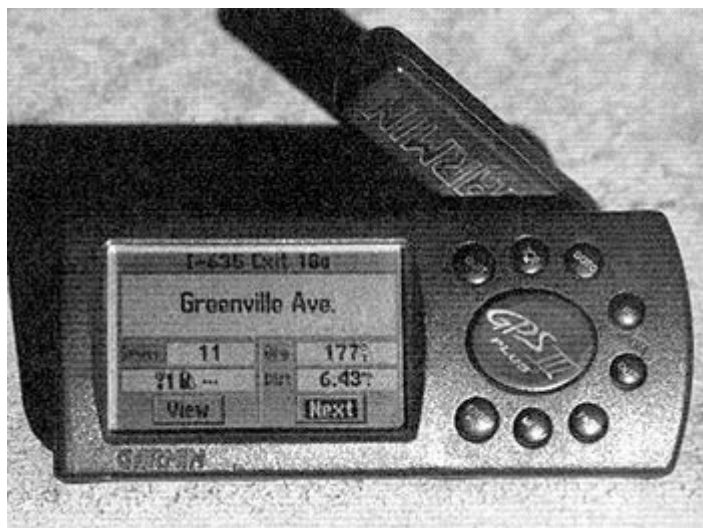


## Программа Garmin MapSource

Базовая версия программы содержит карты всех дорог США и информацию о расположении огромного количества сервисных станций, больниц, банков и т.п. Можно купить дополнительные CD с картами и информацией по другим странам мира. Задача программы – прокладывать новые маршруты, закачивать их с компьютера в навигатор, скачивать с навигатора пройденные маршруты. Навигатор подключается к компьютеру с помощью кабеля.

Некоторые пользователи предпочитают создавать маршруты в картографических программах и закачивать их в навигатор напрямую, минуя MapSource. Мне этот способ не нравится, потому что тогда маршрутные точки получают загадочные, ничего не значащие имена. Мне хочется, чтобы мой навигатор показывал мне понятное название следующей точки, а не бессмысленную комбинацию букв и цифр. Кроме того, мне не нравится, что я вынужден следовать маршруту, проложенному программой, мне хочется участвовать в создании маршрута, чтобы, например, указать, что я хочу проехать через Сизл по I-5, а не вокруг него по I-405. В MapSource я могу пройти весь маршрут точку за точкой и каждой точке присвоить такое имя, какое захочу.

Маршруты можно уточнять во время путешествия, обозначая на них хорошие и плохие рестораны и мотели, интересные места и прекрасные пейзажи, а потом отослать маршрут другому пользователю MapSource.



---

## ДЭНИЭЛ КОЭН

Даниэл Коэн – бесспорный чемпион *National Park Tour*. В 2001 году он поставил себе задачу – объехать все парки 48 штатов, и выполнил ее за два года. Можно купить специальный “паспорт” куда сотрудники парка ставят печать при посещении. У Дэниела таких печатей более 900. Все коллекционеры печатей знают сайт Дэниела в Интернете по адресу [www.danielcohen.org/stamps.htm](http://www.danielcohen.org/stamps.htm).

Дэн объездил всю Северную Америку. В 1999 году он за 100 дней проехал по 48 штатам. В 2000 году он отправился в двухмесячное путешествие через всю Канаду в Дэдхорз (Прадхо-Бей), Аляска, самое северное поселение континента. Он выполнил много нормативов *Iron Butt Association*, включая 50CC (от Нью-Йорка до Сан-Франциско) и 100CCC (от Джэксонвилл, Флорида до Сан-Диего и обратно).

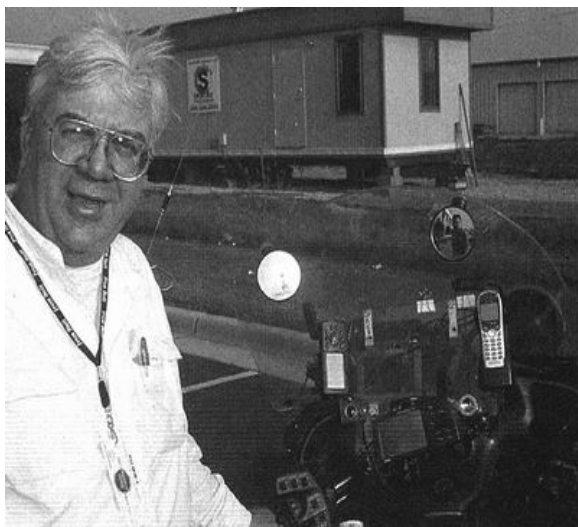
Дэн работает телепродюсером, он делает передачи для *Travel Channel* и *Speedvision*. Дэниэл стоял у истоков канала *Classic Sport Network* (сейчас *ESPN Classic*), а начинал он свою трудовую биографию ассистентом знаменитого фотографа Нила Лейфера. Он также разрабатывает для *Ayres Adventures* мотопутешествия и пешие маршруты по Заполярье.

