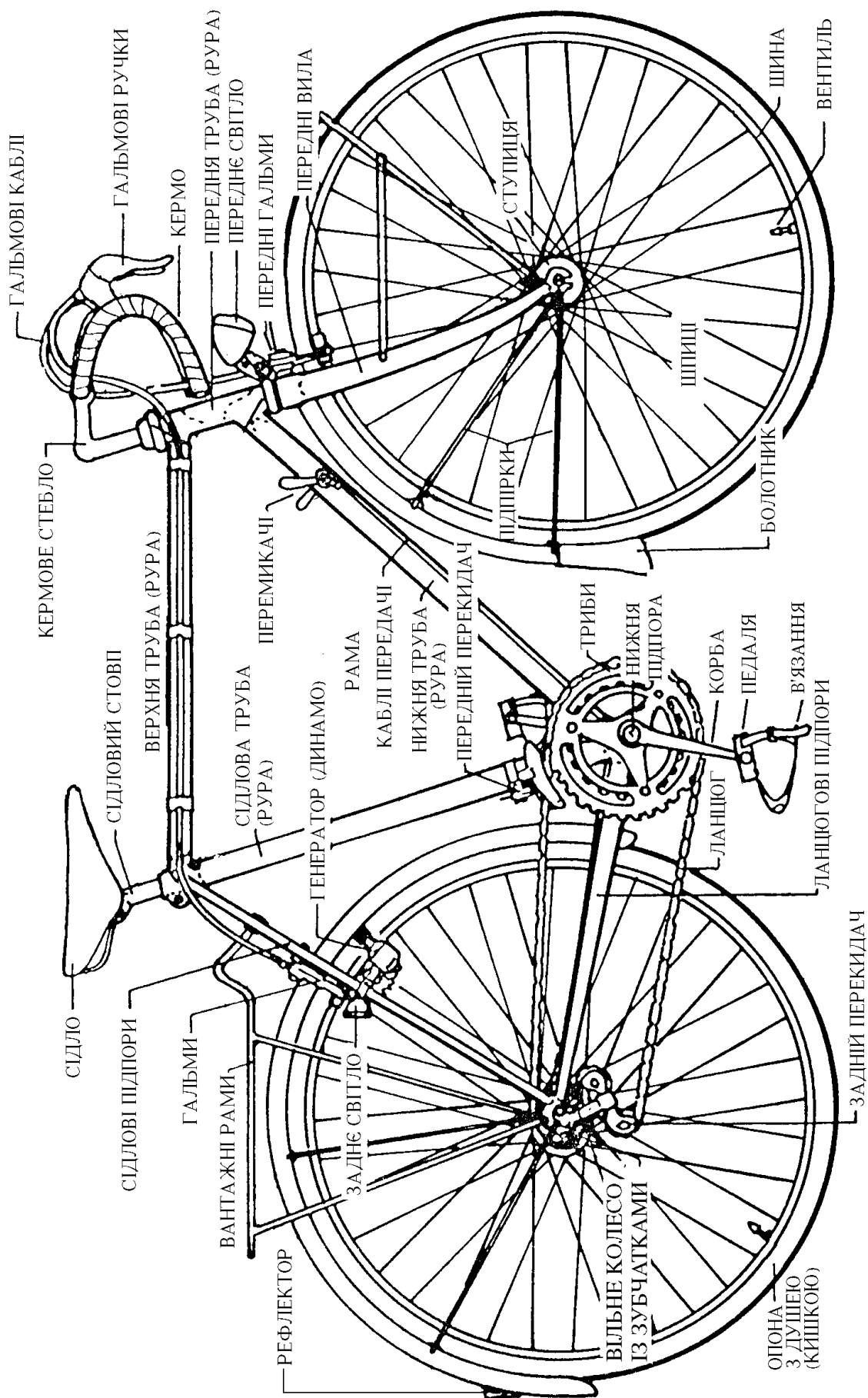


- біт** - швидкіст (*speed*); **міняти біги** - міняти швидкість оборотів педалей (і ровера) перекидаючи ланцюг з одного трибу чи зубчатку на другий (*shifting gears*)
- болотник** - частина ровера прикріплена до рами над колесом, щоб ловити болото, воду з колеса (*fender, mudguard*)
- борт** крайня частина опони, де гума є натягнута навколо дроту (*bead*)
- важіль,-желя** - 1) просте знаряддя у формі стрижня (*bar, rod*), яке може обертатися навколо нерухомої точки опору (*fulcrum*) і служить для піднімання чи підважування чого-небудь (*lever*) 2) ручка, яку вживається в подібний спосіб, щоб оперувати чи контролювати якийсь механізм (*lever*)
- вал** - одна з найголовніших деталей машин і механізмів, що обертається навколо своєї осі, призначена для передачі руху зв'язаним з нею частинам (*shaft*)
- вентиль,-ля** - трубочка з клапаном, крізь яку наповняється душа повітрям або випускається повітря з душі (*valve*)
- вил, вил (моножина)** - частина ровера у формі двох довгих, дещо зігнутих труб, що тримає колесо (*forks*)
- вільне колесо** - пристрій в ступиці заднього колеса ровера, що дозволяє колесові обертатися навіть тоді коли роверист перестав педалювати (*free wheel*)
- віночки** - зібрані шарики, шарикопідшипник (*ball-bearings*)
- вісь, осі** - металевий стрижень (*rod*) до кінця якого прикріплене колесо (*axel*)
- в'язання** - зігнута металева частина з паском, що прив'язує ногу до педалі (*toe clips*)
- гайка** - металева частинка різних форм з отвором посередині, що має спіральну (гвинтовану) різьбу (*threads*) для прикріплення болту (*nut*)
- гальма,-ми (гальмо,-ма)** - пристрій, механізм, що сповільняє чи затримує рух коліс (*brakes*)
- гвинт,-та** - металева частинка, що має спіральну різьбу на поверхні (*bolt, screw*)
- зубчатка** - зубчаста частина механізму (*sprocket, cog*): зубчасте колесо
- душа** - закрита, еластична, гумова оболонка (труба), яку наповнюється повітрям (*inner tube*)
- зірка** - триб, шестерня (*sprocket*)
- кабель,-бля** - дріт уміщений у захисне покриття (*cable*)
- камера (в Україні)** - душа (*inner tube*)
- канавка** - невелика заглибина в чому-небудь; маленький рів (*groove*)
- кермо** - частина ровера яку тримається руками, щоб керувати напрямом переднього колеса ровера, і через нього, напрямом ровера (*handlebars*)
- кишка (жартівлива)** - душа, камера (*inner tube*)
- кінцівка** - поперечка, що прикріплюється до кінця простого керма гірського ровера
- кланан** - накривка, що прикриває отвір, крізь який проходить повітря, рідина, пара (*valve*)
- ключ** - 1) знаряддя для замикання чи відмикання замка, колодки 2) знаряддя для прикручення чи відкручення гайок, гвинтів, болтів (*wrench*)
- колодка** 1) замок 2) гума частина гальми, що притискається до шини (оболу) колса і гальмує ровер (*brake pads*)
- корба** - пристрій з ручкою, яку крутять, щоб вал обертався; на ровері корба прикріплена на нижньої підшпори і обертає триби при допомозі педалей (*crank*)
- кріплення** - в'язання; педалі і причіпкою, що прикріплюються до спеціальних роверових черевиків
- кронштайн** - горизонтальна підпора для деталей, механізму, пристрою, прикріплені на до вертикальної площини (*bracket*)
- ланц** - ланцюг (*chain*)
- ланцюг** - ряд металевих кілець, з'єднаних одне за одним (*chain*)
- лятка** - шматок тканини чи гуми, яким латають (закривають) діри в душі (*patch*)
- лопатка** - важіль для стягання опони з шини колеса (*tire iron*)
- ніпель** - те саме, що вентиль
- ніжка** - стояк, що підпірає ровер, щоб він не впав коли ніхто на ньому не їздить (*kickstand*)
- обід, обода** - зовнішня частина колеса (*rim*)
- опона** - міцне гумове покриття на колесі навколо душі з виступами (*кнобс*) і канавками (*grooves*)
- педалі,-і** - частина ровера, на яку натискається ногами
- передача** - механізм, що передає рух від однієї частини машини пристрою до іншої (*transmission*); **зубчаста передача** - рух передається лише через триби (*gears*); **ланцюгова передача** - рух передається через триби і ланцюг
- перекидач** - механізм, що перекидає ланцюг з одного трибу на другий чи із зубчатки на зубчатку (*derailleur*)
- перемикач** - ручки/важелі, що змінюють напруження дригтів, що контролюють перекидачі (*levers, gear shifters*)
- підшипник** - опорна деталь для обертових або хитних частин механізму (*bearing*)
- плоскогубці (множинна)** - кліщі, щипці з плоскими кінцями (*pliers*)
- рама** - основна частина ровера, до якої прикріплюються всі інші
- рура** - те саме, що труба (*tube*)
- сідло** - частина ровера, на яку сідає роверист; сидження (*saddle*)
- ступиця** - центральна частина колеса з гніздами для спиць і отвором для осі
- тарча** - те саме, що корба (*crank*)
- триб,-бу** - зубчасте колесо, яке передає рух; шестерня
- труб** - довгий порожнистий предмет кільцевого перерізу (*crosscut*) (*tube*)
- цапфа** - частина вала або осі, що спирається на підшипник
- шина** - 1) металевий обруч (*ring*) на ободі колеса. 2) (в Україні) те саме, що опона
- шолом** - убір на голову, що охороняє голову від удару (*helmet*)
- спиця,-і (спиця -і)** - металевий стрижень (шттивний дріт), що з'єднує маточину (центральну частину) колеса з ободом (зовнішньою) (*sproke*)
- шприхи** - те саме, що спиці (*sproke*)
- шар** - куля (*solid ball*)
- шарики** - зменш. до шар; малі кулі (*ball bearings*)
- шарикопідшипник** - підшипник, у якому між поверхнею частинки, що обертається, і поверхнею опори містяться шарики; шариковий підшипник
- шип** - 1) кінцева частина вала, якою він опирається на підшипник. 2) невеликий виступ на підкоках, підшвах спортивного взуття, колесах автомашин і т.п., який перешкоджає ковзанню і сприяє кращому опорі під час пересування

ЧАСТИНИ РОВЕРА



Рама - це основна і найважливіша частина ровера. Матеріал, з якого зроблена рама, є головною різницею між добрим і поганим ровером, між дорогим і дешевим ровером. Кути (angles) труб рами і величина рами також творять головну різницю між туристичними, перегонними і гірськими роверами.

