VOL. №1

MAY 2021

ROLL ON !!

POPULAR SCIENCE MOTOJOURNAL

ISSN (PRINT) 2748-5102
ISSN (ONLINE) 2748-5110

МОТОЦИКЛ –
ЭТО ОДИН ИЗ САМЫХ ЭФФЕКТИВНЫХ СПОСОБОВ ТРЕНИРОВКИ

01 СТР. 4
О МОТОЖУРНАЛЕ

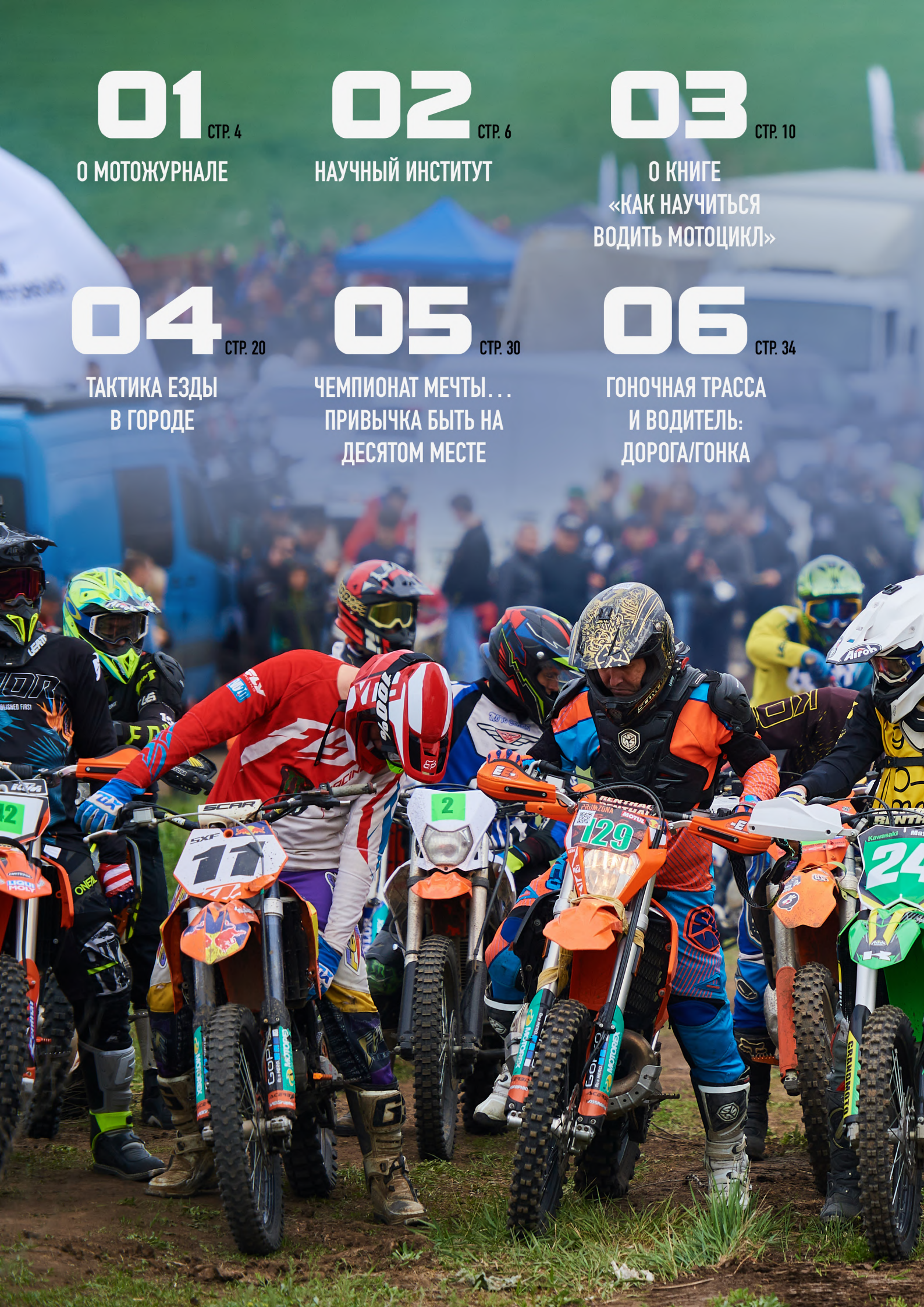
02 СТР. 6
НАУЧНЫЙ ИНСТИТУТ

03 СТР. 10
О КНИГЕ «КАК НАУЧИТЬСЯ ВОДИТЬ МОТОЦИКЛ»