Дэн считает, что чем интенсивнее подготовка к путешествию, тем лучше. “Прежде чем отправится в путь, я провожу кучу времени за своим компьютером, планируя маршрут, - говорит Дэн. - Я учитываю буквально все, что может мне понадобиться – путь, пробег, расположение заправок и даже часы работы мотосервисов и касс национальных парков. Чем дальше вы собираетесь ехать, тем больше времени вы должны посвятить составлению планов.





## Навигатор + компьютер



Связка GPS-навигатор плюс персональный компьютер стала очень популярной среди мотодальнобойщиков. Тех, кто использует картографические программы, но не использует при этом навигаторы так же мало, как и тех, кто использует навигаторы со встроенными картами и не использует компьютер.

Я, разумеется, использую и то и другое. Мое планирование состоит из трех этапов:

- Разметка предполагаемого маршрута – по карте фломастером или в программе на компьютере. Во втором случае я использую Microsoft Streets and Trips, хотя эта программа не умеет общаться с навигатором.
- Перенос результата вручную в MapSource. Если я планирую проезжать через крупные населенные пункты, приходится подгружать детальные карты этих городов. Если я планирую возвращаться по той же дороге, достаточно спланировать маршрут в одну сторону, дать команду программе и она его автоматически проложит в другую.
- Загрузка маршрута из MapSource в навигатор вместе с картами, включая детальные карты запланированных к посещению городов. Потом остается только вернуть навигатор в держатель на мотоцикле и подключить его к бортовой сети.

В принципе, загружать и редактировать маршруты можно без компьютера - с помощью клавиш самого навигатора. Конечно, на это уходит гораздо больше времени.

## Использование навигатора

Навигатором можно пользоваться на ходу, главное не вглядываться в прибор, надолго отвлекаясь от дороги. При определенной сноровке достаточно бросить пару быстрых взглядов, чтобы считать всю необходимую информацию. Лучшее про навигаторы сказал президент Iron Butt Association Майкл Нибуун: ***“Навигатор очень полезен, когда нужно передать спасателям точные координаты аварии, которая произошла потому, что водитель слишком долго пялился на навигатор.”***

Навигатор может определять текущую скорость, причем гораздо точнее, чем штатный спидометр. Я гораздо больше доверяю навигатору, так что почти никогда не смотрю на спидометр.

При приближении к маршрутной точке навигатор изменит масштаб карты, чтобы дать более детальную информацию.



Время от времени полезно заходить на страницу путевого компьютера, чтобы узнать среднюю скорость, текущий пробег, направление движения и время. Причем навигатор всегда показывает очень точное время, поскольку он считывает показания атомных часов, установленных на спутниках. Нажатием одной кнопки можно вызвать на экран время, за которое по оценке прибора вы достигнете следующей контрольной точки. Переключение между экранами, изменение масштаба карты и вызов самых нужных показаний осуществляется так же просто.

Одна из моих любимейших функций – мгновенная запись в память координат текущей точки. Вот вы останавливаетесь в маленьком городке, чтобы перекусить и заходите в какой-то ресторанчик. Оказывается, что там чудесно готовят. Простые манипуляции с навигатором и вот вы уже можете быть уверены, что без труда найдете ресторан, когда в следующий раз будете в этих краях.

Вот вам еще одна полезная функция. Допустим, вам предстоит длинный перегон через пустынную местность. С помощью навигатора вы сможете вызвать информацию о всех станциях сервиса, заправках, ресторанах и даже туалетах этой дороге и спланировать предстоящий перегон так, чтобы не остаться без бензина посреди пустыни.