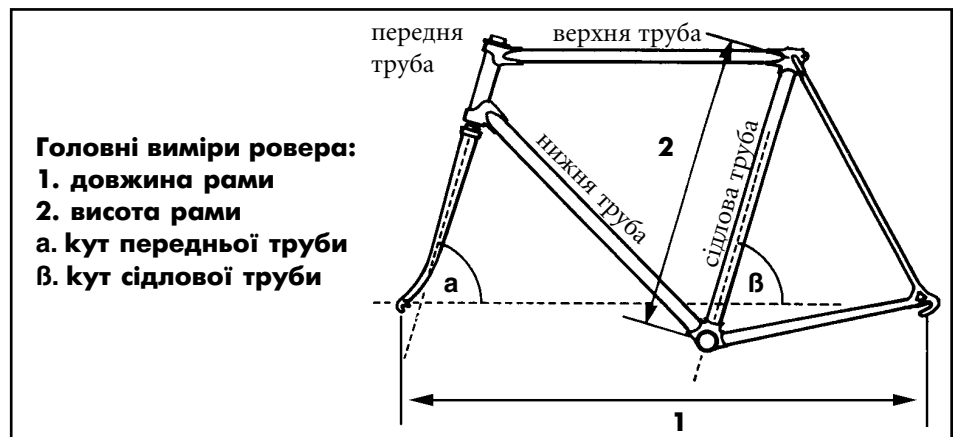
Погані (і найдешевші) рами є зроблені зі звичайного заліза. Вони є солідні, але страшенно тяжкі і легко ржавіють. Ровери з такими рамами є тяжкі, повільні і погано реагують на рухи ровериста. В найгірших випадках, залізні труби, з яких зроблена рама, навіть не є одною частиною, лиш дві пів-труби зварені (*welded*) докупи. На них звичайно видно з-під фарби лінію де вони були зварені вздовж труби. Не купуй ровера з такою рамою. Їх звичайно продають у великих крамницях (*department stores*).

Кращі рами є зроблені зі сплаву заліза з хромом і молибденом (*chrome-molybdenum alloy, chromoly*) чи з марганцем і молибденом (*manganese-molybdenum*). Вони є міцні, відносно легкі і менше ржавіють. Ровери зроблені з такими рамами є легкі, стійкі, добре реагують на рухи ровериста, і не є занадто дорогі. У кращих випадках стіни труби є тонші посередині, де нема великого тиску на трубі, а грубші і міцніші при кінцях, де труби злучуються і де є багато більше тиску. Це робиться, щоб рама була навіть легшою. Найбільше роверів є зроблені з сплаву заліза з "хромолею".

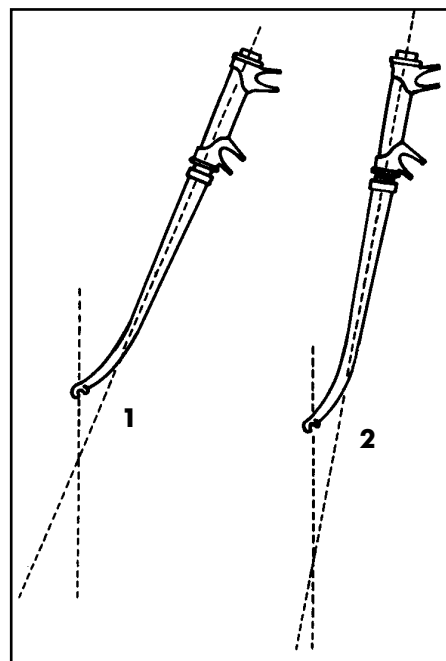
Найкращі (і найдорожчі) рами є зроблені або з металів так як алюміній чи титан (*titanium*) або з вуглецевих волокон (*carbon fibre*). Алюмінієві рами є дуже легкі, не ржавіють, але бувають дещо загнучкі і досить дорогі. Титанові є дуже легкі і міцні, але страшенно дорогі. Рами з вуглецевих волокон є зроблені не з металю, але з шарів різних синтетичних і вуглецевих волокон зліплених докупи. Вони є дуже легкі, міцні і стійкі. Вони також є дорогі, але ціна спадає через те, що їх щораз більше вживають у виробленні гірських роверів.

Величина і кути рами

Головна частина рами має вигляд великого трикутника. На перший погляд ці трикутники виглядають однакові на всіх роверах, але вони не є. Труби в трикутниках є різних довжин і є злучені під різними кутами. Малі різниці в кутах роблять велику різницю в тому, як ровер поводить себе як ти ним їдшиш і як вигідно на ньому їхати.



Якщо кут передньої труби і сідлової труби є менш гострий (і як наслідок рама довша), то ровер буде більше гнучкий, стабільний і вигідний. Тому, що рама є більш гнучка, ровер менше передає всі нерівності в дорозі і вигідніше ним їхати. Тому, що рама є довша, ровер є трохи більше стабільний і на нього можна більше навантажувати. Мандрівні і гірські ровери мають довші рами (42-43", 103-108 см) з гострішими кутами (72-74°), бо їхнім їздцям більше залежить на вигідності під час довгих подорожей як на швидкості.



Якщо кут передньої труби і сідлової труби є більш гострий (і як наслідок рама коротша), то ровер буде більш штивний і швидкий. Такі ровери добре реагують на всі рухи ровериста. Тому, що вони є штивні, майже вся сила, з якою роверист крутить педалі, передається через раму і перетворюється в передній рух. З тої самої причини такі ровери більше трясуться, бо всі нерівності в дорозі передаються до ровериста. Звичайно, перегонні ровери мають найкоротші рами (40", 100-101 см) з менш гострими кутами (73-76°), бо їхнім їздцям залежить більше на швидкості.

Передня труба і вила під гострішим кутом (1)

Передня труба і вила під менше гострим кутом (2)

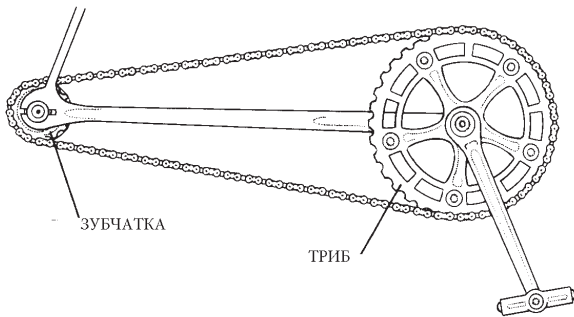
ЛАНЦЮГОВА ПЕРЕДАЧА

Рух ніг на педалях передається до заднього колеса, де він перетворюється в рух по дорозі, ланцюговою передачею. Ланцюгова передача - це ключова частина модерного ровера. Вона робить їзду на ровері значно легшою. Завдяки ланцюговій передачі ми можемо легко їхати під гору і дуже скоро спускатися в долину.

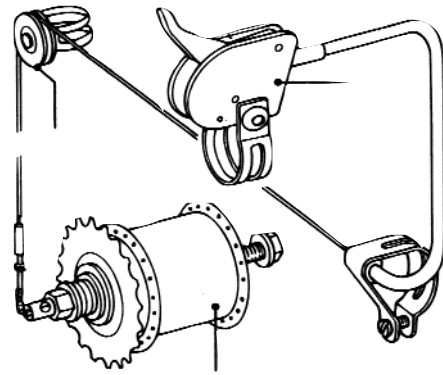
Є три роди ланцюгових передач:

- 1) проста ланцюгова передача (на один біг)
- 2) ланцюгова передача з трибами в ступиці на три чи п'ять біги
- 3) ланцюгова передача з перекидачами на багато бігів (10-21)

Проста ланцюгова передача знаходиться звичайно на діточих роверах. Вона складається лише з одного більшого трибу спереду при педалі і однієї меншої зубчатки на вільному колесі. Не можна міняти бігів на простій ланцюговій передачі - є лише один біг. На ровері з такою передачею добре їдеться по рівнині, але дуже трудно під гору.



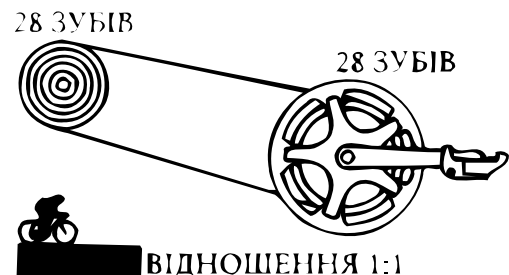
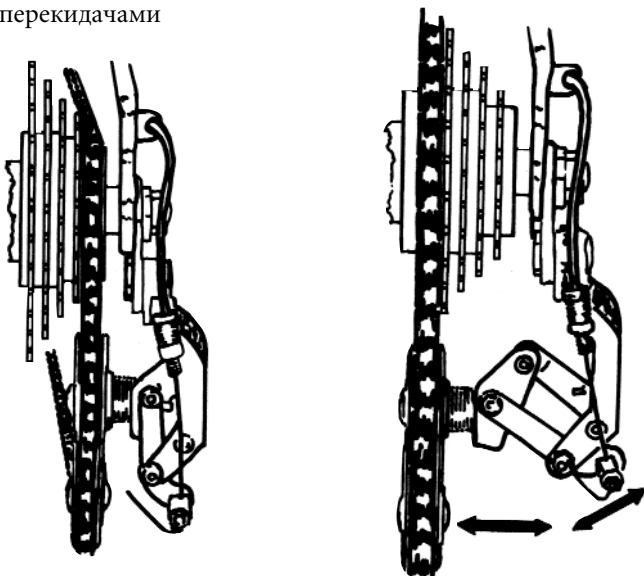
Ланцюгова передача з трибами в ступиці є кращою від простої тим, що вона дає роверистові можливість міняти біги. Триби є цілком закриті в ступиці і не потребують великої опіки, крім оливолення. Нажаль число бігів звичайно є обмежене до 3 чи 5 тому, що майже неможливо вмістити більше різних трибів в ступицю.



Ланцюгові передачі з перекидачами є найкращі передачі тому, що вони дають роверистові дуже широкий вибір бігів - від 10 до 21. Роверист може подолати найстрімкіші схили. Ланцюгові передачі з перекидачами складаються з 2-3 трибів (*chainwheels*) спереду при педалі і з 5-7 зубчаток (*sprockets*) на вільному колесі на задньому колесі. Ланцюг перекидається з трибу на триб і з зубчатки на зубчатку перекидачами

Як працює ланцюгова передача з перекидачами (*derailleur*)?

