

В этой теме будем делиться своим опытом маневров на велосипеде в городском потоке. Речь о маневрировании на перекрестках и развязках для уменьшения времени пути. Прежде всего, хочу предупредить, что некоторые из этих маневров вообще никак не отражены в ПДД и **делаются на свой страх и риск**. Твердо оцените свои силы, уверенность и реакцию, прежде чем что-то повторять. Пожалуйста будьте осторожны и внимательны.

### "Дорожный раздел"

Итак, начнем:

1) Если на перекрестке со светофором надо повернуть направо, внимательно осматриваем тротуары на наличие пешеходов, траектория движения которых может пересечься с вами, и, если путь свободен поворачиваем вправо независимо от светофора. Если вам был красный, то вы просто пристраиваетесь к потоку с правой стороны, как обычно.

плюсы: Экономит время стояния на светофоре.

минусы: если вы не были внимательны - влетите в пешехода или при возникновении поблизости на дороге независимой от вас аварийной ситуации вас размажет какой-нибудь водитель, который был вынужден по каким-либо причинам влететь в обочину.

2) Если на перекрестке со светофором надо ехать прямо, а вам горит красный. Убедитесь в отсутствии пешеходов, траектория движения которых, может пересечься с вашей и поворачивайте направо, как в пункте 1, проехав пару метров или чуть больше, найдите брешь в потоке машин и совершите разворот на 180 градусов(*upd. Этот момент очень опасен и требует особого внимания, лучше всего искать "брешь" побольше*), переехав на другую сторону дороги, затем обратно до перекрестка и снова направо.

плюсы: Позволяет пересечь перекресток не снижая скорости, экономия времени до 2x минут за каждый такой перекресток.

минусы: Работает только на небольших перекрестках с однополосным движением в каждую сторону. Если поток машин плотный и скорость высокая - от перекрестка до разворота можно проехать несколько десятков или даже пару сотен метров, сведя на нет экономию времени (ну хоть скорость не потеряете). Так же если вы будете недостаточно внимательны, особенно на развороте - вас сбьют, тогда вместо сокращения пути следования вы сократите жизненный путь : (.

3) В плотном многорядном потоке со средней скоростью ниже 25 км\ч бывает очень удобно, а порой и необходимо, перестраиваться из "велосипедной" полосы в полосы мотоциклистов(*upd. При перестройке не забываем показывать повороты, избавьте водителей от сюрпризов*), между авторядами. Иногда это нужно чтобы объехать автотранспорт, который слишком сильно прижался к обочине и не оставил вам места для проезда, иногда чтобы была хоть какая-то возможность уйти влево или прямо а не вместе с основным многорядным потоком направо, это очень актуально [здесь](#). Сильно облегчает процесс узкий руль.

плюсы: Иногда без этого просто не проехать, особенно в час пик.

минусы: Ну тут вы вряд ли сбьете пешехода (хотя и такое возможно), скорее можете снести кому-нить зеркало или налететь на услужливо открывшуюся дверь или влететь в багажник перестраивающемуся авто. А да, еще вас может задавить мотоциклист, встречаются редко, но ездят довольно быстро и по тем же полосам. На всякий случай, избегайте ездить по разделительной полосе в середине дороги, это нервирует водителей (что понятно) да и вас встречное авто может так "поцарапать" пластиря не хватит.

4) Преодоление крупных перекрестков прямо. Крупные перекрестки преодолеваются на зеленый свет ибо пункт 2 тут явно не прокатит (если вы не суицидник, конечно). Проблему в данных перекрестках составляет автотранспорт, поворачивающий направо с вашей полосы и автотранспорт, поворачивающий направо, с противоположной стороны (эти представляют особенную опасность). Перво наперво, подъезжая к перекрестку смотрите, какой вам выпадает свет, иными словами, понадобится ли вам делать остановку. Если свет вам уготован зеленый - перестраивайтесь и занимайте место между крайнеправым рядом и следующим, делать это надо только в том случае если замечаете мигающие поворотники (поворот вправо) и снижение скорости в крайнеправом потоке. Если поворачивать не собираются - просто езжайте в своей полосе, маловероятно, что вас подрежут. В любом случае вам надо встать сбоку от того ряда, который гарантированно поедет прямо. В том варианте когда вам выпадает красный все намного проще. Выезжаете чуть вперед (я обычно встаю сразу после зебры) аккурат между траекторией тех кто поедет прямо и тех кто свернет направо (они должны уйти направо уже за вашей спиной). Только не заходите вперед слишком сильно, не забывайте, что вам красный. Если присмотреться можно заметить нужный вам пятак по следам покрышек. Это такой треугольник "нетронутого" покрышками асфальта - он вам вполне точно подскажет место по которому не проходит траектория движения большинства авто. Находясь на нем вы не будете ни для кого помехой, что самое важное.

