

Экипировка

Ты знаешь, из чего состоит мотоцикл?
А из чего состоит водитель мотоцикла?
Наверное, не очень, раз уж взялся
за чтение этой статьи

Райдер должен состоять из двух частей: а) собственно, райдера; б) экипировки. Подчеркнем: из качественной экипировки!

Езда на мотоцикле так же рискованна, как катание на горных лыжах, даунхил на велосипеде или прыжки со скейтборда на рампе. Более того, байк опаснее, ведь на нем, в отличие от скейта, можно гонять с намного большей скоростью. И падать. А падают с мотоцикла все, просто у одних это случается раньше, у других позже.

Единственный вариант облегчить последствия падения с мотоцикла – всегда надевать мотоэкипировку! Или не ехать вообще. Если ты посмотрел романтических фильмов про американских easy-райдеров и теперь считаешь, что можно ездить в жилетке и бандане, зайдя на youtube.com и набери в строке поиска «motorcycle crash». Увидел? Причем в большинстве этих роликов пострадавшие мотоциклисты одеты в экипировку.

Существует огромное количество разновидностей мотоэкипировки. Его делят по предназначению, комфорту и, не в последнюю очередь, стилю. Обтягивающий гоночный комбинезон не подходит для езды на круизере, а шлем-полулицевик и платок с черепами на шее плохо вписываются в литровый спортбайком.

Часть 1: ШЛЕМ

Согласно ПДД, единственный необходимый предмет мотоэкипировки. Советуем покупать шлем за такую сумму денег, которую не жалко было бы отдать за свою голову. Если серьезно, супернадёжный интеграл будет стоить не больше 1000 евро.

Шлем состоит из жесткой наружной оболочки, ударопоглощающего слоя толщиной 3-4 см, похожего на плотный пенопласт, мягкой подкладки из синтетических материалов, призванной сделать шлем комфортным. Визор – стекло из полимерного материала – защищает глаза райдера от встречного потока воздуха. Визоры бывают прозрачными или разной степени затемненности. Любой, даже самый дорогой, шлем рассчитан на один сильный удар, после чего его нужно заменить на новый: ударопоглощающий слой срабатывает только один раз.

Разновидности шлемов



• **ИНТЕГРАЛЬНЫЙ.** Полностью закрывает голову – от подбородка до затылка. Это максимально возможный вариант защиты головы райдера от неприятностей вроде ударов, ветра, шума, пыли. Гонщики в MotoGP ездят только в интегралах. Простым смертным такой тип шлема рекомендован в пару практически любому виду мотоцикла, за исключением кросс/эндуро байков.

Опытным
мотоциклистам
читать запрещено!

1



2

МОДУЛЯР. Внешне похож на интеграл, но подбородочная часть закреплена на шарнирах, что дает возможность легким движением руки запрокинуть нижнюю часть на затылок и превратить шлем в полулицевик. По стоимости аналогичен интегралу, по уровню защиты, акустическому комфорту и весу – немного хуже, хотя производители модуляров очень стараются.

В последнее время, наравне с классическими модулярами, появились варианты шлемов-трансформеров со съемной подбородочной частью. Их конструкция проще, что, по идее, должно повысить ее прочность, а цена – ниже. Шлемы-модуляры подходят для езды на всех видах техники, за исключением спортбайков и кросс/эндуро.



КРОССОВЫЙ. Он же эндуро-шлем.

Похож на интеграл (это он и есть), но с выпнутой нижнелицевой частью и длинным съемным козырьком для защиты от грязи и солнца. Используется вместе с очками-маской – такой же, как у лыжников и сноубордистов.

Кроссовый шлем отлично вентилируется, поэтому годится для езды на небольшой скорости. Категорически некомфортен на шоссе: шумный, козырек задирает голову вверх. Использовать его нужно только на бездорожье, катаясь на кроссаче или эндурике. В качестве исключения можно надевать кроссовый шлем для коротких вылазок в город на супермотарде.



ЭНДУРО-ТУРИСТ.