04 СТР. 20
ТАКТИКА ЕЗДЫ В ГОРОДЕ

05 СТР. 30
ЧЕМПИОНАТ МЕЧТЫ… ПРИВЫЧКА БЫТЬ НА ДЕСЯТОМ МЕСТЕ

06 СТР. 34
ГОНОЧНАЯ ТРАССА И ВОДИТЕЛЬ: ДОРОГА/ГОНКА



07 СТР. 40
ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ

08 СТР. 42
ЯПОНСКИЙ СВИРЕПЫЙ ТИГР KAWASAKI Z1000SX

09 СТР. 52
ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ ИСТОРИЮ HUSQVARNA

10 СТР. 62
ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ ХАРД-ЭНДУРО

11 СТР. 72
MONGREL MOB. МОНСТРЫ НАЦИИ НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ

12 СТР. 80
РЕМО НОЙХАУС И ЕГО ПРОЕКТ «MOTORHEADS»

ROLL-O

О МотоЖурнале

от редактора

01

ОСНОВАТЕЛЬ МОТОЖУРНАЛА, ЖУРНАЛИСТ, УЧЕНЫЙ, ИССЛЕДОВАТЕЛЬ, **АКАДЕМИК ОЛЕГ МАЛЬЦЕВ**

Риск, тактика вождения, психология поведения, причины аварий, научный подход - это та малая часть, которую вы найдёте на страницах нашего мотожурнала «Roll-On».

Остовом мотожурнала является фундаментальный научный подход о взаимоотношении человека с мотоциклом, как с философско-психологической стороны, так и с технической. Мы не пишем о гонках и экстремальном вождение на треке, наш интерес направлен на использование мотоцикла в городе. Исследование факторов риска, безопасность на дороге, тактика вождения в городе, навыки управления мотоциклом, обучение самого себя, воспитание правильного взгляда и отношения к мотоциклу и его эксплуатации в городе – вот курс нашего журнала.

Рулевая система журнала воплощается в исследовательской деятельности, позволяющей продемонстрировать фактическое положение дел в мотосреде, изучить и проверить на прочность суждения, которые в большинстве случаев являются эфемерными заблуждениями, в том числе, приводящими к летальному исходу.

Коллектив ученых и журналистов нашего журнала совместно с НИИ «Изучения поведения человека в экстремальных условиях» регулярно проводят научные расследования мото-ДТП с целью выявления: поведенческих реакций человека, психологических показателей, навокального уровня и многих других факторов, вызывающих особый интерес. Такого рода исследования позволяют понять, что движет человеком, какова роль инстинктов и бессознательных побуждений и разработать методологию предотвращения фатальных событий.

Научно-популярный мотожурнал «Открутил» выходит в двух форматах: электронный и печатный.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР МОТОЖУРНАЛА
Алёна Меревская

НАУЧНЫЙ ИНСТИТУТ

НИИ «Изучения поведения человека в экстремальных ситуациях» был основан в 2021 году, академиком Мальцевым Олегом Викторовичем. НИИ имеет свое издание, коем и является научно-популярный Мотожурнал «Roll-On».

02

программа деятельности института

ПРОГРАММА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНСТИТУТА:

1. Научно-исследовательская деятельность, связанная с поведением человека в условиях военных действий и техногенных катастроф.

2. Исследования поведения человека, которое в результате приводит к авиационным катастрофам, ДТП, производственным авариям, морским страховым инцидентам и случаям.

3. Исследования причин катастроф, связанных с железнодорожным транспортом.

4. Исследования деятельности человека как основного фактора наступления последствий в виде катастроф.

5. Исследования в области психологии степеней и основной категорией, прямо взаимосвязанной с наступлением фатальных последствий в виде катастроф и других фатальных событий, в том числе и преступных (в рамках совершенных преступлений).