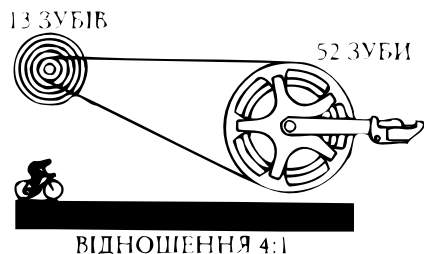
Щоб зрозуміти як працює ланцюгова передача, уявіть собі ровер без передачі, де педалі є прилучені прямо до колеса (так як було зрештою на перших "високих" роверах). При одному обороті педалей, колесо обертається один раз і ровер їде на віддаль величини колеса. Це саме діється коли триб спереду є тої самої величини, що зубчатка ззаду - колесо обертається один раз і ровер їде на віддаль величини колеса. (відношення 1:1)



ЛАНЦЮГ НА НАЙМЕНШІЙ ЗУБЧАТЦІ

ЛАНЦЮГ НА НАЙБІЛЬШІЙ ЗУБЧАТЦІ

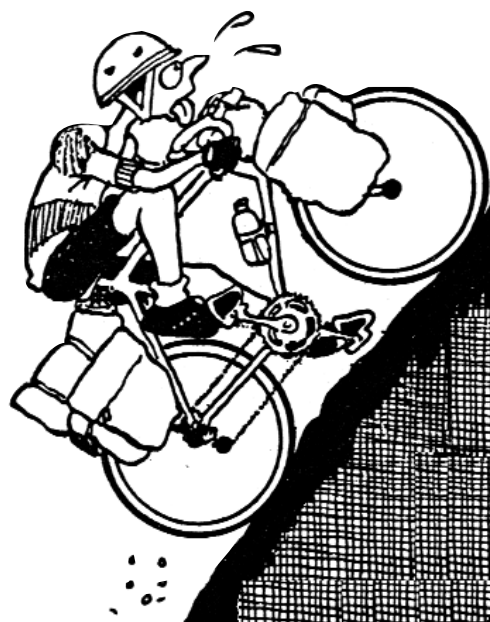
Тепер уяви собі ровер, що має передачу, де триб спереду при педалі є чотири рази більший від зубчатки ззаду. Це означає, що при одному обороті педалей, передній триб обертається раз, а задня зубчатка (і колесо) 4 рази. Ровер їде 4 рази даліше при кожному обороті педалей (Відношення 4:1)



Є дуже широкий вибір комбінацій трибів і зубчаток на ланцюгових передачах з перекидачами. Роверисти початківці дуже часто замішуються і не знають коли вживати яку комбінацію. Але це справді не є аж так тяжко.

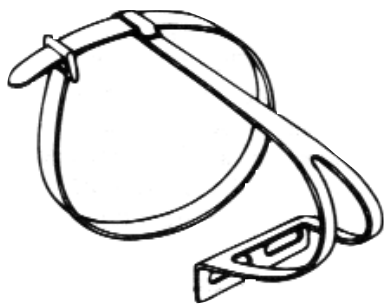
1) Коли ланцюг є на більшому трибі спереду (при педалі) і на меншій зубчатці ззаду, то потрібно більше сили, що обертати педалями, але ровер їде даліше з кожним оборотом. Це є так звані вищі біги. Їх вживається коли їдеться на рівнині або вниз.

2) Коли ланцюг є на меншій трибі спереду (при педалі) і на більшій зубчатці ззаду, то легше обертати педалями, але ровер не їде далко з кожним оборотом. Це є так звані нижчі біги. Їх вживається коли їдеться під гору.

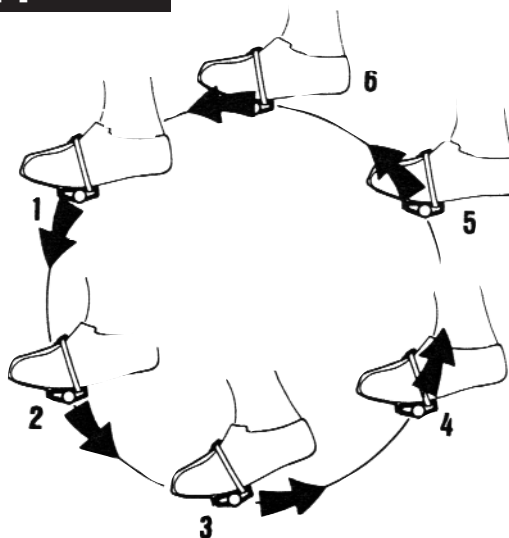


Роверист початківець у злому бігу ледве лізе під гору.

В'ЯЗАННЯ І КРІПЛЕННЯ НА ПЕДАЛЯХ



Коли одна нога пхає в долину (1,2,3) друга підтягає вгору (4,5,6)



В'язання чи кріплення є абсолютно корисним, деякі б сказали конечним, додатком до педалей для роверсита, що вибирається в дальшу подорож. Вони уможливають роверистові підтягати одну педаль вгору в той сам час як він другу педаль попихає вниз. Це збільшує ефективність педальовання на приблизно 40%.

Щоб в'язання були дійсно ефективними, треба досить міцно стягати ремені (*straps*). А коли ремені є міцно стягнуті, то є трудніше скоро витягнути ногу з в'язання у випадку потреби. Через це, коли їдеться на ровері в місті, де треба часто зупинятися, то треба попускати ремені.

Багато початкових роверистів бояться вживти в'язання, бо думають, що вони не зможуть витягнути ноги коли треба і впадуть разом з ровером. Спочатку дійсно є трохи тяжко швидко і гладко вставляти і витягати ногу зі в'язання, але з часом і практикою, воно стає природною і відруховою акцією.

Найкраща розв'язка для тих, що не довіряють в'язанню, це купити спеціальні роверові черевики, що прикріплюються до спеціальних педалей. Вони є досить дорогі, але також багато швидше і легше відчеплюються від педалей у випадку потреби.

КЕРМО І ЇЗДА

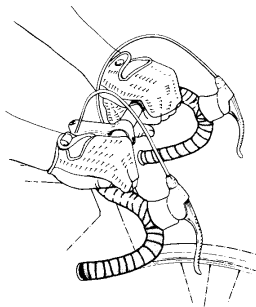
Керма є покручені на мандрівних і перегонових роверах задля вигідності. Ти можеш ставити свої руки в три різні позиції на кермі. Це є дуже важне, коли Ти вибираєшся на довшу прогульку на своєму ровері. Якщо Ти будеш тримати руки лише на одному місці, то вони скоро стерпнуть і будуть боліти.

Низьке і покручене кермо на мандрівних і перегонових роверах змушує тебе зігнути до переду. І хоч це виглядає дуже невигідно, то в дійсності це є найкраща і найвигідніша позиція для їзди на ровері, бо вона ставить вагу тіла не ззаду на сідло (і на задок), але над ногами і педалями. Це помагає Тобі добре педалювати і скорше їхати. Найбільше від цієї позиції їзди буде боліти зад твоєї ший.

Керма є прості на гірських роверах, щоб роверист мав більше контролю коли їде по нерівному ґрунті. Ти можеш ширше розтавити руки на кермі і сидіти рівніше і краще бачити. Ця позиція їзди також ставить більше ваги на сідло і задне колесо, що є дуже важним коли їздиш по піщовому ґрунті чи під гору.

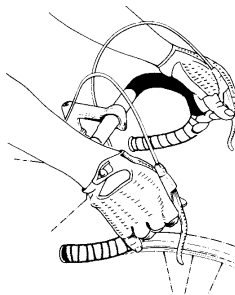
Чому на мандрівних роверах є такі покручені керма?
Чому до гірських роверів часто додають поперечки до керма?

Позиція 1



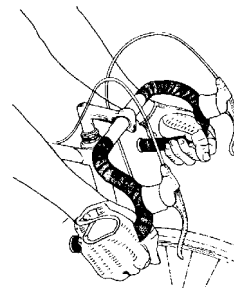
Роверист сидить найпростіше і найкраще бачить, але також творить більше опору до повітря.

Позиція 2

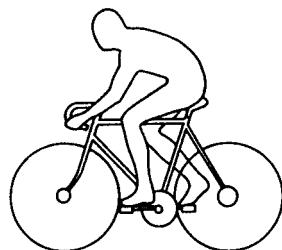


Роверист сидить більше похилено і опір повітря менший. Найкраща позиція під час довшої подорожі

Позиція 3

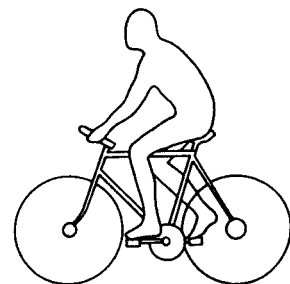


Роверист цілком схилений і опір повітря малий. Найкраща позиція для швидкої їзди і гальмування



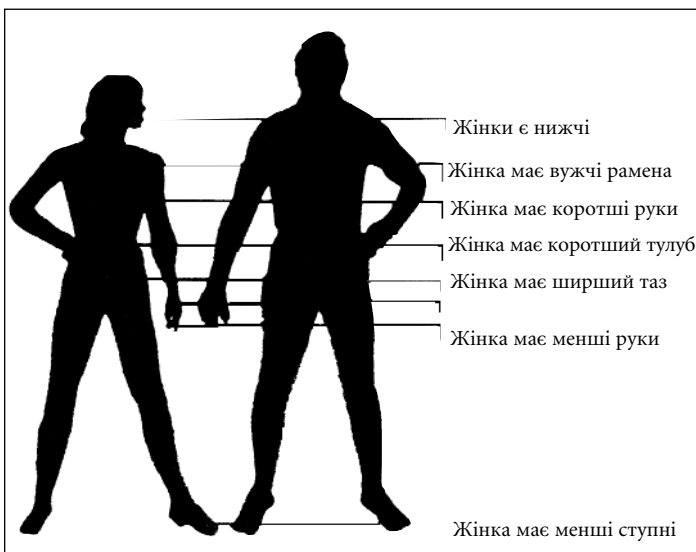
Випрямлена позиція їзди на гірському ровері. Більшість ваги є на сідлі. (зправа)

Схилена позиція на мандрівному ровері. 55% ваги є над сідлом, 45% над кермом. (зліва)



СІДЛО

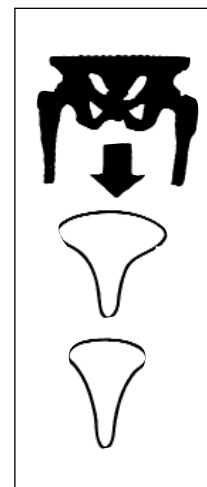
На перший погляд роверове сідло виглядає невигідне, вузьке і тверде. Насправді, воно таким не є.



• Широке сідло спричинює багато більше тертя проти ноги і є багато більше невигідне як вузьке сідло.

• М'які сідла чи сідла зі sprужинами є добрі для їзди на гірських роверах по нерівному терені, але вони є менше корисними для дальшої їзди на мандрівних роверах, бо вони абсорбують забагато сили, що інакше передається прямо до педалей.

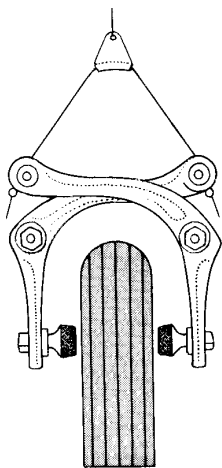
• Жіночі сідла різняться дещо від мужеських. В жінок є ширший таз (*pelvis*) як в мужчин, тому жіночі сідла звичайно є ширшими.