Плюсы: этот метод очень спасает в случаях, когда на перекрестке сперва загорается зеленая стрелка вправо и только потом зеленый для движения прямо.

минусы: читай пункт 1, случай с выплевевшим автомобилем. В любом случае надо очень внимательно следить за теми кто поворачивает направо из потока противоположного вашему. Эти ребята сильно ускоряются и вас могут слегка "не заметить"

5) Повороты влево на крупных перекрестках. Самый простой и логичный способ преодолеть крупный перекресток налево - это пересечь его прямо, затем еще раз, но уже в другом направлении. Сторонникам буквы ПДД рекомендуется делать это спешившись, по пешеходке. Я обычно пользуюсь пунктом 4, два раза. Однако если на светофоре горит зеленая стрелка влево, и красная прямо - это означает, что на перекрестке 2 потока авто, те что идут вправо (от вас), со встречки и те, кто уходят влево с вашей стороны (к нему-то мы и прижмемся). Ваша задача аккуратно проехать между этими двумя потоками, обычно это не так сложно ибо там достаточно места. Еще можно повернуть влево, заранее перестроившись к крайнелевому ряду авто, использовав пункт 3, но такое стоит проделывать, только в условиях загруженного трафика, или если ваша скорость сравнима со скоростью автопотока.

плюсы: Экономия времени при преодолевании перекрестков.

минусы: Все как обычно, если кто-то не заметив вас сделает неожиданный маневр или попытается перестроиться вправо из крайне левого ряда, вас могут слегка помять.

6)(**New**)[Езда в аэродинамическом мешке](#) ("Лифт"). Если вы устали и вам хочется сэкономить силы при езде можете попробовать этот метод. Для этого нам потребуется габаритный транспорт(автобус, фура, троллейбус), едущий со сходной с нашей скоростью. Все, что требуется это аккуратно сесть к нему на колесо. Держите дистанцию в 0.5 - 1 метр позади, сделайте передачу пониже и аккуратно крутите. Отсутствие встречного ветра позволит вам ехать довольно долго на большой скорости и экономя массу сил. Взгляд стоит держать на стоп-сигналах транспорта и на видимом куске асфальта между вами. Исполнять такое лучше не в час пик и не в центре города а на свободном шоссе, причем лучше на знакомом участке дороги, иначе неожиданная яма или открытый люк сыграют с вами злую шутку. Не стоит сильно опасаться резкого торможения фуры, обычно, при исправных тормозах, на велосипеде тормозной путь меньше (фикс для этой цели не подходит).

плюсы: Существенная экономия сил и прибавка к скорости. Нет ничего приятнее, чем сесть на хвост лесовозу где-нить на трассе за 80 км от дома.

минусы: Если вы сели на хвост не троллейбусу - можно наглотаться выхлопа по-самое не балуйся, да и ямы и случайные препятствия на дороге могут поспособствовать получению травм.

### "Мясной раздел"

Итак, если предыдущий раздел был рассчитан на тех, кто предпочитает двигаться по автомобильным дорогам, этот раздел должен порадовать тех кто, даже в городских условиях ищет где бы "порубиться" (как я уже сказал, этот раздел будет требовать поправок от более компетентных поклонников "стритцифера".