Когда я заезжаю на заправку, я включаю таймер и выключаю его, когда снова возвращаюсь на трассу и вливаюсь в поток. Так я оцениваю время, которое трачу на заправки. Как правило, чтобы заправиться, мне нужно 7 минут (10 - если я захожу в туалет).

Навигатор показывает время захода солнца, так что можно оценить, в какой точке маршрута наступит темнота. Ночью прибором тоже можно пользоваться, поскольку экран имеет подсветку. За границей можно попросить прибор считать дистанцию в километрах, а не в милях, чтобы не заниматься нудными пересчетами километровых столбов и знаков ограничения скорости. Короче говоря, навигатор многое умеет, недаром руководство пользователя такое толстое. Не отчаивайтесь и не пытайтесь освоить все сразу. Лучше всего начать с простейших функций и по мере их освоения переходить к более сложным. Многие приборы имеют режим имитации, так что вы сможете потренироваться сидя дома в любимом кресле.

---

## **ХЕЛЕН ТУВИЛЗ**

*На самом деле ее зовут Линда Хедден, прозвище ТуВилз (Два колеса) она заслужила за свою страсть к мотодальнобою.*

*Хелен говорит, что когда ее дети выросли, она села на мотоцикл и уехала из дома, чтобы больше туда не возвращаться. Ее часто можно видеть на ралли и слетах дальнобойчиков, где она пропагандирует свои замечательные продукты, созданные специально мотодальнобойчиков. На ее страничке в Интернете ([www.helen2wheels.com](http://www.helen2wheels.com)) можно найти замечательное руководство по размещению багажа на мотоцикле.*



*“Мне больше нравится ездить в одиночку, - говорит Хелен, - потому что тогда не приходится подстраиваться под кого-то. Устала – остановилась отдохнуть, проголодалась – остановилась поесть. А еще люди охотнее идут на контакт, когда я одна. Если я путешествую с попутчиком-мужчиной, никто не обращает на меня внимания, видимо, принимают за мотоаксессуар.”*

---



## ROADBOOK

Roadbook – это маршрутная легенда, отпечатанная с использованием специальных символов на узкой ленте, которая в свою очередь вставлена в устройство для ее перемотки, а само устройство закреплено на руле. Роудбуки часто используются на европейских соревнованиях, включая знаменитое ралли Париж-Дакар. Их также очень любят турагентства, которые организуют мототуры, а мотоклубы раздают их участникам своих покатушек.

Некоторые роудбуки нужно перематывать вручную, в некоторые встроен моторчик, так что достаточно нажать на кнопку. Существуют роудбуки с подсветкой, ими можно пользоваться ночью. Купить роудбук и аксессуары к нему можно через каталог Touratech.

Один мой знакомый дальнобойщик создавал карты своих путешествий с помощью программы Delorme Street Atlas, потом распечатывал их в масштабе роудбука и засовывал 2000 миль подробных инструкций в это устройство. Метод слишком громоздок, чтобы использовать его на ралли, но вполне приемлем при подготовке долгого путешествия.



## БАГАЖ



Сборы в дорогу должны начинаться с составления списка необходимых вещей. Этот список поможет вам не забыть что-нибудь очень важное. После того, как список составлен, можно подумать, как именно упаковать все эти вещи. Советую вам разработать систему, которая поможет быстро найти багаже любой предмет.

Ниже приводится пример такого списка. Разумеется, его нужно переработать с учетом собственных потребностей и возможностей.



<b>СПИСОК БАГАЖА</b>	
<b>КОСТЮМ</b>	
Внутренний карман	Бумажник (кредитки, деньги, права, страховка, паспорт)
Левый нагрудный карман	Ручка-фонарик
Правый нагрудный карман	Диктофон
Левый карман куртки	Беруши
Правый карман куртки	Бальзам для губ
Правый карман брюк	Монеты
<b>СУМКА НА БАКЕ</b>	
Карточки для записок	
Запасные беруши	
Леденцы, орехи и т.п.	
Трос с замком	
Мобильник	
Аптечка	
Фонарик	
Кепка	
Записная книжка (бортовой журнал)	
Карты	
Запасное стекло для шлема	
Солнцезащитные очки	
Манометр	
Устройство для замера глубины протектора	
<b>ПОД СЕДЛОМ</b>	
Баллончики с углекислым газом	
Инструкция к мотоциклу со списком дилеров	
Моток изоленты	
Запасные лампочки и предохранители	
Набор инструмента	
<b>ПРОЧЕЕ</b>	
Ботинки	
Носки	
Белье	
Брюки	
Рубашки	
Ветровка	
Запасные батарейки	
Запасной ключ зажигания	