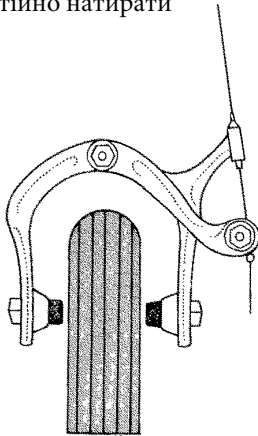
ГАЛЬМА

Є три роди гальм: а) центральні б) бічні в) підперті

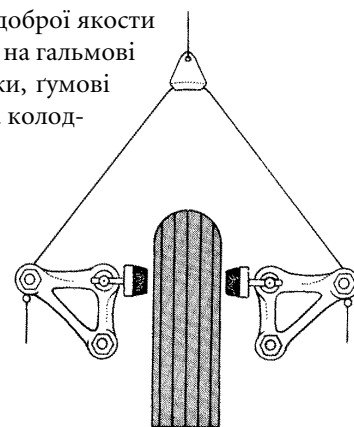
Всі гальма виглядають менше-більше однаково і є тяжко бачити різницю між гальмами доброї якості і гальмами поганої якості. Як купуєш ровер перевір чи гальма добре працюють. Натисни на гальмові ручки і подивись як гальма стискають шину (rim) колеса. Як відпускаєш гальмові ручки, гумові колодки (brake pads) гальма повинні рівномірно відскочити від шини колеса. Якщо одна колодка більше (або зовсім) прилягає до шини колеса, то ці гальма є поганої якості (або дуже погано наставлені). Вони будуть постійно натирати на колесо під час їзди і Тебе сповільняти.



Центральні гальма мають центральний кабель, який тягне на поперечний кабель, що стягає до купи гальма, що притискають шину колеса і гальмують ровер. Такі гальма знаходяться звичайно на мандрівних роверах. Центральні гальма є найдешевший рід гальм.



Бічні гальма мають лише один кабель, що безпосередньо тягне на ручки гальм. З цієї причини бічні гальма дещо скорше реагують на гальмування ровериста, як центральні. Але вони є дорожчі від центральних гальм, бо є зроблені з дорожчого, більше штивного металю, що менше подається при сильному гальмуванні. Бічні гальма звичайно знаходяться на перегонових роверах.



Підперті гальма, подібно як центральні гальма, мають центральний кабель, що тягне другий кабель. Але цей другий кабель є натягнутий через підпори. Підпори додають більше сили до гальмування. Підперті гальма також мають дуже довгі і широкі гумові колодки (break pads). З цих причин підперті гальма найсильніше гальмують ровер. Але підперті гальма також є найдорожчі тому, що гнізда (sockets), в яких сидять підпори є частиною рами і мусять бути зроблені в той сам час, що й рама. Це додає до кошту рами. Звичайно такі гальма мають гірські ровери.

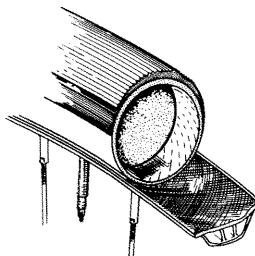
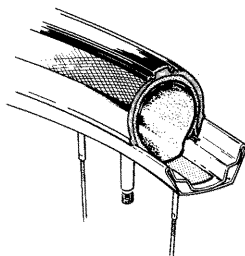
ОПОНИ

Є два роди опон:

1) Притиснута опона, яка є прикріплена до шини колеса тиском повітря в душі. Душа є окремою від самої опони. Такі опони не легко дірявляться і їх легко направити.

2) Трубчаста опона, яка є приліплена до шини. Душа зашита в опоні. Такі опони легше дірявляться і їх тяжко направити, але на них швидше їздитися. Знаходяться лише на перегонових роверах.

Притиснута опона з вентилем Шрейдера



Трубчаста опона з вентилем Преста

ВЕНТИЛІ

Є два роди вентилів:

1) Шрейдер знаходиться на більшості роверів. Щоб випустити повітря, чи наповнити повітрям, треба лише натиснути на клапан у вентилі.

2) Преста знаходиться лише на перегонових роверах. Треба відкрутити гайку (nut) на вентилі заки можна напумпувати або випустити повітря. Вентилі роду Преста краще вдержують повітря, що є під високим тиском.

Увага! Не можна вживати однакової помпи до обох родів вентилів. Треба мати дві різні помпи або спеціальний додаток до помпи, щоб вживати одну помпу з обидвома родами вентилів. Перевір, чи Твоя помпа пасує до Твого вентиля.

ПРИПАСУВАННЯ РОВЕРА

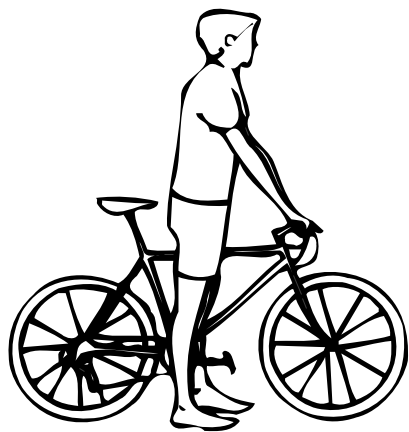
Як підібрати ровер правильної величини?

- Два виміри є важні при виборі ровера: височина ровера і довжина.
- Якщо ровер є зависокий і Ти не можеш досягти землі пальцями ноги, то Ти зможеш себе серйозно пошкодити коли прийдеться несподівано зупинитися чи злісти зі сідла.
- Якщо ровер є задовгий, то Ти будеш відчувати біль в шії і в спині під час їзди. Не купуй завеликого ровера.

Височина ровера

Щоб зміряти чи ровер є правильної височини, перекинь ногу через верхню трубу ровера і стань так, щоб верхня труба рами була між Твоїми ногами. Стій на стопах, не на пальцях (не сідай на сідло). Повинно бути 2-3 см (1 ін) віддалі між верхньою трубою і Твоюю промежиною (*crotch*), якщо це мандрівний чи спортивний ровер, а 5-8 см (2-3 ін.) якщо це гірський ровер. Не купуй ровера який є завеликий - бо не будеш мати дітей.

Також можна приглянутися до розміру рами ровера. Розмір рами ровера міряється вздовж сідлової труби від центру верхньої труби до центру нижньої підпори, (кронштайну - *Bottom bracket*) дивися на рисунок на ст.4). В загальному розмір рами в мандрівних роверах повинен бути на 23-35 см. (9-10") менший ніж віддаль від Твоїєї промежини до босої стопи, а в гірських роверах на 31-33 см. (12-13") менший.

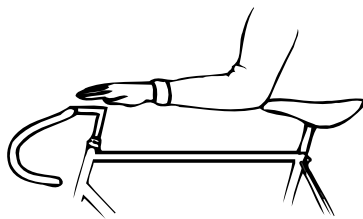


Височина ровера пасує коли є 2-3 см між Твоюю промежиною і верхньою трубою.

Довжина ровера

Щоб зміряти чи ровер є правильної довжини, постав лікоть своєї руки при сідлі - пальці руки повинні досягати до керма. Якщо треба - то можна наставити сідло, посуваючи його або до переду або до заду (звичайно не більше 2-5 см).

Вибір правильної довжини ровера спеціально важний для жінок, бо у жінок тулуб і руки звичайно є коротші ніж у мужчин (а ноги трошки довші). Деякі фірми виробляють спеціальні ровери для жінок на яких верхня труба є коротшою на кілька сантиметрів. Між іншим традиційні "жіночі" ровери, в яких нема верхньої труби, є багато менше стабільні і солідні як ровери з повною рамою. Їх не варта купувати - дівчата можуть зовсім добре їхати на роверах з верхньою трубою.



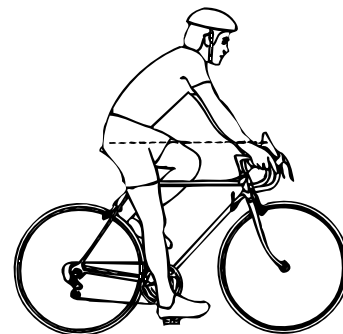
Довжина ровера пасує коли Твій лікоть є при сідлі а рука при кермі.

Наставлення керма

На гірських роверах кермо звичайно є наставлене до тої самої височини, що й сідло, а на мандрівних роверах на 2.5 см. (1") нижче від рівня сідла. Якщо кермо є наставлене занизько, то це дуже перекидає вагу тіла на руки. Від цього Твої руки будуть дуже боліти під час їзди, зокрема долоні будуть дуже терпнути.

Наставлення сідла

Щоб наставити сідло до відповідної височини, сядь на сідло ровера (хтось змусить потримати Тобі ровер, щоб Ти не впав) і настав корби педалей вертикально до землі. Сідло є наставлене до правильної височини, якщо нога на нижчій педалі є лише трошечки зігнута в коліні (а зовсім випростована, якщо поставити п'яту на педалью).



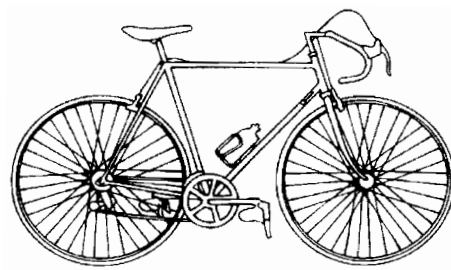
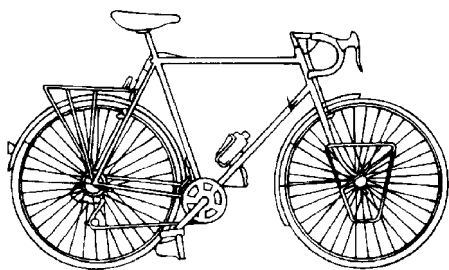
Якщо треба, то можна підвищити або знизити височину сідла, але треба завжди подбати, щоб було щонайменше 5 см (2") сідлового стовпа у сідлової труби, інакше сідловий стовп може зломитися. В додатку, якщо Ти мусиш дуже підвищувати сідло, то це перекидає вагу Твого тіла занадто на заднє колесо і одночасно змушує Тебе занадто простягати руки до керма.

Сідло є правильно наставлене коли Твоє коліно є прямо над віссю передньої педалі як педалі є горизонтально до землі. Це є найефективніша позиція для сильного педалювання. Якщо Ти мусиш дуже підвищувати чи пересувти сідло, то ровер правдоподібно є неправильної височини.



ЯКА РІЗНИЦЯ?

