

## Движение в колонне. Лядецкий Павел

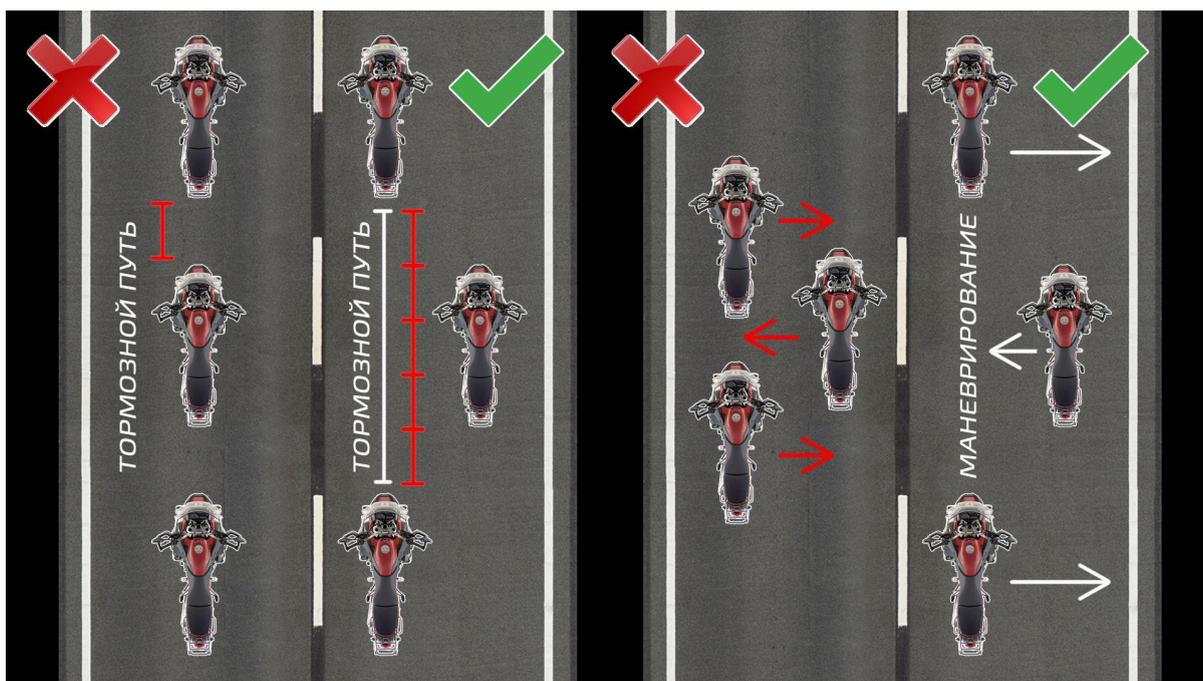


### Блок 1. Общие правила движения в колонне

#### 1. Правило №1 - шахматный порядок движения в колонне

В колонне (даже если вас двое - это уже колонна) вы никогда не едете параллельно друг другу в рамках одной полосы. Всегда один мотоциклист едет в правой "колее", второй - в "левой". Это ГЛАВНОЕ правило при движении колонны и оно не нарушается никогда. Почему это так важно?

- Накапливание тормозного пути. Когда вы едете друг за другом в линию - у вас минимум расстояния до впереди едущего. Вы чуть замешкались на торможении, следом за вами райдер тоже чуть опоздал, и вот - четвёртый мотоциклист влетает в третьего и собирает всю колонну. При шахматном порядке у вас запас на торможении как минимум в три раза больше
- Возможность манёвра - боковой интервал. Всегда должен соблюдаться - ведь впереди едущий товарищ может захотеть объехать ямку, и не глядя нырнёт вправо. А там вы. Всегда должен быть обеспечен запас на манёвр - поэтому справа или слева от вас всегда пустое место, а не товарищ по колонне. Как определить это расстояние? Вы должны видеть в зеркале впереди едущего мотоциклиста его голову. Это значит, что и он вас видит. Не залезайте в мертвые зоны
- Видимость, угол обзора. Вы элементарно больше видите, когда перед вами не спина товарища по колонне, а пустое место и дорога



## 2. Правило №2 - смотрим на дорогу, а не на спину впереди едущего мотоциклиста

На самом деле, практически правило №1 - куда смотрю, туда и еду. Вы обязаны помнить про это всегда, и в колонне - особенно! Крайне важно это для третьего по счёту человека в колонне - первый смотрит сам перед собой, второй в целом тоже, а вот дальше - хочется смотреть уже только на спины впереди едущих. Но тогда все их ошибки - ваши ошибки, все их косяки - ваши косяки.