<i>GPS-навигатор</i>	
<i>Антирадар</i>	
<i>Ноутбук и блок питания</i>	
<i>Комплект для ремонта шин</i>	
<i>Туалетные принадлежности</i>	
<i>Сумка для грязного белья</i>	
<i>Фотоаппарат и пленка</i>	
<i>Электрожилет и брюки</i>	
<i>Запасные перчатки</i>	
<i>Дополнительные карты и атласы</i>	
<b><i>ПОХОДНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ</i></b>	
<i>Примус</i>	
<i>Спички</i>	
<i>Котелки и кухонная утварь</i>	
<i>Раскладной стульчик</i>	
<i>Спальник</i>	
<i>Пенка</i>	
<i>Подушка</i>	
<i>Палатка</i>	

## Грузоподъемность

Грузоподъемность – важный показатель, который почему-то многие оставляют без внимания. Его смысл предельно прост – это максимальный суммарный вес водителя, пассажира и багажа, на который мотоцикл рассчитан конструктивно. К грузоподъемности нужно относиться с уважением, она – залог безопасного, комфортного и надежного поведения мотоцикла в пути. Те, кто покупают лучшие туреры от Honda или BMW, могут не сильно беспокоиться о грузоподъемности, если, конечно, они не путешествуют с пассажиром, палаткой и походным снаряжением. Водителям спортбайков трудно перебрать с весом потому, что на мотоцикле просто невозможно разместить много груза. А вот владельцам обычных туреров и круизеров стоит обратить пристальное внимание на этот параметр.



Подвеска перегруженного мотоцикла просто не может правильно работать, поэтому ее будет пробивать на кочках, а в крутых поворотах мотоцикл будет цепляться чем-нибудь за асфальт. И это еще не самое худшее. Подвески обеспечивают постоянное сцепление шин с асфальтом, на перегруженном мотоцикле они не могут справиться с этой задачей, например, если в повороте колесо попадет в яму.

Превышение веса заставляет все узлы мотоцикла работать с нагрузками большими, чем те, на которые они рассчитаны. Тормоза, амортизаторы, трансмиссия, колесные подшипники изнашиваются быстрее на перегруженном мотоцикле.

Чтобы узнать величину грузоподъемности, достаточно заглянуть в инструкцию к мотоциклу. Если спецификации не указывают грузоподъемность явно, можно вычесть снаряженную массу из полной массы.

Следующая таблица демонстрирует, насколько разнятся грузоподъемности разных мотоциклов:

<i>Мотоцикл</i>	<i>Объем двигателя</i> (куб. см)	<i>Грузоподъемность</i> (фунты)
<i>Kawasaki Concours</i>	<i>1118</i>	<i>500</i>
<i>BMW K1200LT</i>	<i>1171</i>	<i>488</i>
<i>Gold Wing 1800GL</i>	<i>1832</i>	<i>488</i>
<i>BMW R1150GS Adventure</i>	<i>1130</i>	<i>478</i>
<i>Yamaha FJR 1300</i>	<i>1298</i>	<i>460</i>
<i>Ducati Monster</i>	<i>618</i>	<i>457</i>
<i>BMW R1150RT</i>	<i>1130</i>	<i>435</i>
<i>Yamaha YZF-R1</i>	<i>998</i>	<i>432</i>
<i>Yamaha Road Star Warrior</i>	<i>1670</i>	<i>405</i>
<i>Kawasaki ZX-12R</i>	<i>1199</i>	<i>399</i>
<i>Suzuki GSX-R1000</i>	<i>998</i>	<i>396</i>
<i>Honda ST1300ABS</i>	<i>1261</i>	<i>381</i>

Мы с женой оба не крупные люди. Казалось бы, все модели имеют достаточную для нас грузоподъемность. Но если вспомнить, что мы путешествуем в полной защите, то выясняется, что Honda ST1300ABS – популярный спорт-турер – оставляет нам всего 40 фунтов багажа. А вот Yamaha FJR 1300 – мотоцикл того же класса и назначения - при прочих равных позволяет загрузить 120 фунтов.