Головні різниці між мандрівними, гірськими та перегоновими роверами



Мандрівний ровер	Гірський ровер	Перегоновий ровер
Вага 12.25-14.5 кг (27-32)	9-14 кг (20-31 ф.)	9.5-10 кг (21-22 ф.)
Розміри рами Довша рама з гострішими кутами сідлової і передньої труби, щоб було вигідніше їхати і щоб більше навантажувати	Коротша рама з гострішими кутами сідлової і передньої труби. Більша віддаль між нижньою підпорою і землею, щоб легше оминати камені, колоди	Коротша рама з менш гострими кутами сідлової і передньої труби, щоб ровер був більше штивний і швидкий
Матеріал рами Сплав заліза з хромом і молібденом (тяжчий)	Вуглеві волокна або сплав заліза з хромом і молібденом	Сплав заліза з хромом і молібденом або алюміній чи титан (дуже легкі)
Опони Середньої ширини (28 мм., 1 1/10 ін.) і гладкості для вигідної їзди по асфальті	Прямі і широкі, щоб їздець міг сидіти майже прямо і легше реагувати на різні перешкоди	Звичайно трубчасті, приліплені до шини. Дуже вузькі (25 мм., 1 ін.), тверді і гладкі для більшої легкості і швидкості. Легко лопають, бо під високим тиском
Кермо Зігнуте і досить широке, щоб можна поставити руки в різні позиції для вигідності.	Пряме і широке, щоб їздець міг сидіти майже прямо і легше реагувати на різні перешкоди	Зігнуте, але вузьке
Гальма Центральні або бічні	Підперті гальми	Центральні або бічні
Вентиль Звичайно роду Шрейдер	Звичайно роду Шрейдер	Звичайно роду Преста, бо душа є під значно вищим тиском
Біги 10-21	12-21 бігів (більше низьких)	12, 15, 18 бігів (більше високих)
Різне Звичайно мають болотники, вантажні рами і торби	Мають довгий сідловий стовп і сідло, що легко наставляється	Спеціальні черевики, що причіплені до педалів

ЯКИЙ РОВЕР КРАЩИЙ

Протилежні точки зору двох юнацьких виховників

Гірські ровери на 101% кращі: 6 причин

1. Дають доступ до приємніших теренів

- можна переїхатися гарними стежками у природі – в горах, лісах і т.п.
- можна переїхатися такими стежками, де не поїдетіся мандрівним ровером
- можна переїхатися навіть там, де нема стежок

2. Різноманітність у стежках та їзді

- можеш їхати у болоті, по піску, через річки, перескочити звалені дерева, по каменях, по стрімкостях - в гору, в долину, по закрутах - чи я казав у болоті?!!!
- якщо дуже хочеш, можеш їхати навіть на дорозі (на асфальті), але це дійсно небажано - дуже нудно!!!

3. Довший сезон їзди

- можеш їздити гірським ровером круглий рік: літом, осінню, зимою, і весною, знову літом
- можеш їздити в різну погоду: дощ, сніг, град - ніщо нам лихо, ні пригоди! (спортовим/ туристичним ровером - навіть не думай!!!)
- ті, котрі переважно переганяються у літі спортовими роверами, взимку тренуються на гірських роверах!!!

4. Більш витривалі

- не треба трактувати їх надзвичайно делікатно! - рама та частини витримують найбільш жорстокі (читай: приємні) обставини!

5. Добрий ринок

- за останніх 5 літ гірські ровери стали надзвичайно популярні, вони тепер більше популярні, як всі інші роди роверів
- це означає: більший вибір по крамницях, і більше крамниць, котрі спеціалізуються
- дешевші ровери - більше доступні ціни для тебе!
- великий запас частин та виряду до гірської роверистики
- механіки (по крамницях) добре розуміються на гірських роверах

6. Гірські роверисти - холодніші

- ці люди багато більше приємні та товариські
- як перевірити?
 - піди на перегони спортових роверів
 - піди на перегони гірських роверів
 - тоді буде все ясно!

Якщо купуєш новий ровер - вибір очевидний!!!

ст. пл Ігор Бошко

Мандрівний ровер - Твій одинокий вибір

1. Бо ти живеш у місті.

Подивись навколо себе - всюди асфальт. У місті тобі так придасться гірський ровер як діра в мості. Потрібне авто, щоб навіть доїхати до місцевости де є ліс, болото і природа. Твій гірський ровер ніколи не побачить болота в місті. Гірський ровер у місті - це така сама дурниця як "джіп" - зайва і непотрібна витрата грошей, щоб показатися перед своїми ровесниками. Бо кінець кінців ти найбільше будеш вживати свій ровер у місті по дорогах навколо своєї хати. У місті є потрібний ровер, який є збудований для асфальту - а саме мандрівний ровер.

2. Бо мандрівні ровери швидші.

Мандрівні ровери мають великі колеса з відносно гладкими і тонкими опонами. Гірські ровери мають широчезні опони з величезними виступами (*knobs*), щоб хапати болото. Нажаль ці виступи також дуже добре хапають асфальт, спричинюючи величезне тертя, і неймовірно сповільняють ровер. На мандрівному ровері ти будеш так минати гірські ровери як Порш минає Ладу.

3. Бо мандрівні ровери вигідніші.

Мандрівні ровери є збудовані, щоб тобі було якнайви-гідніше під час довгих прогульок. Вони мають спеціально покручені керма, на яких ти можеш тримати руки в різних позиціях. Натомість, гірські ровери мають прості, широкі керма, що змушують тебе тримати руки в одній позиції. Через це, твої руки скоро терпнуть і починають боліти. Роверистика має бути приємною, не мукою.

4. Бо мандрівні ровери дешевші.

Спробуй купити дешевий гірський ровер - неможливо! Ти відразу впадеш жертвою скаженілого ринку. Рама мусить бути з найсильнішого і найлегшого металю, побажано з того самого, що вживає НАСА до будови ракет. Ти мусиш докупувувати продовжувачі на кермо, екстра опони на зміну, синтетичні гаці і так далі. Це є все дуже гарне, але також дуже дороге і зовсім непотрібне. Тобі потрібний звичайний, солідно збудований мандрівний ровер без дорогих витребеньок.

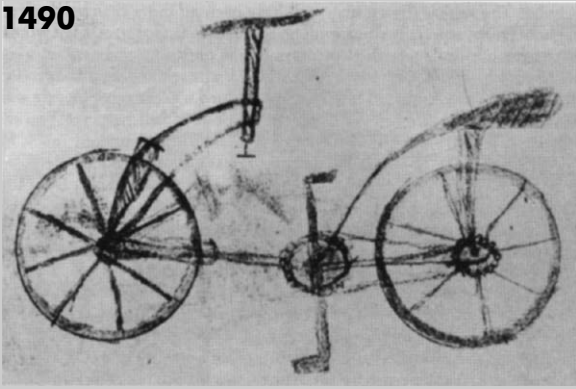
5. Бо мандрівні ровери - це для практичних людей, що знають, що їм потрібно.

Одинока причина чому люди купують гірські ровери є та, що всі інші їх мають. Але Ти вже знаєш, що гірські ровери не практичні в місті. Будь відважний - дістань ровер, що надається до міського життя. Не будь холодною вівцею - купи мандрівний ровер.

ст. пл. Данило Даревич

ІСТОРІЯ

1490



Перший задум

Ви бачите зліва рисунок ровера, який знайдено серед рукописів Леонарда да Вінчі. Його правдоподібно нарисував в 1490-их роках, один зі студентів, Леонарда да Вінчі, можливо на підставі рисунку чи моделю самого Леонарда. Цей прототип ровера дуже подібний на вигляд до модерного ровера, але зовсім непрактичний, бо нема як ним керувати

Драйзєн

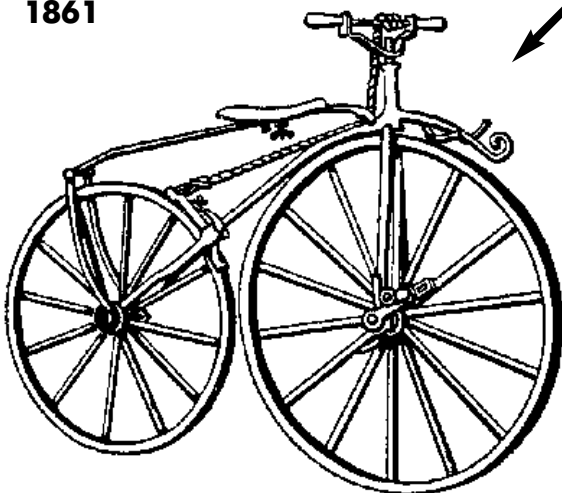
В 1817 році німецький барон, Карл фон Драйс, придумав цю ровероподібну машину, яку французи назвали драйзєн. Вона складалася з двох дерев'яних коліс, злучених дерев'яною рамою. На рамі було сидло, місце на багаж і баянсова дошка, на яку їздець спирав лікті. Їздець попихав цю машину ногами і керував переднім колесом. В перегонах на час драйзєн був чотири рази швидший від поштового возу. На добрих дорогах драйзєн міг перегнати коня. Нажаль в тих часах було дуже мало добрих доріг і їзда по болотяних дорогах була болючою і неприємною. Помимо цього драйзєн, і його дещо удосконалені наслідники, що звалися гобі-горс (розваговий кінь), здобули досить широку популярність у Франції, Англії, Німеччині і навіть в Америці.

1817



Вельосипед

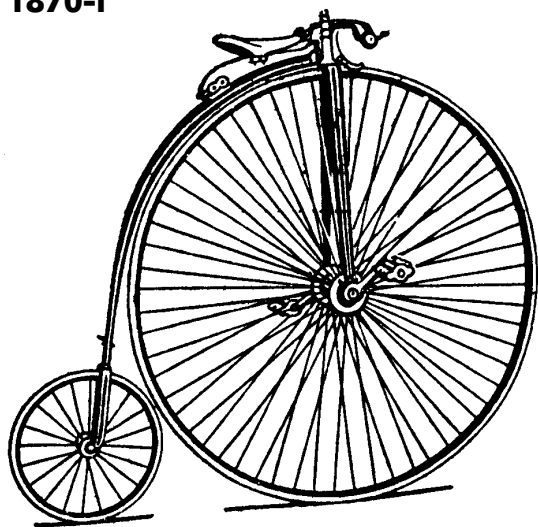
1861



В 1861 році француз Пер Мішо додав до драйзєна корби (*cranks*) і педалі, і створив перший правдивий ровер, що був загально званий вельосипедом. Основна різниця між вельосипедом Пера Мішо і модерним ровером є та, що на вельосипеді педалі були прикріплені безпосередньо до переднього колеса, не до заднього через ланцюг. Це спричиняло малі проблеми коли треба було завертати, бо колесо терлося проти ноги їздця. Один підручник про їзду на вельосипедах навіть радив "що до видатків треба буде зарахувати кошт 6 пар штанів". Помимо цього в короткому часі Європу і Америку охопила манія на вельосипеди. У Франції в 1870 році було приблизно 75 фабрик, що виробляли вельосипеди; найбільша з них виробляла 200 на день. Навіть імператор Наполеон III мав вельосипед.

РОВЕРА

1870-і



Високий або Звичайний (*Penny Farthing*)

Високий ровер так називався з тої причини, що він мав дуже велике переднє колесо (назва *Penny Farthing* походить від назв 2 англійських монет - великої *penny* і малої *farthing*). І хоч цей тип ровера нам виглядає дуже дивним, високий ровер фактично був кращим ровером як вельосипед. Переднє колесо було таке велике, щоб роверист міг дальше поїхати з кожним оборотом педалей. Великим колесом було вигідніше їхати по поганих дорогах, бо роверист менше відчував нерівності в дорозі і міг без проблем переїхати малі ями.