- Торможение. Залипли взглядом на впереди едущем мотоциклисте? И вот вы уже в экстренно оттормаживаетесь, потому что начало торможения - это закрытый газ, стоп-сигнал ещё не сработал, а вы это проморгали начало торможения - а всё-равно идёт запаздывание на время реакции водителя.
- Торможение - это не причина, это следствие. Смотрите вперёд и понимаете - что вот мы догнали фуру, сейчас сбрасываем газ, сейчас слегка притормаживаем, понижаем передачу и готовимся к обгону. И тогда вся колонна тормозит как одно целое, а не догоняет первых, рискуя в них въехать.
- Повороты. Если ты не готов к повороту - ты его не пройдёшь. Поворот надо видеть заранее, соотносить свою скорость и скорость колонны, принимать решение - а не слишком ли быстро едет ведущий и не надо ли тебе притормозить? Если надо - притормаживаешь и спокойно поворачиваешь. А если поворот для тебя неожиданность, а впереди едущий товарищ вошёл в него слишком быстро - то ты испугаешься, взгляд упадёт на обочину и вот - ты уже вылетел с дороги и разбил байк.
- Угол обзора и контроль ситуации. Ты банально видишь ямы, встречи, светофоры и т.д., анализируешь дорожную обстановку и следишь за дорогой. Не забывай - ведущий колонны тебе ничего не должен, на дороге ты отвечаешь сам за себя.



ВЗГЛЯД В СПИНУ



ВЗГЛЯД ВНУТРЬ ПОВОРОТА

### 3. Количество мотоциклов в колонне: от двух до пяти

Почему это важно? Слишком большая колонна будет растягиваться, шестеро мотоциклистов в длину - это целая фура. Вас тяжело обгонять, вам тяжело обгонять, сложно проезжать светофоры и т.д. Идеальное количество - три, максимальное - пять. Если вас шестеро - разбейтесь на две тройки и держите между ними расстояние для одной-двух машин. Не забывайте, вы далеко не самые быстрые на дороге, вас обязательно будут обгонять на трассе, а в плотном городском трафике между вами обязательно будут втискиваться автомобили - не потому, что они такие плохие, а просто для того, чтобы поменять ряд, повернуть налево/направо и т.д. Плюс голова колонны не сможет контролировать, что происходит сзади, когда мотоциклистов слишком много.



МОТОБАРДАК



МОТОКОЛОННА

#### 4. Расстояние между мотоциклистами в колонне

Достаточное, чтобы мотоциклист перед вами мог маневрировать влево-вправо, но не настолько большое, чтобы между вами могла вклиниться машина. Посторонних участников движения в колонне быть не должно. На трассе это расстояние будет чуть больше (скорости выше), в городе - чуть меньше. И не забывайте - вы должны видеть в зеркале голову водителя перед вами. Это значит, что и он вас видит. Не залазьте в мертвые зоны



#### 5. В колонне каждый думает и принимает решения сам за себя

Если первый пошёл на обгон - это не значит, что вся колонна тоже пошла на обгон. Это значит, что вы посмотрели, а как там впереди, есть ли запас до встречи, и только потом принимаете решение - обгоняю или нет. То же самое касается перекрёстков и светофоров - вы не должны проскакивать изо всех сил уже на красный. Остановились, переждали светофор и поехали дальше - в колонне заметят ваше отсутствие и подождут вас у обочины.