## Укладка



Чтобы не перегружать мотоцикл, нужно научиться не брать с собой ненужные вещи, а нужные брать в минимальном количестве. Например, мы с женой предпочитаем разные сорта шампуня и зубной пасты. В путешествие же мы берем маленький пузырек шампуня (ее любимого сорта, конечно) и один маленький тюбик пасты на двоих. Если жена берет с собой фен, то это специальная компактная модель для путешествий, а не то громоздкое полупрофессиональное устройство, которым она пользуется дома. И так во всем.

Но вес груза – еще не все, распределение его на мотоцикле не менее важный фактор, он напрямую влияет на управляемость. Старайтесь складывать тяжелые вещи на самое дно боковых кофров, чтобы центр тяжести был пониже. Тяжести складывайте в боковые кофры, центральный кофр и сумку на бак оставьте для легкой поклажи. Когда будете думать, что



положить в сумку на баке, помните, что в случае аварии вы можете об нее удариться, и выберите другое место для инструментов и острых твердых вещей. Старайтесь разместить поклажу так, чтобы боковые кофры были загружены равномерно.

Укладывайте вещи плотно, чтобы они не летали по кофрам и сумкам на каждом разгоне и торможении, это плохо влияет на управляемость. Закрепляйте багаж максимально надежно. Я, например, зарекся использовать резиновые жгуты для крепления крупных вещей и использую только нетянувшийся ленточный крепеж. Жгутами я притягиваю только небольшие сумочки к верху моих боковых алюминиевых кофров.

Если вам необходимо использовать жгуты, но их не к чему прицепить, купите Bungie Buddies. Этот набор содержит крючки, которые вкручиваются в крепеж кофров.

Я рекомендую более элегантное и надежное решение, а именно Helen TwoWheels Super Packing System. Это набор лент, созданный специально для закрепления багажа на мотоцикле. В него входят как длинные ленты, которыми можно привязать пару рюкзаков, так и короткие ленты с D-кольцами на концах, чтобы прихватить маленькую сумку. Особенно полезна эта система тем, кто отправляется на природу, потому что позволяет надежно закрепить палатку, спальники, пенки и другое снаряжение. На сайте Хелен в Интернете можно найти прекрасное руководство по пользованию ее системой.

И, наконец, прежде чем отправился в путешествие, измените настройки подвески с учетом возросшего веса, это сделает ваше путешествие более комфортным, а мотоцикл – более управляемым.

### **Сумка на баке.**

Хорошая сумка незаменима в дальней дороге. Практически все модели снабжены прозрачным пластиковым кармашком, в который можно положить карту и легенду. В сумку стоит класть то, чем вам приходится часто пользоваться в дороге. В моей сумке лежит бальзам для губ, крем от солнца, капли для глаз, пара бананов, запасные беруши, карандаш и блокнот, фонарик, аптечка, устройства для замера глубины протектора, мобильник и трос с замком, чтобы пристегивать мотоцикл и шлем. Если расстегнуть специальную молнию, то сумка станет еще больше, и туда войдет запасной комплект одежды.

Справа на сумку я пришил кусочек липучки, а ответный кусочек приделал к наушникам. Теперь на заправке я пристегиваю их к сумке, провода не болтаются и не мешают заправляться. Даже если я забуду вставить их в уши, они не свалятся на ходу.

### **Интегрированные кофры**

На больших люксовых турерах, вроде Honda Gold Wing или BMW K1200LT емкости для багажа интегрированы в обтекатель мотоцикла. Водителю нужно только решить, что грузить в боковые, а что в верхний кофр, и как перенести необходимые вещи от мотоцикла до комнаты в мотеле. Вторую задачу некоторые решают с помощью больших мешков для мусора, но лучше заказать сумки, повторяющие внутреннюю часть кофров. Интегрированные кофры как правило защищены от воды и имеют надежные замки.



## Жесткие кофры



Для многих мотоциклов можно приобрести багажную систему, состоящую из съемных жестких кофров и устройства для их крепления на мотоцикл. Впрочем, большие квадратные алюминиевые кофры, выпускаемые Jesse, Touratech и Harry Trails очень неудобно носить, поэтому лучше их с мотоцикла не снимать, а использовать внутренние сумки. Кофры фирмы GIVI, напротив, имеют привлекательный внешний вид, их очень удобно носить, так что внутренние сумки вам не понадобятся.