Але на високому ровері було небезпечно їхати. Тому що їздець сидів прямо на найвищому пункті - над переднім колесом, він легко міг полетіти стрімголов через переднє колесо, коли вдаряв якусь більшу перешкоду. Ровер дуже скоро набирив величезної швидкості, бо не мав дуже ефективних гальм. Але власне елемент небезпеки імпонував багатьом відважним людям і високий ровер також став дуже популярним.

Безпечний ровер

В 1884-85 роках виробники роверів нарешті придумали спосіб, щоб зменшити небезпечне переднє колесо на високому ровері - вони почали випускати ровери з системою трибів (*gear-wheels*) злучених ланцюгом. Такий ровер міг поїхати, за одним оборотом педалей, так само далеко як високий ровер, але не мав такого високого переднього колеса. Коли цю систему трибів злучили до заднього колеса замість до переднього - нарешті був перший модерний ровер.

Такі ровери називалися безпечними (*safety*), бо вони не мали високого переднього колеса і на них було багато безпечніше їхати. Вони також були значно швидшими від високих роверів. Найбільше популярний безпечний ровер виробляла фірма Ровер (*Rover*) в місті Ковентрі в Англії. Його вживали по цілому світі. Від нього походить українська назва на ровер. Безпечні ровери спочатку були дещо менше вигідні від високих роверів. Але в 1887 році шотляндець Джон Данлоп придумав першу пневматичну опону (тобто опону наповнену повітрям) і безпечні ровери стали не

лише багато вигідніші, але й ще швидші і безпечніші. Через це дуже скоро зовсім перестали виробляти високі ровери, а безпечні ровери опанували цілий світ.

«РОВЕР»



ЗМІНА І НАПРАВА ДУШІ

ЧАСТИНИ ОПОНИ, ДУШІ І КОЛЕСА

Душа - закрита еластична, гумова труба, яку наповнюється повітрям. В Україні душу називають **камерою**. Деякі пластуни ще називають душу кишкою, бо вона нагадує їм кишку (*intestine*).

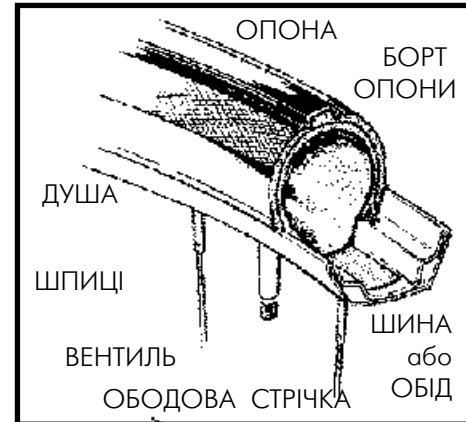
Опона - гумове покриття навколо душі. На зовнішній поверхні опона має виступи і канавки (*grooves*). В Україні опону називають **шиною**.

Борт - це крайня частина опони, де гума є натягнута навколо дроту.

Шина - або *обід* (не обід) - зовнішня частина колеса.

Ободова стрічка - гумова стрічка на ободі, що захищає душу від тертя об шину і шпиці

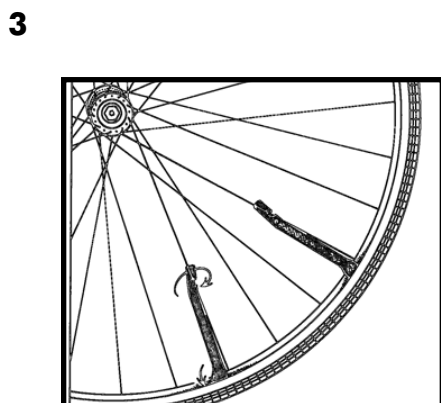
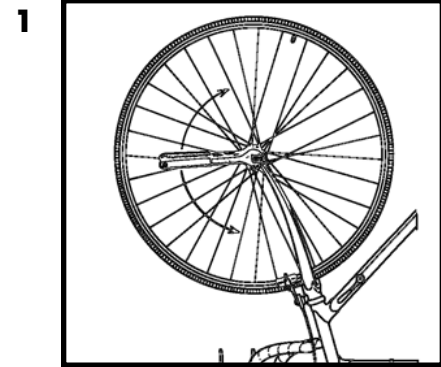
Вентиль - трубочка з клапаном, крізь яку наповняється душу повітрям або випускається повітря з душі.



ЯК СТЯГНУТИ ОПОНУ ТА ДУШУ З КОЛЕСА

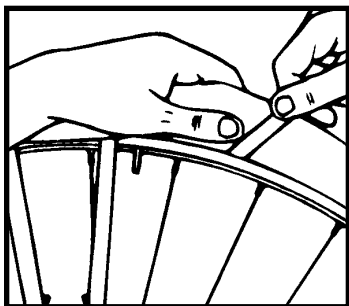
Потрібно: гайковий ключ (*wrench*), 2-3 важелі (*tire irons*) до опони.

1. •Стягни колесо з рами ключем (*рисунок 1*). В деяких роверах треба перше звільнити перше гальми.
2. •Випусти решта повітря з опони, натискаючи на клапан у вентилі. (*рисунок 2*)
3. •Візьми один важіль до опони і простіший кінець запхай під борт опони.
 - Починай з протилежного від вентилля кінця.
 - Вважай, щоб не загачити душу під опоною.
 - Виважи (піднеси) загачену опону через шину колеса. (*рисунок 3*)
 - Зачеми другий, загнутий кінець важеля гачком за шпицю колеса.
4. •Візьми другий важіль, повтори цей процес ще раз.
 - Не загачуй третього важеля за шпицю. (*рисунок 3*)
5. •Своїм останнім (чи то другим чи третім) важелем, виважи (піднеси) решта опони через шину колеса, посуваючи важель вздовж шини. (*рисунок 4*)
 - Ти вже цілком стягнув один борт опони.
6. •Візьми важіль і з другого боку запхай під другий борт опони.
 - Виважи (піднеси) край опони від себе, щоб перекинути другий борт опони через шину колеса на ту саму сторону, що вже звільнений перший борт опони.
 - Тепер можеш взяти опону в руки і руками цілком стягнути із колеса.
7. •Стягни душу з колеса, кінчаючи з вентилем. (*рисунок 5*)
 - Якщо видно де душа продірявлена, то зазначи собі відразу.
8. **Заввага.** Не треба опони цілком стягати з колеса, щоб витягнути душу. Можна лише стягнути один борт опони. Це заощаджує трохи часу, але утруднює перевірку опони. (*рисунок 5*)
9. **Важне!** Перевір опону ззовні і зсередини, щоб знайти те, що продірявило опону і душу. Воно правдоподібно ще є в опоні. Його може бути не видно. Тому треба пальцями перевірити середину опони.
 - Також, перевір чи кінець якоїсь шпиці не звільнився і пробив душу. Якщо це сталося, ти маєш більш серйозну проблему.

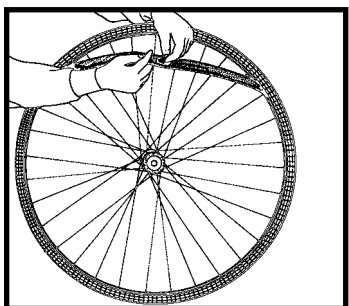


ЯК ЗАЛАТАТИ ПОДІРАВЛЕНУ ДУШУ

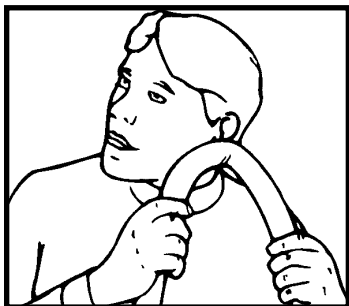
Потрібно: Клей, шліфувальний папір, гумові латки (*Приладдя можна купити за\$2/3 в крамниці з спортивним товарем*)



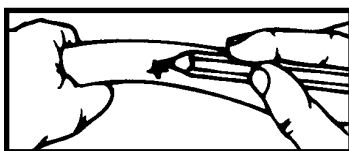
4



5



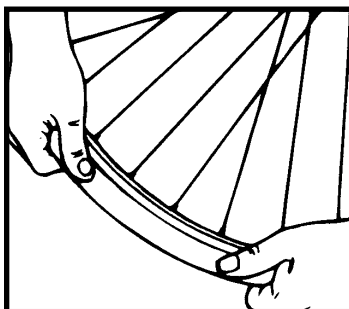
6



7



8



9

1. Якщо Ти не маєш запасової душі, то мусиш залатати продірявлену. Але Ти справді повинен мати запасову душу!
2. Знайди дірку в душі:
 - Зовсім напompуй душу.
 - Слухай звідки виходить повітря або притримай душу до своєї щоки, щоб відчутти звідки виходить повітря (*рисунок 6*).
 - Якщо цей перший спосіб не працює, занури душу у воду і дивись звідки виходять бульки.
 - Зазначи місце дірки (*рисунок 7*).
3. Потри глянц-папером поверхню душі, щоб вона стала трохи рапавою. Рапава поверхня повинна бути трохи більша від латки, що будеш вживати.
4. Почисть душу навколо дірки, щоб не було бруду чи оливи.
5. Намасти клейом поверхню душі навколо дірки. Площа покрита клейом повинна бути трохи більшою від латки, що будеш вживати.
 - Почекай 1-2 хвилини, щоб клей дещо висох і став липким.
6. Візьми латку. Стягни покриття ззаду латки.
 - Міцно приліпи латку до душі над діркою (*рисунок 8*).
 - Притисни важелем до опони.
7. Почекай кілька хвилин, щоб латка добре приліпилась і зайвий клей висох.
 - Напompуй трохи душу, щоб перевірити чи латка добре приліплена і повітря не виходить.

ЯК ПОСТАВИТИ ОПОНУ НАЗАД НА ШИНУ

Потрібно: міцні пальці, важелі до опон (*в крайньому випадку*), гайковий ключ

1. Натягни один край опони назад на шину. Другий край буде покищо вільний. Це можна легко зробити лише своїми руками.
2. Трошечки підпompуй душу, щоб вона не загиналася як будеш її вставляти.
3. Починаючи від вентиля, запхай душу назад під опону.
 - Не тягни душі забагато в одну сторону - вважай, щоб вентиль сторчав прямо.
 - Вважай, щоб душа не загнула чи скрутилася, як її вставляєш.
4. Натягни руками другий край опони назад на шину колеса (*рисунок 9*).
 - Починай при вентилі. Спочатку це буде йти відносно легко, але при кінці може стати трудно, зокрема якщо Ти маєш нову опону.
 - Не бійся при кінці сильно пхати опону пальцями.
 - Не вживай важеля до опони хіба що абсолютно мусиш. Він може легко проді-равити нову опону. Якщо треба, то перше випусти залишки повітря з душі.
5. Перевір, щоб опона сиділа рівномірно на шині навколо цілого колеса.
 - Стисни опону пальцями і перевір, щоб вона ніде не пришпилювала душі до шини.
6. Частинно напompуй душу.
 - Знову перевір чи опона сидить рівномірно і чи душа не є пришпилена.
7. Цілком напompуй душу. Опона є добре напompована тоді коли вона є тверда як Ти натискаєш її своїм великим пальцем.
8. Прикрути колесо назад до рами ключем.