1) Подземные и надземные переходы. Ни для кого не секрет, в том сколько удовольствия доставляет "Пульнуть пролетку" на мясном ФРе , или просто аккуратно скатиться по ступенькам вниз на хардтайле. Но не каждый знает, что по этим же ступенькам можно вполне успешно подниматься вверх. Для этого нужны 3 вещи: Низкая передача, мощные ноги и подходящий байк. Если с первыми двумя вещами вроде понятно, то с Зй есть некоторые уточнения. Самое простое, по видимому - это использовать байк с большим радиусом колеса, вполне вероятно, что на найнере подниматься по ступенькам проще чем на любом другом байке. Так же просто подниматься по ступенькам на двухподвесе (правда мясной вряд ли подойдет из-за немалого веса). Вообще для апхила по лесенке лучше использовать легкий байк. Итог: для апхила идеален либо найнер, либо двухподвес а лучше и то и другое. Причем все равно сохраняются немалые ограничения на угол подъема и высоту ступенек. Выглядит это примерно [так](#).

### "Раздел полезных привычек":

1) Оглядывайтесь\смотрите в зеркало заднего обзора, делать это стоит во-первых время от времени, а во-вторых, перед каждым маневром или объездом препятствия (особенно экстренным). Ситуация непростая: если перед вами резко выскочил какой-то пешеход с обочины, перед тем (или уже в процессе) как его обогнать, надо постараться успеть глянуть назад через левое плечо, коротким и резким движением (понимаю, что это сложно, но это единственный способ уберечь себя от того, что бы нам в зад влетел автомобиль).

2)Не жмитесь к обочине слишком сильно. Речь вот о чем. Если на обочине стоят через относительно небольшие промежутки автомобили и прочие препятствия, не стоит все время жаться к краю и “выныривать” на автополосу в процессе объезда. Лучше сразу ехать на полметра левее этих “препятствий”. Возможно вы будете немного мешать на дороге, зато вас будет намного лучше заметно, что уменьшает шанс, что вас сбьют, когда вы очередной раз вынырнете из-за припаркованного автомобиля или что вы влетите во внезапно открывшуюся дверь припаркованного авто (они перед этим частенько забывают глянуть в зеркало).

3) Разгружайте переднее колесо. Этот навык одинаково важен для всех, неважно, ригид у вас или 200+ на морде. Умейте сместить центра тяжести так, что бы давление на переднем колесе стремилось к нулю. (тем, кто умеет выходить на мануал вообще хорошо). Нужно это для прохождения различных препятствий, таких как трещины, ямы, бревна, да и прочую малопредсказуемую бяку.

Был у меня один случай, когда летел я из Зеленодольска в Казань и где-то возле Васильево, меня крепко подрезал поворотом направо со встречки один нехороший водятел [да, отвалится его глушитель]. Столкновения мне удалось избежать, но с дороги я вылетел в прилегающий лес (и это все на скорости 40+ ). В лесу, а это кусты, корни и прочий нифига не пригодный для езды на фиксе мусор, мне удалось избежать жесткого падения лишь укоренившейся привычкой в экстренной ситуации поднимать переднее колесо. Выбрался на асфальт я вполне благополучно, отделавшись лишь легким испугом.

4) Правильно пользуйтесь тормозами (если они есть ^\_^). Например, не стоит нажимать на тормоз во время резкого поворота, это следует делать до него, это очень сильно уменьшит вероятность падения. В некоторых случаях в самом повороте блокируется заднее колесо, чтобы послать байк в контролируемый занос. Делать это стоит аккуратно.

5) Если вам лениво спешиваться на пешеходном переходе, но вы все равно его пересекаете - сохраняйте скорость равную пешеходу. Автовладельцы поголовно привыкли реагировать на людей идущих по зебре с определенной скоростью, вылетающий под колеса велосипедист, как показывает статистика, становится очень неприятным сюрпризом.

6) Опасайтесь проскакивать оживленные перекрестки на мигающий зеленый, часто именно в этот момент со встречной полосы стартуют те, кто поворачивает налево

(относительно себя). Времени на этот маневр у них обычно мало, поэтому стараются проскочить побыстрее.

то бе континед..

(c) Kaltenbruner