6. Разработка методологии предотвращения фатальных событий и минимизации воздействия человеческого фактора, связанных с причинением вреда обществу, окружающей среде, лицам и общественным отношениям.

7. Специализированные исследования, связанные с ДТП, в рамках управления таким ТС как мотоцикл, которые приводят к гибели граждан, спортсменов или водителей.

МОТОЛАБОРАТОРИЯ

8. Специализированные исследования в области психологии экстремальных видов спорта, в том числе единоборств и фехтования.

9. Специализированные исследования влияния человеческого фактора, связанные с убытками предприятий и доведения предприятий до состояния банкротства.

10. Исследования фактора риска как научной категории.

11. Разработка специализированных методик подготовки специалистов, чья деятельность связана с обязательными факторами риска в их профессии, таких как: военные, полицейские, летчики, моряки, спортсмены-экстремалы, люди, занимающиеся единоборствами, фехтованием, телохранители, путешественники.

12. Создание специальных лабораторных условий для проведения исследований на стыке наук.

13. Проведение научных конференций, симпозиумов и т.д., связанных с проблематикой НИИ и курсов повышения квалификации на базе института.

14. Создание экспериментальных организаций с целью изучения факторов и явлений, которые делают риск и поведение человека неуправляемыми и неконтролируемыми.

15. Организация научных экспедиций как исследовательской модели изучения поведения человека в экстремальных ситуациях.

16. Изучение последствий, влияющих на человека, пережившего катастрофы, экстремальные ситуации, войны и техногенные воздействия.

17. Исследования лиц, находящихся в уголовной среде, считая ее экстремальной в разных мировых формациях, уголовных структурах и в рамках уголовных традиций.

18. Издательство журналов, научных бюллетеней, брошюр и прочей печатной продукции научного, научно-исследовательского и популярного назначения.

19. Исследования проблем, связанных с человеческим фактором, в рамках применения холодного и огнестрельного оружия военными подразделениями, а также действий граждан в рамках факторов крайней необходимости и необходимой обороны.

20. Осуществление широкомасштабной просветительской работы в рамках мирового сообщества с целью предотвращения и минимизации влияния человеческого фактора на возникновение фатальных и преступных последствий.

КАК НАУЧИТЬСЯ ВОДИТЬ МОТОЦИКЛ

НИК АЙНОЧ

ОЛЕГ МАЛЬЦЕВ

*МОТОЦИКЛ – это не только удовольствие,
это очень мощный инструмент
в руках ученого, исследователя;
очень мощный инструмент
проникновения в тайны личности человека.*

Олег Мальцев

A LINEA.
КАК НАУЧИТЬСЯ ВОДИТЬ МОТОЦИКЛ

О СОЗДАНИИ КНИГИ, ИСТОРИИ ЕЁ НАПИСАНИЯ И ПРАКТИЧЕСКОЙ ПОЛЬЗЕ

70% водителей мотоциклов не имеют ни малейшего представления о том, что они делают. Многочисленные мото-аварии происходят не по причине некачественного дорожного покрытия или неуважительного отношения со стороны автомобилистов, неожиданностей, возникающих на пути мотоциклиста. Все это - лирика, всего лишь способы оправдать себя и представить хоть какое-то объяснение почему произошла авария. Но на самом дела причина всегда в одном: в том, кто сидит на байке - в райдере, равно как и в отсутствии у райдера понимания как управлять мотоциклом.

Что значит «умею ездить на мотоцикле»? То есть, на мотоцикле я могу тронуться с места на парковке? Я езжу по треку? Я каждый день езжу по городу? Или я чемпион мира по хард-эндура? Я езжу по городу и за 20 лет ни разу не попал в аварию. Это критерий? Если проанализировать все ответы на эти вопросы и множество других вопросов, изучить причины возникновения мото-ДТП, а также послушать инструкторов многих школ, то мы увидим, что имеем дело с довольно размытым пониманием того, что такое «я умею ездить на мотоцикле». По сути своей, пока нам не известны критерии, то нам будет крайне проблематично понять, что значит «езжу на мотоцикле», понять что есть «хорошо», а что есть «плохо».