Новый класс шлемов, которым еще толком не придумали названия. Некоторые производители именуют их Dual Sport – так же, как класс мотоциклов, предназначенных для езды и по асфальту, и по бездорожью. По сути, это кроссовая каска с визором и улучшенным комфортом. Его можно запросто использовать на шоссе на умеренных скоростях, а, подняв визор, – при передвижении по лесам и полям. Такой шлем хорошо выглядит на фоне большого эндуро-туриста, немного хуже, но тоже вполне сносно, – в паре со стритом или супермота.



ПОЛУЛИЦЕВИК. Этот тип шлема тоже хорошо защищает голову, но оставляет открытым подбородок. Такая конструкция предназначена для тех, кто едет не слишком быстро и предпочитает обедать на ходу. Стоит такой предмет экипировки заметно дешевле интеграла. Бывает «трехчетверным» (закрывает ¾ головы) или «половинным», закрывающим только верхнюю часть головы. В большинстве случаев комплектуется визором. Рекомендуем использовать его для езды на «круизере», скутере или спокойном дорожнике.



ПРИМЕРКА

Подбирать шлем нужно по размеру головы согласно таблицам, которые есть на сайтах производителей. Маркировки S, M, L, XL, XXL соответствуют обхвату головы в сантиметрах. Теоретически можно выбрать шлем по таблице, на практике – мерять обязательно!

Надев шлем, нужно помотать головой: он не должен болтаться. Зато может немного давить в области щек (но не макушки!) Это нормально, подкладка еще не приняла форму головы. Хорошие модели шлемов подразумевают наличие съемных «щеки» для максимального комфорта райдера.

Часть 2: ПЕРЧАТКИ

Эта часть экипировки заслуживает того, чтобы появиться в твоём мотогардеробе вместе со шлемом. А то и раньше него. Прежде всего мотоперчатки служат для защиты кистей рук при падении. Именно своими защитными свойствами они отличаются от обычных кожаных перчаток для непогоды или рукавиц для зимних видов спорта.

Перчатки изготовлены из крепкой кожи и синтетических материалов, дополняются жесткими карбоновыми (иногда металлическими) вставками на суставах. Вставка может и не быть вовсе, но обязательно будут уплотнения, поглощающие удары. Правильные перчатки должны иметь достаточно длинный раструб, прикрывающий манжету куртки. В случае падения раструб уберет рукав куртки от заворачивания и, как следствие, предплечье райдера от травмы.

Немаловажным функциональным моментом перчаток является вентиляция и способность оставлять руки райдера сухими в дождь.

Разновидности перчаток

СПОРТИВНЫЕ. Максимум защиты и вентиляции. Такие перчатки обязательно оснащены длинным раструбом, карбоновыми или титановыми накладками на суставах, синтетическими вставками (иногда эксклюзивными – например, из кожи ската) на ладонях, препятствующими истиранию. Особенность классных спортивных перчаток – чувствительная кожа ладонной части для максимального контроля рукоятки газа. Годятся для езды на спортбайке/стрите.



ДОРОЖНЫЕ/ТУРИСТИЧЕСКИЕ. В плане защиты – упрощенный вариант спортивных перчаток, в плане комфорта – их улучшенная версия. Дорожные/туристические перчатки комплектуются ограниченным набором жестких вставок. Рукавицы для туризма обязательно имеют длинный раструб, добавляющий комфорта на трассе, дорожные перчатки могут быть как длинными, так и короткими. В производстве таких перчаток в равных долях используется кожа и синтетические материалы, последних может быть даже больше. Рекомендованы для использования на любом дорожном мотоцикле.



Рекомендованы для использования на любом дорожном мотоцикле.

КРУИЗЕРНЫЕ. Производители почему-то считают, что стиль здесь важнее защиты. Мы с этим не согласны, но ничего поделать не можем. Констатируем: перчатки для езды на круизере делают из кожи, защита – лишь уплотнения. Такие рукавицы обязательно короткие, нередко с обрезанными пальцами, что, вероятно, добавляет их владельцу крутизны.



КРОССОВЫЕ.

Короткие синтетические перчатки с развитой вентиляцией и защитными уплотнениями. Жесткие накладки отсутствуют, поскольку в случае падения на рыхлый грунт (а на бездорожье именно такие и случаются) травму можно получить от самих накладок. Подходят для покатушек по бездорожью на кроссаче или эндурнике.