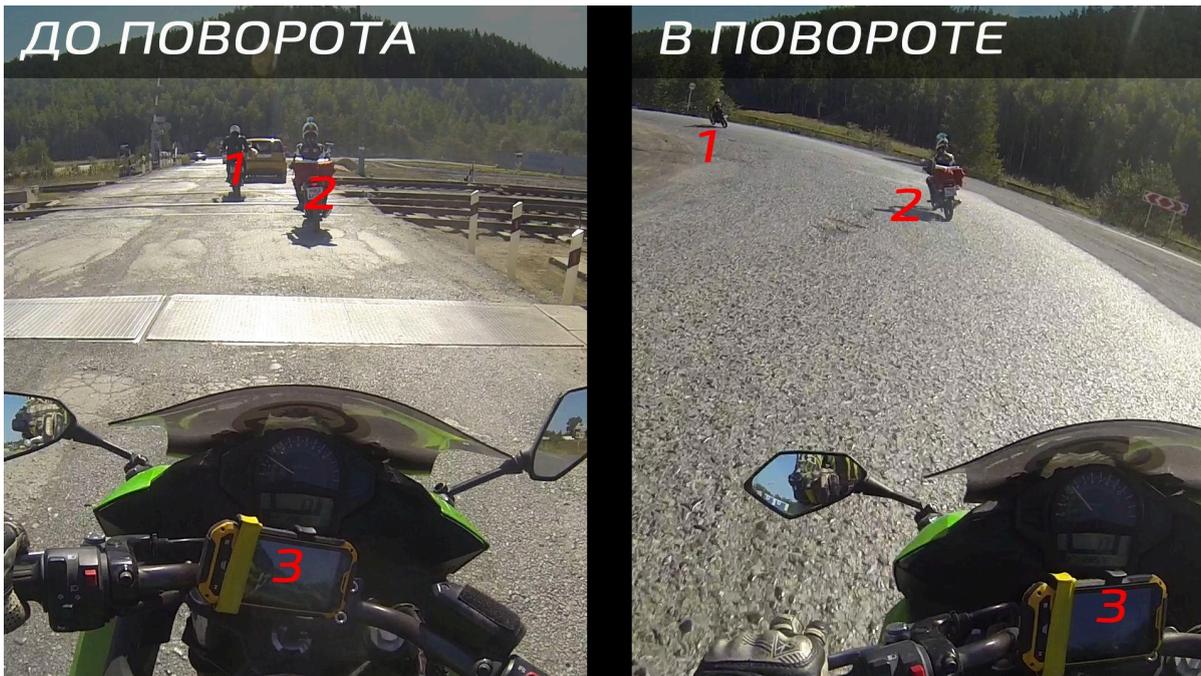


**6. В колонне вы всегда следите за товарищем сзади**

Постоянный контроль ситуации по зеркалам. Если кто-то отстаёт, он не всегда успевает подать сигнал о том, что отстал - те же светофоры. Тогда вы должны посигналить, голова колонны обратит на это внимание и примет решение, а как поступать. Опять же важно понимать, что даже при условии 5-ти мотоциклов в колонне, первый не видит пятого и не может знать, отстал он или нет

**7. Порядок движения в колонне**

В каком порядке колонна стартует: 1-2-3-4-5, в таком порядке она постоянно едет. На обгонах, в поворотах - не важно. Если вы захотите подбодрить менее опытного товарища, выйдя на обгон - обогнав и его и впереди идущую фуру - вы его только ещё больше напугаете, и он за этой фурой будет плестись вечно. А вы совсем утратите контроль над колонной.



#### 8. Условные знаки в колонне

Примитивные и только самые необходимые:

- направо/налево

На поворотники внимание обращают далеко не все. Ну и например, лампочка может перегореть. Хочешь повернуть на перекрёстке? Дополнительно помаши рукой направо или налево

- обгоняй

Так бывает, что замыкающий обгоняет колонну, а затем ему надо вернуться на своё место. Для этого прижимаемся вправо и машем назад/вперёд - обгоняйте

- притормози

Особенно актуально, когда колонна идёт быстро, а останавливаться надо. Чтобы торможение не стало неприятным сюрпризом, машем сверху вниз - потише, дескать

- опасность слева/справа

Знакомо всем, кто гонял на треке и просто ездил в колонне. Видишь впереди яму/посторонний предмет/ещё что-нибудь? Вытягиваешь ногу в сторону опасности

Все эти обозначения примитивны и интуитивно понятны любому мотоциклисту

#### 9. Случайные попутчики

Догнал мотобратьев и решил поехать с ними вместе? Без проблем, пристраивайся в хвост колонны, только не жди, что за тобой тоже будут следить. Тут вся ответственность - на тебе. И на ближайшей остановке поговори с ребятами, если хочешь полноценно ехать в колонне. И помни правило №1 - всегда соблюдай шахматный порядок

#### 10. Дурачки идут лесом

Последнее правило Блока 1: все неадекватны исключаются из колонны. Не соблюдаешь порядок, колонна едет слишком медленно? Едешь один сам по себе. Любишь пошалить на дороге, поиграть в шашечки, покозлить на заднем?