Бгато людей звикло трактувати ровери як забавки. В них є приємні спогади зі свого дитинства коли вони їздили на своїх роверах по хідниках, тихих вуличках чи зелених парках недалеко хати. Через це вони легковажать небезпеки пов'язані з їздою на роверах по дорогах. А небезпеки пов'язані з їздою роверів по дорогах, навіть на околиці хати в передмісті, є великі. Щороку сотки людей гинуть в роверових випадках і тисячі опиняються в шпиталях з поважнішими покаліченнями. Отже, треба дуже уважно їхати ровером по дорогах. Пам'ятай, що якщо роверист зудариться з авто, авто буде лише трохи подрапане, а роверист може загинути.



“Але мамо, я лише їду до склепу по цукорки!”

РОВЕРОВА СМЕРТНІСТЬ І ПОКАЛІЧЕННЯ ЗА КРАЯМИ

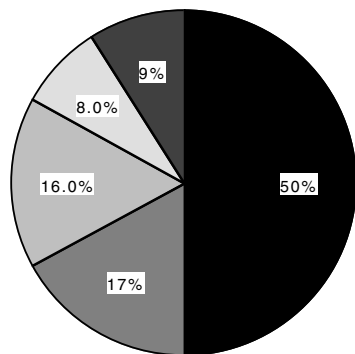
Країна	Рік	Кількість смертностей в середньому	Кількість покалічень в середньому
Великобританія	1991	240	3,900
ЗСА (Америка)	1986-1992	941	20,000
Канада	1986-1990	111	12,230

ПРИЧИНИ ВИПАДКІВ

Загальних

Смертельних

ПРИЧИНИ РОВЕРОВИХ ВИПАДКІВ



- недотягнення самого ровериста 50%
- зудари з автоами 17%
- зудари з другими роверистами 16%
- зудари з собаками 8%
- інші причини 9%

1. Повороти чи відхилення вліво.

16.2% смертельних випадків на роверах трапляються коли роверист, що їде при правому краю дороги, несподівано повертає чи відхиляється вліво, щоб оминати якусь перешкоду перед собою (напр. запарковане авто), не перевіривши перше чи їде якийсь авто зліва і ззаду від нього. В таких випадках роверисти дуже часто помилково припускають, що вони можуть чути коли авто їде зліва від них.

2. Сліпе виїждження на вулицю.

15.1% смертельних випадків трапляються, коли роверист виїжджає на дорогу із заїзду чи хідника, не зупинившись перше, щоб подивитися чи їде якийсь авто. У таких випадках шоферів авто дуже часто заступають вид запарковані авто, кущі, плоти

3. Їзда проти руху.

7.9% смертельних випадків трапляються коли роверист їде проти руху авт на дорозі. Часто трапляється, що авто повертає на право при розі чи перехресті і вдаряє ровериста, що їде в злий напрям проти руху. В таких випадках роверисти помилково припускають, що їхати проти руху є безпечніше, бо вони краще можуть бачити коли авто їдуть напроти них.

4. Ігнорування знаку зупинки (STOP).

7.8% смертельних випадків трапляються коли роверист не зупиняється при знаку зупинки і його вдаряє авто. Це дуже часто трапляється при перехрестях, що є добре відомі роверистові, який помилково припускає, що ніяке авто не буде їхати на перехресній дорозі.

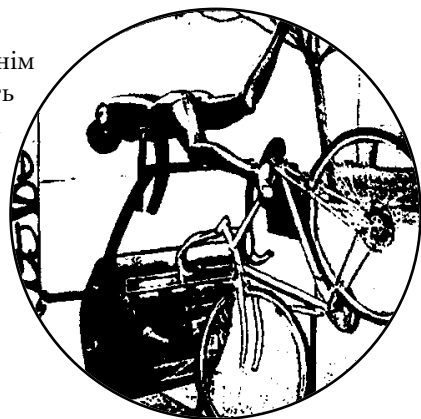
Не трать голови! Носи шолом!



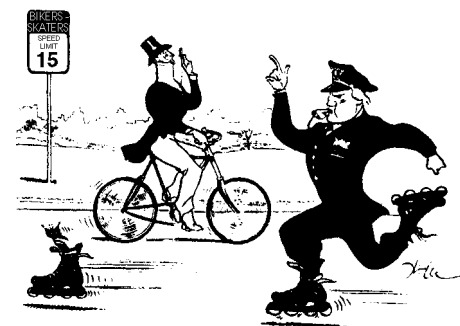
- 1** **Носи шолом.** 75% смертельних випадків на роверах є наслідком поранення голови. Серед дітей поранення голови становить одну третину всіх поранень пов'язаних з їздою на ровері. Шоломи зменшують правдоподібність серйозного поранення голови на 85%.

Не будь дитту. Передбачуй небезпеки!

- 2** **Їдь уважно і передбачуй небезпеки.** Не дивися лише на асфальт прямо під переднім колесом. Дивися до переду, щоб передбачити небезпеки: чи авто не починають гальмувати; чи якийсь авто не закруєш направо; чи якийсь шофер сидить в авті і можливо збирається висісти; чи є якась яма в дорозі, чи широкі ґрати, чи трамвайні рейки. Слухай чи ззаду над'їжджає автобус чи тягарівка. Не надійся на те, що всі шофери будуть притримуватися законів їзди. Закон тобі ніяк не допоможе, якщо якийсь шофер поверне на право без сигналізування і тебе вдарить. Ти мусиш сам вважати за знаками, що шофер збирається повернути на право; наприклад, чи авто сповільняє або чи шофер обертає голову вправо.

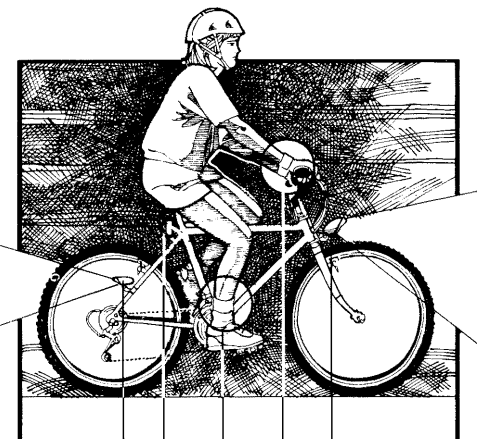


Полиція мають право карати і роверистів



- 3** **Притримуйся законів вуличного руху.** Більшість випадків на роверах трапляються через недбайливість роверистів, що не притримуються приписів вуличного руху. Одне дослідження роверових випадків в ЗСА встановило, що 75% випадків трапляються через помилку ровериста і лише 10% через помилку шофера авта. Пам'ятай, що в Канаді та ЗСА, згідно зі законами, ровери - це вуличні машини, які підлягають тим самим приписам і законам вуличного руху, що й авта. Твій ровер - це твоє авто, а ти є водій (шофер) авта. Як роверист, ти маєш право їхати на дорозі, але ти мусиш придержуватися тих самих законів, що й авта.

- 4** **Не роби несподіваного.** Інші шофери мусять знати, як роверист буде себе поводити на ровері. Не роби нічого несподіваного на ровері. Їдь в прямій лінії по дорозі, не виїжджаючи раптово на хідник чи з хідника. Не повертай раптово на ліво чи право і завжди сигналізуй руками, що маєш намір повернути.



Їдь спокійно і не дразни шоферів - розлючений шофер може взяти справу в свої руки!



- 5** **Будь видимим.** Їдь так, щоб Тебе завжди було видно. Вважай, щоб тебе завжди шофери авт могли бачити. Не виїжджай несподівано з-поза кущів, запаркованих авт чи заїзду. Носи ясну одягу, зокрема вночі. Якщо їдеш вечером чи вночі, то мусиш на своєму ровері мати передню лямпу, рефлектори ззаду (ще краще ззаду також мати лямпу) і збоку на шпичах.

Лямпи, рефлектори, і рефлективні стрічки є конечні вночі.

ШОЛОМИ

Найважливіша річ для безпечної їзди на ровері - це шолом. Як вже було згадано, 75% смертельних випадків на роверах є наслідком поранення голови, а шоломи зменшують правдоподібність серйозного поранення голови на 85%.

Помимо цього, багато роверистів не носять шоломів. Одні вважають, що шоломи дивно виглядають; другі, що в них гаряче і невідносно; ще інші вірять, що вони настільки добре їздять на ровері, що їм ніколи не трапиться випадок. Такі роверисти роблять величезну, а можливо й смертельну, помилку. Насправді, майже не відчувається шолома на голові, якщо він добре припасований.

А переваги з точки зору безпеки все ж таки значно переважають будь-які противаги вигідності. Деякі роверисти думають, що на роверах шоломи непотрібні, бо ровери переважно їдуть значно повільніше ніж, скажімо, мотоциклі. Але поранення голови стаються не так через швидкість ровера, як через вертикальну віддачу від землі.

Пересічна висота людини, що сидить на ровері є 5.3 стіп (вище ніж на мотоциклі). З цієї висоти голова людини вдаряє землю з швидкістю 5.3 миль на годину. Ця швидкість є якраз межею, при якій мозок дістає непоправні ушкодження. Потрібно всього пів секунди часу, щоб голова вдарилася цемент чи землю. Роверист навіть не має часу виставити руки. Тому є важливим завжди носити шолом.

Шоломи переважно є зроблені з полістиренової піни (*polystyrene foam*) з твердішою пластиковою поверхнею або лише з покриттям з тканини. При зударі полістиренова піна збивається і абсорбує силу удару. Але після сильного удару, ця піна вже втрачає здатність абсорбувати дальші удари і треба купити новий шолом.

При закупі шолома треба перевірити чи він має значок, що він задовольняє стандарти безпеки встановлені АНСІ (*American National Standards Institute*), CSA (*Canadian Standards Association*) або (*Snell Memorial Foundation*). Якщо нема ні одного з цих значків, то не купуй шолома.

Шолом мусить правильно пасувати, інакше він втрачає свою ефективність. Якщо твій шолом рухається до переду над чоло, чи до задку, то він правдоподібно за великий і правильно не охоронить твоєї голови під час випадку.