▲ Для кросса и эндуро используют одни и те же ботинки



▲ Для путешествий на тяжелом эндуро придумали гибриды туристических и кроссовых ботинок



▲ В городе уместны неброские короткие полуботинки

ПРИМЕРКА

С перчатками все просто: они должны комфортно сидеть на руке, не давить и не натирать. Новые спортивные перчатки могут немного сковывать движения, но, поскольку пошиты из кожи, быстро растянутся в нужных местах и примут форму рук.



▲ Открытые шлемы хороши для скутеров



▲ Правильный байкер на круизере взор не прищипает



▲ Гонимый комбинезон уместен только на трассе в паре со спортбайком

Разновидности мотокурток

СПОРТИВНАЯ. Честно говоря, мы выдумали этот тип куртки, чтобы тебе было легче разобраться в мотоэкипе. Это короткая, обязательно кожаная куртка с мощной защитой плечей/локтей, минимумом карманов и, возможно, даже аэродинамическим горбом. В последнем случае она является частью раздельного гоночного комбинезона. Подходит для езды на спортбайке или быстром стрите.



ДОРОЖНАЯ. Куртка для ежедневной езды на мотоцикле. У нее есть 3-4 кармана для документов и мелочевки, она в меру короткая, встроенная защита отработает в 90% случаев, которые могут возникнуть на дороге. Дорожная куртка может быть как текстильной, так и кожаной. Стилей и фасонов – великое множество, но в целом куртка для круизера конструктивно мало отличается от куртки для стрита.

Как правило, дорожная куртка имеет подстежку, которая будет греть райдера в прохладную погоду. Некоторые текстильные куртки на 50% и более состоят из сетчатого материала. Такой экип незаменим жарким летом, но совершенно не годится для езды в дождь.

ТУРИСТИЧЕСКАЯ. Удлиненная текстильная куртка для дальняков. Оснащена множеством карманов, несколькими подкладками и, как правило, упрощенной, по сравнению с дорожной курткой, защитой. Не то чтобы протекторы на локтях и плечах в путешествии не нужны, просто комфорт в дальней дороге важнее. Туристическая куртка никогда не промокает.

Как и обычная дорожная, туристическая куртка универсальна по своей сути. Ее можно надевать для путешествий на стрите, круизере и большом эндуро.



Часть 3: МОТОКУРТКА

Обязательная часть мотогардероба, является элементом и комфорта, и защиты. В хорошей мотоциклетной куртке, в отличие от гражданской, тебе будет комфортно в жару, в дождь, на скорости 200 км/ч и даже при падении с мотоцикла, если такую ситуацию вообще можно считать комфортной.

Куртки шьют либо из кожи, либо из текстиля (возможны гибридные варианты). Преимущества кожаной куртки – долговечность, удобство, высокие защитные свойства. Недостатки – большой вес, сложное обслуживание. Присматриваясь к «коже», обращай внимание на наличие вентиляционных отверстий и клапанов. Без них в жару кожаная куртка парит не хуже шубы.

Текстильные куртки технологичнее кожаных априори: они легче, практичнее, имеют самые разные фасоны и покроя. Недостаток текстиля – в том, что при падении и скольжении синтетическая ткань плавится и передает ожог на тело райдера, чего никогда не произойдет с кожаной курткой. Как правило, текстиль не имеет проблем с вентиляцией, свойственных коже.

Мотокуртка должна иметь защиту в пяти местах: на спине, на плечах и локтях. В крайнем случае, должны присутствовать карманы для установки защитных протекторов (приобретаются отдельно).

ПРИМЕРКА

Кожаная мотокуртка в застегнутом состоянии должна сидеть достаточно плотно, нигде не топорщиться, не провисать и не болтаться. В идеале в ней должно быть немного трудно дышать. Это не шутка, со временем кожа разносится.

Текстильные куртки не разнашиваются, зато часто имеют разные тесьмы/застежки, позволяющие подогнать экип по фигуре. Это необходимо для того, чтобы удерживать на правильных местах (локти и плечи) защитные протекторы.