Вон из колонны и едешь сам по себе. Вести колонну итак очень сложно, и все неадекватны тут же из колонны должны исключаться.



## Блок 2. Твоё место в колонне

### 1. Ведущий (голова колонны)

Ведущий в колонне - либо один из самых опытных райдеров, либо самый медленный (только когда нет возможности поставить опытного райдера). Рассмотрим две ситуации:

Вариант 1: в колонне все бывалые люди, не первосезонники. Всё прекрасно, замыкающего ставим самого опытного, ведущего - просто опытного и вперёд! Всё здорово

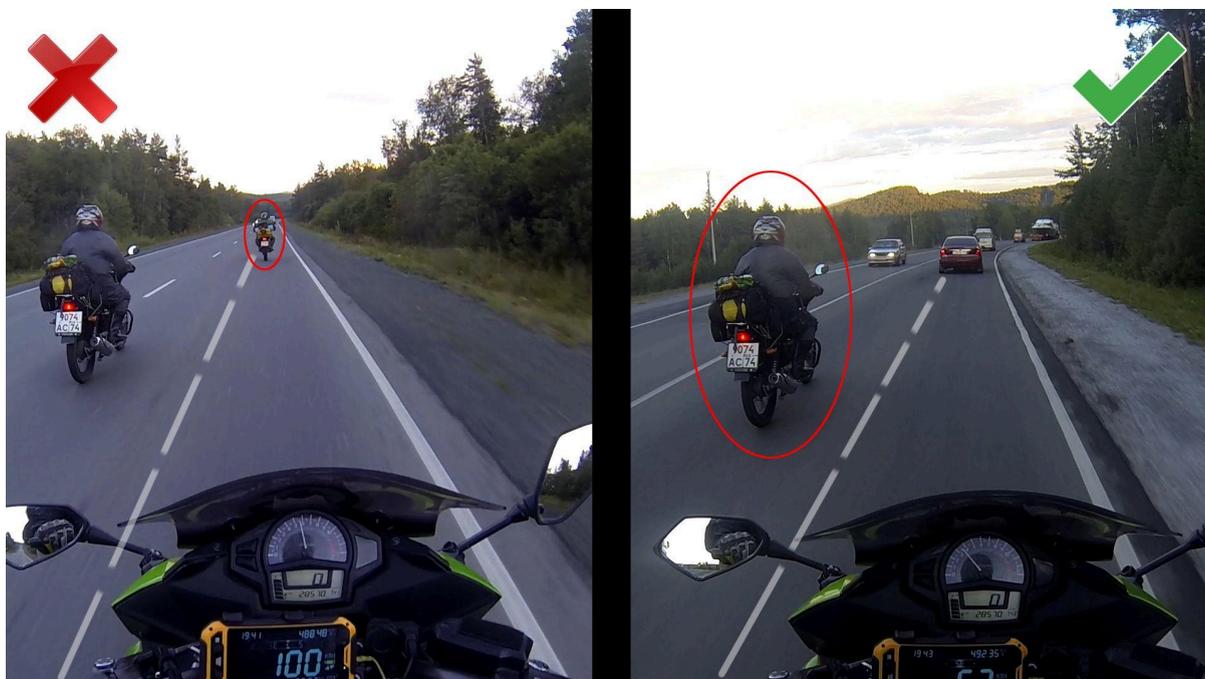
Вариант 2: в колонне ты один грамотный товарищ и с тобой одни новички. Что делать? Сам встаёшь замыкающим, первым ставишь самого медленного. Именно замыкающий контролирует всю колонну.