НЕПРАВИЛЬНО



НЕПРАВИЛЬНО



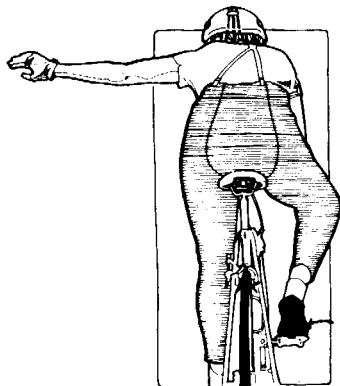
ПРАВИЛЬНО

СИГНАЛІЗАЦІЯ ДЛЯ БЕЗПЕЧНОЇ ЇЗДИ

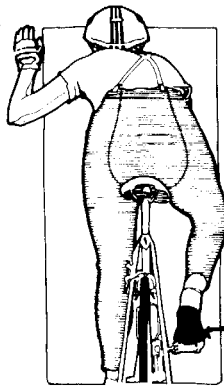
Є дуже важливим вживати ручні сигнали при їзді на ровері серед вуличного руху. Треба автам за Тобою давати знати, що ти плянуєш робити, куди плянуєш повертати. Уяви собі, що би було якби авта не мали сигналів

і шофери не сигналізували - випадок за випадком. Подібно, якщо Ти збираєшся зупинитися, або сповільнити, що повернути направо, то самотній спосіб, що шофер за Тобою може знати, що Ти робиш, є

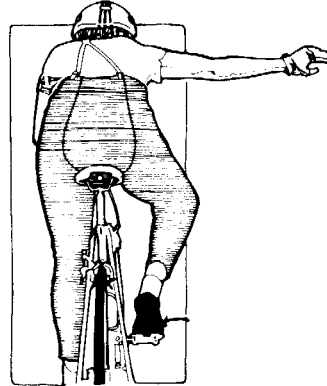
якщо Ти подаєш сигнал рукою. Інакше авто може на Тебе наїхати. При зударі авто буде мало ушкоджене, а Тобі може бути амінь. Пам'ятай, що сигналізувати є корисним Тобі.



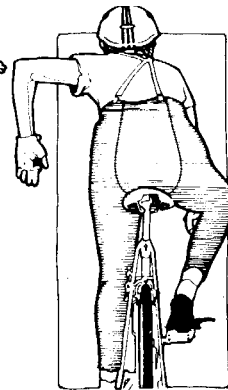
ВЛІВО



ВПРАВО



ВПРАВО (2)

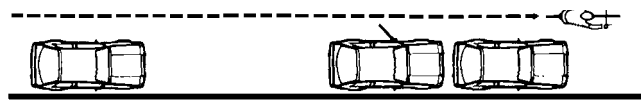


СТОП!

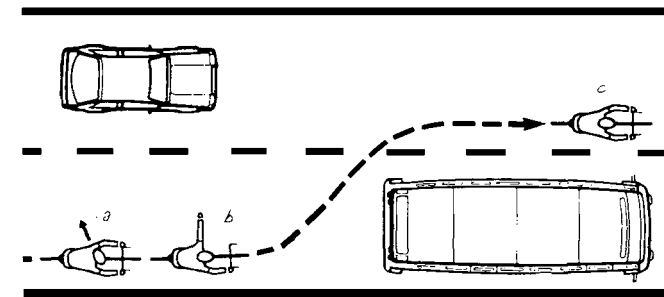
РОВЕРОМ ПО ДОРОЗІ



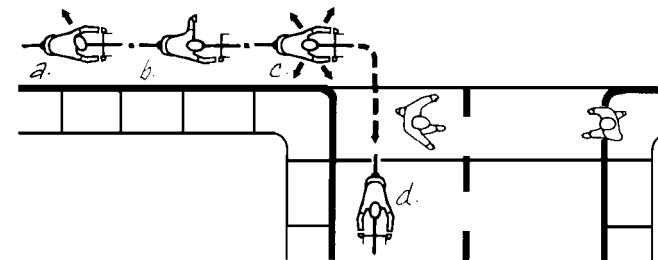
1. Тримайся правої сторони дороги на віддалі пів метра від краю дороги, вминаючи в цей спосіб різні переешкоди (такі як ґрати).



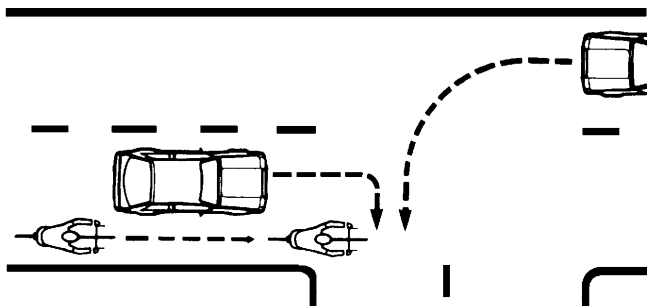
2. Минаючи запарковані авта, їдь прямою лінією на віддалі одного метра від авт, щоб відкриті двері Тебе не вдарили.



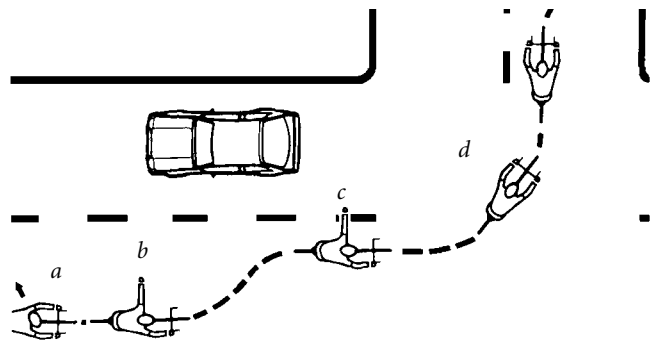
3. При зміні ряду а) глянь взад через рамено; б)подай сигнал рукою с)переїдь на другий ряд коли в ньому вільне місце.



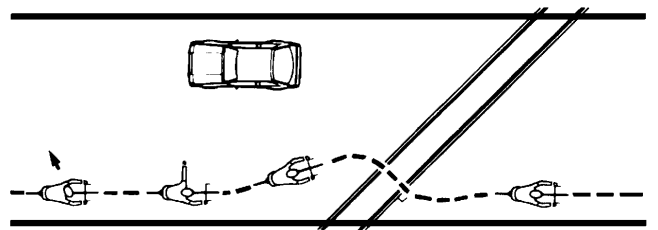
4. При повороті вправо: а) глянь взад через рамено; б)подай сигнал рукою; в)перевір роздоріжжя; г)поверни коли дорога вільна.



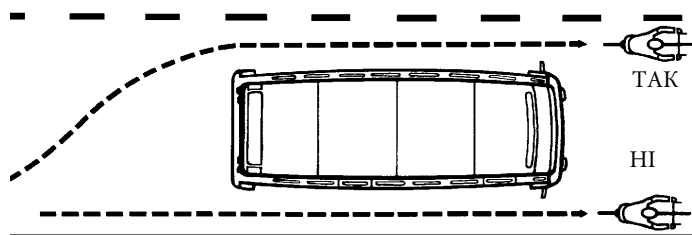
5. При повороті вправо на роздоріжжі є конечним перевірити чи авто біля Тебе не збирається повернути вправо і чи авто напроти Тебе не збирається повернути вліво.



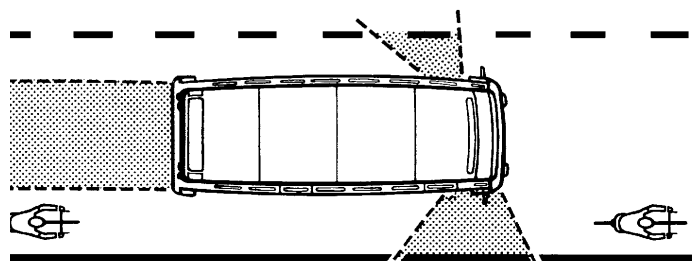
6. При повороті вліво: а) глянь взад через рамено; б) подай сигнал рукою; с) переїдь на лівий край ряду, цілий час сигналізуючи вліво; д) поверни вліво коли дорога вільна.



7. Переїжджай через поїздові і трамвайні рейки під прямим кутом (90°). Не забувай сигналізувати.

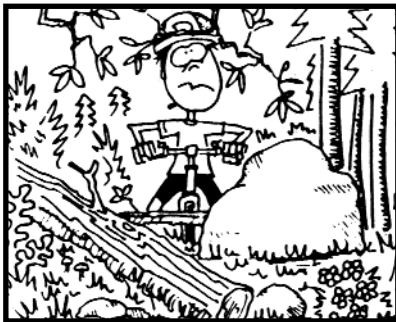


8. Минай повільні вантажні авта чи автобуси лише зліва, а не справа при краю дороги.



9. Важай, щоб не їхати в "сліпих місцях", де шофер автобуса чи вантажного авта Тебе не бачить.

ЗАСАДИ РОВЕРИСТИКИ В ПРИРОДІ



1 **ЇДЬ ЛИШЕНЬ НА
ВІДКРИТИХ СТЕЖКАХ**



2 **ДОБРЕ ЗАПЛЯНУЙ
ПРОГУЛЬКУ**



3 **НЕ ЛИШАЙ СЛІДІВ**

1. Не їдь на закиртих стежках і дорогах, і на стежках де заборонено їхати роверистам. Не їдь на приватній землі. Якщо Ти не певний чи стежка відкрита - спитайся чи довідайся. Якщо треба, то дістань (письмовий) дозвіл.

2. Знай свій виряд, свої здібності і околицю, в якій Ти їдиш і плянуй свою прогульку відповідно. Завжди будь самовистарчальним. Носишолом подбай щоб ровер був у доброму стані, і бери з собою речі потрібні для змін у погоді. Добре запланована прогулька буде приємністю для Тебе, і не стане тягарем для других.

3. Бери під увагу ґрунт під Твоїми опонами. Ти не повинен їхати навіть на відкритих стежках, якщо умовини є такі, що по Тобі лишаються сліди, напр. на деяких ґрунтах після дощу чи відлиги. Не ковжайся вниз із загальмованими колесами. Не їдь навколо колод поставлених на стежці, щоб протидіяти ерозії, а через них. Тримайся стежки і не твори нових стежок. Не переїжджай через струмочки. Виноси з собою все, що Ти приніс.

4. Давай другим особам на стежці знати, що Ти над'їжджаєш. Товариський привіт (чи дзвінок) є добрий підхід. Не заскочуй других. Виявляй уважність і пошану до других, сповільняючи коли їх минаєш. Бери до уваги, що за закрутом у стежці можуть йти інші люди.

5. Звірята легко полошаються несподіваним рухом непомітним підходом, чи голосним звуком. Це може бути небезпечним не лише для звірят але й для Тебе і других осіб на стежці. Давай звірятам якнайбільше часу пристосуватися до Тебе. При виминанні коней на стежці, сповільни і послухай поради вершника (спитайся його, якщо Ти не певний як поступати). Полошення худоби і турбування спокою диких звірів є проти закону. Лишай всі брами так, як Ти їх знайшов.

6. Їдь сконтрольовано. Неуважність, навіть на секунду, може привести до серйозних проблем. Притримуйся всіх приписів щодо швидкості.



4 **ПОСТУПАЙСЯ ДРУГИМ
ОСОБАМ НА СТЕЖЦІ**



5 **НЕ СТРАШ ЗВІРЯТ**



6 **ЇДЬ СКОНТРОЛЬОВАНО**