На сегодняшний день существует бесчисленное множество книг о том, как водить мотоцикл, но как ни прозаично это бы звучало, нет ни одной книги о том, «как НАУЧИТЬСЯ водить мотоцикл». В начале 2021 года ученым, академиком Олегом Мальцевым совместно с коллегами был создан Научно-исследовательский институт «Изучения поведения человека в экстремальных ситуациях». Каждый день в лаборатории института проводятся испытания оборудования, эксперименты и тренировочные занятия на мотоциклах с целью изучения поведенческих реакций человека в различных ситуациях, а также проводятся исследования в области психологии степеней, ущербности и скорости построения сложных навыков.

Проведя несколько интернет-встреч с ведущим мото-инструктором «Yamaha Champions Riding School» Ником Айничем Олегом Викторовичем было выдвинуто предложение о создании методологического труда, в котором на научной основе будет объяснено как формируется навык при езде на мотоцикле. Книга выйдет на двух языках: на русском под названием «Как научиться водить мотоцикл» и на английском – «The Science Behind Learning to Ride Motorcycles».

Я сейчас опишу, в некой степени, наблюдение о довольно абсурдной позиции. И тем не менее, оно существует - это данность наших дней. Так, сегодня есть люди, убеждённые в том, что научиться ездить на мотоцикле можно и не имея его. Звучит, конечно, смешно. Так вот, книга «Как научиться водить мотоцикл» не о том, как купить себе мотоцикл, и не том, как заработать деньги на свой первый мотоцикл, и не о том как водить мотоцикл и на какие кнопки нажимать, – **это книга о навыках**. Не только о навыках управления и обучения себя, но и о навыках использования экипировки. Ее цель: показать подход к обучению вождения мотоцикла, а также развеять разного рода мифы.

Эта книга касается всех людей, которые только купили мотоцикл, и не знают, что делать дальше. В ней подробно изложена вся правда о вождении мотоцикла и о том, какое у вас должно быть отношение к тем или иным явлениям. Не ждите, что книга сделает вас мастером вождения, это зависит только от вас самих. Но она избавит вас от необходимости слушать в сети всяких недо-экспертов и регулярно находиться в состояние постоянного контр-противостояния с тем, кто и что говорит в интернете. В том числе, это очень хорошая книга для дилера, которому не придется отвечать новичку фразой: «вот байк, вот дорога - езжай», ему достаточно будет просто порекомендовать прочитать эту книгу.

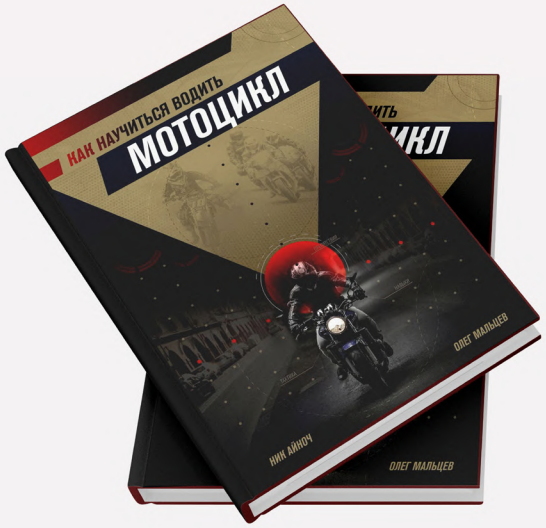
Стоит так же отметить, что книга не только о мотоциклах, а точнее – далеко не о них. Мотоцикл в ней рассматривается лишь как пример и модель для наилучшего объяснения того, как приобретается любой навык. Книга проливает свет на те барьеры, которые необходимо преодолеть человеку при постановке навыка. До этой работы никто не мог дать научного объяснения того, как, например, преодолеть интеллектуальный барьер, психологические препятствия, тактические препятствия и так далее. А ведь именно интеллектуальный барьер является первым препятствием при построении любого навыка. Данный научный труд поможет человеку исключить свою ущербность и научиться правильно учиться.

ОБ АВТОРАХ КНИГИ

PhD. Oleg Maltsev (Олег Мальцев) – журналист, писатель, криминолог, академик УАН, кандидат психологических наук, а также руководитель «Ассоциации прикладных наук», в состав которой входят НИИ «Памяти», НИИ «Исследования мировых воинских традиций и криминалистических исследований применения оружия» и НИИ «Международное судьбоаналитическое сообщество». Руководитель экспедиционного корпуса. Руководитель криминологического исследовательского центра. Руководитель Одесского регионального отделения Украинской академии наук.