## Мягкие кофры

Если вы не хотите тратить большие деньги на жесткие кофры, подумайте о покупке мягких. Они дешевы, прочны и влагостойки, а для владельцев спортбайков и некоторых туреров являются единственной возможностью обзавестись местом для багажа. В простейшем случае кофры просто перекидываются через пассажирское сиденье и закрепляются лентами к раме и пассажирским подножкам. На ночевке кофры можно отвязать от мотоцикла и донести до номера.

Если вы заполнили все багажные емкости, но поместилось не все (обычная ситуация для тех, кто едет на природу с палаткой), можно прикрепить рюкзаки лентами на пассажирское сиденье. Если пассажирское сиденье занято, то можно прикрепить пару небольших легких сумок на крышки боковых кофров.

## БУДЬ ГОТОВ

Во второй главе мы говорили о том, что в путешествие нужно брать аптечку, комплект для ремонта шин и мобильный телефон. Давайте теперь поговорим о других необходимых вещах.

### Кредитная карта

Если вы станете расплачиваться с карточки на заправках, то ее вскоре заблокируют. Дело в том, что воры, украв карту, покупают по ней несколько галлонов бензина на колонке-автомате – если карта сработала, значит владелец пока не заявил о пропаже и карту можно использовать. Как только банк замечает подобную активность на карточном счете, он пытается связаться с вами, и если вы не отвечаете, автоматически блокирует карту.



Чтобы этого избежать, достаточно позвонить в банк, объяснить им, что уезжаете в путешествие и планируете платить за бензин с карточки, и они отключат систему слежения за вашим счетом. Конечно, лучше иметь еще как минимум одну карточку другой платежной системы, просто на всякий случай.



## Помощь на дороге



Если ваш мотоцикл сломался вдали от дома, то у вас есть два пути – или обратиться в ближайшему добровольцу, участвующему в программе вашего клуба по помощи на дорогах, или позвонить в компанию, которая оказывает помощь за деньги.

American Motorcycle Association (AMA), BMW Motorcycle Owner of America (BMWMOA) и Gold Wing Road Rider Association (GWRRA) спонсируют программы помощи на дороге для своих членов, причем помогают им добровольцы, также состоящие в соответствующей организации.

Если вы присоединитесь к программе AMA Help'n'Hand, то получите бесплатный номер телефона, по которому можно звонить 24 часа в сутки 7 дней в неделю, и оператор даст вам номер ближайшего добровольца-участника программы. Если вы состоите в BMWMOA или в GWRRA, то у вас есть Anonymous Book или Gold Book – справочник, по которому можно узнать телефон ближайшего добровольца

самостоятельно. В справочнике нет адресов и имен, зато есть указания на типы помощи, которые может предоставить доброволец.

Программа AMA распространяется на всех мотоциклистов, программа BMWMOA только на владельцев BMW, GWRRA разрешает вступать в свои ряды владельцам других мотоциклов на специальных условиях.

AMA, GWRRA, BMWMOA, HOG (Harley Owner Group) и HRCA (Honda Rider's Club of America) предлагают своим членам платные программы помощи. Доплатив незначительную сумму к членскому взносу, вы получаете бесплатный номер, позвонив по которому сможете запросить квалифицированную помощь на дороге.

Если вы уже состоите в The American Automobile Association (AAA), то можете подписаться на Enhance Roadside Assistance Benefit, эта программа покроет ваш мотоцикл вместе с автомобилем. Подписчики AAA могут рассчитывать на услуги эвакуатора и на доставку канистры с бензином, если они вдруг останутся без топлива.

Интернет-сообщество LDRider объединяет энтузиастов мотодальнобоя и ведет свой собственный хелп-лист. Люди, включенные в этот список не только помогут в случае проблем, но и выступят свидетелями ваших старта и финиша при выполнении нормативов Iron Butt Association. Структура списка похожа на Anonymous Book от BMWMOA, но чтобы получить список, нужно сначала в него записаться, то есть стать членом программы. Сейчас в списке более 400 человек.



**По мере того, как вы будете забираться все дальше от дома, вам будет все приятнее сознавать, что в случае чего можно рассчитывать на помощь единомышленников.**

\*\*\*\*\*