Если ты ведёшь колонну, то помни:

1. Не торопись. Ехать надо так, чтобы за тобой успевала вся колонна.
2. Не торопись в поворотах. Помни, не все регулярно тренируются на треке, в отличие от тебя, и поворот - это стресс.
3. Не торопись на перекрёстках. Тебе же не проскочить на мигающий зелёный надо, а всю колонну через перекрёсток провести
4. Будь внимателен на обгонах. Твоя задача - не кое-как обогнать самому, а обогнать так, чтобы была возможность обгонять и у остальных членов колонны.
5. Постоянно следи за ситуацией сзади. В идеале - ты должен постоянно видеть замыкающего.
6. Подавай знаки. Увидел яму? Махни ногой, что она слева/справа. Заботься о колонне, не надейся на опыт остальных райдеров.
7. Занимай место в левой колее.

Правило №1 для ведущего колонны - всегда ехать в левой колее. Почему это так важно?

1. Проще на обгонах. Не надо перестраиваться из правой колее в левую, а затем обгонять
2. Угол обзора. Из левой колее ты видишь полосу встречного движения, из правой - только обочину (в случае, когда впереди ты догнал машину). От встречи опасности всегда больше
3. Тебя видит автомобилист, которого ты догнали. Мало кто смотрит в центральное и правое зеркало, в левое зеркало ситуацию контролируют постоянно. Заметят тебя - заметят всю колонну
4. Тебя видит автомобилист, который обгоняет колонну. Будешь ехать справа - в тебя перестроятся при завершении обгона (колонна длинная и обогнуть её непросто, поэтому никто не будет выдерживать большие интервалы)
5. Тебя видит автомобилист, который обгоняет по встречке. Будешь идти справа - он неправильно посчитает расстояние, и при завершении обгона может зацепить колонну.
6. Возможность манёвра влево-вправо. Тебе, как первому, достаются все ямы и опасности. Остальные уже видят твои действия и успевают среагировать. Двигаясь в правой колее у тебя только один вариант - взять влево. Двигаясь слева, у тебя всегда есть возможность уйти как вправо, так и влево на встречку
7. Как быть, если ведущий едет справа? Соблюдать шахматный порядок! Это правило №1 для колонны. А ведущему потом сделать выговор



## 2. В середине (рядовой райдер в колонне)

Тебе гораздо проще, чем замыкающему или ведущему колонны. И правила для тебя очень простые:

1. Всегда соблюдай шахматный порядок. Ситуация на дороге меняется, и то, что ты начал движение в правой колее колонны вовсе не значит, что ты в ней и

закончишь.

2. Смотри на дорогу. На дорогу смотри! А не на впереди едущего товарища. Контролируй ситуацию спереди.

3. Смотри по зеркалам. Колонна отстаёт? Посигналь, привлеки внимание ведущего колонны.

4. Думай за себя. Обгоны, проезд перекрёстков - ты определяешь, ехать или остановиться.

5. При торможении - тормози. У мотоцикла очень сильное торможение двигателем, вот только стоп сигнал при этом не срабатывает. Хочешь притормозить? Обязательно подожми тормоз, дай сигнал другим участникам колонны



### 3. Замыкающий

Всегда самый опытный райдер. Не самый быстрый (хотя это тоже важно), но обязательно самый опытный. Как правило, именно замыкающий “ведёт” и контролирует колонну. И минимум 50% ответственности за колонну всегда на нём. Почему важно быть быстрым? Колонна всегда растягивается (хотя бы при тех же обгонах) и замыкающему всегда приходится “догонять”.

Если ты замыкаешь колонну, то помни:

1. Терпение. Как бы не тупили новички перед тобой в колонне, не стоит их обгонять и что-то размахивать руками (самый распространённый пример - обгоны на трассе. От того, что ты обгонишь фуру, типа показать своим примером, что это не страшно - новичка ты запугаешь ещё больше).

2. Контроль ситуации. Тебе сложнее всего не залипать на спине впереди едущего - контролируй дорогу постоянно.

3. Положение в полосе - по середине или в левой колее. Но помни, что тебя могут начать обгонять справа - следи, что там делают автомобилисты за твоей спиной. Вообще, твоё положение на дороге - самое непостоянное. От того, как ведут себя другие участники дорожного движения, ты можешь быть и

посередине, и слева, и справа. Главное - не допускать, чтобы в колонну вклинивались автомобили (особенно на трассе)

4. Думай даже за ведущего колонны. В вашем направлении движения 2 полосы, вы в правой - впереди фура. Слева сзади за вами машины, но вы явно собираетесь обгонять - значит ты первый (одновременно с ведущим) перестраиваешься в левую полосу, образуя таким образом коридор, в который перестроится вся колонна.