Часть 4: МОТОБОТЫ

Нижние конечности нужно оберегать и защищать так же тщательно, как и верхние. В случае аварий они страдают едва ли не в первую очередь. Даже такое невинное ДТП, как завал мотоцикла на бок на светофоре, чревато как минимум сильным ушибом ноги.

Мотоциклетную обувь изготавливают из кожи или кожзама, резины и пластика. Она сильно различается по цене и уровню защиты. Самые простые ботинки стоят не дороже обычных кроссовок и защищают примерно на том же уровне; обувь для профессионального мотоспорта стоит в разы дороже. Комфорт гражданского ношения мотоботинок, как правило, обратно пропорционален уровню защиты: в навороченных гоночных сапогах удобно ездить, но крайне неудобно ходить.

Разновидности мотоботинок



СПОРТИВНЫЕ. Высокие, технологичные, с максимальным уровнем защиты для езды по асфальту. Надежно защищают носок, пятку, голень и шиколотки. При этом благодаря шарнирному каркасу нога сохраняет подвижность, достаточную для того, чтобы переключать передачи и выжимать лапку заднего тормоза. Часто имеют съемные детали – «красходники» (например, слайдеры на внешней части стопы). Будут уместно выглядеть в паре со спортбайком или мощным стритом.

ДОРОЖНЫЕ. Такие же, как спортивные, но с упрощенной защитой и увеличенным уровнем комфорта. В дорожных ботах можно ходить, а не только ездить на байке. Они часто изготовлены с применением влагозащитной мембраны, поэтому не боятся дождя. Такие боты хорошо подойдут для езды на стрите.



Существует еще один подвид дорожных ботинок – укороченные. Судя по стилю и конструкции эти боты охватывают более широкую аудиторию райдеров, чем только владельцы стритов. Обувь в виде кроссовок с усиленными пяткой/носком подойдет для скутеристов. Есть также мотоботинок в гражданском стиле, которые уместны для езды на круизере.



КРОССОВЫЕ. Высокие, почти до колена, наполовину состоящие из защитных пластин и укомплектованные застежками, как на лыжных ботинках. Кроссовые боты – наиболее «дубовые» из всей мотообуви. В них невозможно ходить – только ездить на кроссаче или эндуро в диких местах. Там твои конечности нужно защищать не только от возможных завалов мотоцикла на ногу, но и от ударов о камни, деревья или от хищных зверей и прочих неприятностей.

ТУРИСТИЧЕСКИЕ. Высокие, кожаные, достаточно комфортные для хождения по земле. И обязательно непромокаемые! Уровень защиты здесь – как у высоких дорожных или немного ниже. Почему-то принято шить туристические боты преимущественно в классическом стиле, поэтому они будут хорошо смотреться с круизером или классическим дорожным туристом.



▲ BMW как бы намекает, что к их спортбайку S1000RR хорошо подойдет фирменный комбинезон BMW

Часть 5: ВСЕ ОСТАЛЬНОЕ

Указанный выше экип – базовый и наиболее используемый. Если ты обзавелся шлемом-перчатками-курткой-ботами, можешь делать в наполнении своего мотогардероба паузу и смело кататься на мотоцикле. Ты уже находишься в надежных руках мотоэкипа.

«Второй эшелон» популярных вещей для езды на мотоцикле составляют штаны (кожаные или текстильные, со множеством карманов или с одним-двумя), жилетки (защиты от них никакой, только стильный вид и только для райдеров на круизерах), защита (рекомендуем как можно раньше обзавестись наколенниками – очень полезная вещь; налокотники, черепаху и защиту шеи стоит покупать только в случае уклона в особо рискованные покатушки), комбинезон (если ты собираешься выезжать на спортбайке на трек – обязательно покупай; экипированный в комбез человек, разъезжающий на круизере, скутере или туристе, по городу, выглядит крайне нелепо).

ПРИМЕРКА

Ничем не отличается от таковой при покупке обычной обуви. Мотообувь должна сразу плотно сидеть на ноге, но ни в коем случае не давить. В отличие от гражданских ботинок, мотоциклетные плохо разносятся из-за наличия пластиковой защиты.