5. Тебе на торможении - самая сложная задача, ты последний начинаешь тормозить, и если ты не следишь за дорогой - это фатально. А ещё хуже, если за дорогой не следят водители за твоей спиной. Тормози заранее, чтобы автомобилисты тоже начинали торможение раньше. И помни, торможение - это нажатие на тормоз, а не только сброс газа.

6. Надо остановить колонну? Обгоняешь всех и знаками показываешь остановку, прижимаясь вправо. И не забывай, если ты просто тихонько остановишься по своим нуждам - тебя потеряют, развернутся и начнут искать.

7. Колонна распалась (светофор, серьёзно отстали на обгонах) - твоя задача занять место ведущего (не всегда, по ситуации: например остальные участники не знают дороги).



### Блок 3. Место движения колонны

#### 1. Город

Избегай передвижения колонной в городе всегда, когда есть возможность. Трафик слишком плотный, а колонна - это очень неповоротливый организм. Идеальная ситуация - разбивать колонну на пары и тройки, и таким составом уже ехать. Будь особенно внимателен при проезде перекрёстков - помни, от того, что ты едешь в колонне, у тебя нет никакого приоритета перед другими участниками движения. Соблюдай шахматный порядок всегда, даже в паре.

## **2. Трасса**

Помни - скорость на трассе, это не скорость в городе. Держи чуть больший запас по дистанции и не фиксируй взгляд на спине впереди едущего мотоциклиста.

### Блок 4. Время движения

#### **1. День**

Ведущий колонны - включи дальний свет. Твоя задача не заботиться о других участниках дорожного движения, а сделать себя и колонну заметнее. Ты уже отвечаешь не только за себя, а за всех участников в колонне. Остальным - включить ближний свет, не слепите других участников колонны своим отличным дальним. Но и заметным надо быть всё-равно.

#### **2. Ночь**

В идеальных условиях - вы ничего не меняете в порядке ведения колонны. И следующие рекомендации - только для колонны с проверенными райдерами, с которыми вы путешествуете не в первый раз!

Зачастую получается так, что на мотоциклах достаточно слабый свет и держать скорость даже 100-110 некомфортно даже с дальним светом. Что делаем в такой ситуации? Замыкающего ставим вторым за ведущим колонны и он занимает место в слепой зоне ведущего (сбоку чуть сзади, в правой колее) и тоже включает дальний свет. В такой ситуации мы получаем очень хорошо освещённую дорогу, но замыкающий (теперь он второй) должен быть предельно внимательным, постоянно смещаться назад в случае необходимости манёвра ведущего колонны и не забывать выключать дальний свет. Такая постановка ОЧЕНЬ требовательна к замыкающему (второму в колонне) и его пониманию дорожной ситуации - т.к. ведущий колонны его не видит и в случае необходимости будет маневрировать вправо так, как будто там уже никого нет.

## Блок 5. Сопровождение колонны на открытии/закрытии сезона



1. Ты не инспектор ГИБДД и не имеешь права нарушать правила. Соблюдай скоростной режим и т.д., а в случае, если у вас нет согласования на проезд колонны (а значит и машины сопровождения) - проезжай перекрёстки по правилам и тормози колонну, когда загорается красный.
2. Не летай мимо колонны как угорелый вперёд-назад. Соблюдай скоростной режим.
3. Не ругайся с другими водителями, но и не допускай их вклинивания в колонну. Конфликты с размахиванием кулаками недопустимы.
4. Следи за мотоциклистами в колонне. Они тоже должны ехать спокойно, а не начинать гонять и козлить. Никакого станта в колонне!
5. Участники колонны должны ехать строго в одной полосе. Вне этой полосы - только отсекающие в спец. жилетках.

Вместо окончания: ссылки на ДТП, произошедшие из-за несоблюдения правил поведения в мотоколонне:

[Вилли в колонне \(см. 00:35\)](#)

[Стант в колонне \(см. 00:30\)](#)

[Неорганизованная колонна \(см. 00:25\)](#)

[Неправильный обгон колонны](#)

[Колонна в междурядье](#)

[Обгон колонны \(см 0:30\)](#)