Nick Ienatsch (Ник Айнеч) – американский мотогонщик, писатель и инструктор по вождению мотоцикла. Принимал участие в шоссейно-кольцевых мотогонках Американской ассоциации в нескольких дисциплинах, в мотогонках Гран-при и в классе AMA 250 Гран-при.

Имеет несколько наград AMA за первое место, кроме того за 35 лет работы у него появились хорошие связи в мотоциклетной индустрии. Ник Айнеч был ведущим мото-инструктором в течение двенадцати лет в школе Фредди Спенсера. Он является основателем, генеральным директором и ведущим мото-инструктором школы вождения мотоцикла Yamaha Champions. Будучи генеральным директором, он проводит занятия, не слезая с мотоцикла, - и в грязи на улице, и во время соревнований. О школе он говорит так: «Мы стремимся изменить ваше вождение на мотоцикле, познакомив вас с «Привычками чемпионов»: методами, подходами, навыками, а также мировосприятием лучших гонщиков мира». Ник пишет статьи для журнала Cycle World, а также является автором книг «Техника спортивной езды» и «Гонщики ранчо Хилл».



WHO IS WHO:
НАВЫК И ЗАЧЕМ ОН НУЖЕН

Еще в 30-х года XX века академик Григорий Семенович Попов говорил, что **вся проблема человека кроется в скорости обучения.** Скорость обучения - один из важных элементов в приобретении любого навыка. Одному человеку для приобретения навыка нужно одно количество времени, другому человеку для освоения этого же навыка – другое. От ваших навыков зависит ваша безопасность. По сути своей, навыки - это взаимодействие некой умственной системы и тела. Получается, что тело побуждает к действиям нервная система, а модель будущего (что нужно сделать) создает разум человека.

«Привет мой родимый стальной конь. Сегодня мы поедем с тобой рассекать бескрайние просторы степей, лесов, магистралей. В наших крыльях будет петь ветер, в нашем сердце будет гореть огонь».

Говорят, что день прошел не зря, если ты сегодня обкатал своего стального коня. В принципе, так оно и есть. Если вы хотите отточить свои навыки управления байком, то необходимо каждый день уделять тренировкам особое внимание, и ни коим образом не жалеть на это время. Вам ли, уважаемый читатель, не знать, что даже для того, чтобы завести мотоцикл, необходимо обладать знанием и пониманием как это правильно делать. Ведь к каждому мотоциклу, как и к человеку, требуется индивидуальный подход, а следовательно этому надо учиться.
Мы могли бы разделить людей на две категории:

- те, кто сами научились ездить на мотоцикле;
- те, кого кто-то учил ездить на мотоцикле.

В обоих случаях мы имеем дело с потенциально опасным способом обучения. В чем кроется опасность? Очень многие начинали чему-то учиться и бросали это, не могли дойти до конца. Все дело в выборе неверного подхода к самой технологии обучения. Да, академик Попов, говорил: «в конечном счете человек сам себя обучает», и мы не можем с ним не согласиться. Но для того, чтобы себя обучать, необходимо знать как это делается и иметь некую технологическую схему. Например, когда человек приходит в школу единоборств, то у преподавателя есть (по крайне мере должна быть) некая программа, по который он проводит занятие; должна быть методика обучения, которая в себя включает не только физическую подготовку, но и психологическую, и так далее. И здесь важно не только как быстро вы обретёте навыки, но в самом качестве информации, знаний, системе обучения. Если в основе обучения не лежит фундаментальный научный подход, то и надеяться на надежность приобретённых знаний очень чревато.

В книге «Как научиться водить мотоцикл» академик О.В. Мальцев знакомит читателя с научной системой приобретения навыков и объясняет, что будет, если навыки будут приобретаться иначе. Данная формула является также скелетом этой книги.

Ключевые блоки научнойсхемы приобретения навыков человеком

Приобретение навыков начинается с:

1. Преодоление интеллектуального препятствия. Не преодолев его, крайне опасно садиться на мотоцикл.

2. Препятствие в виде баланса. Недостаточно просто уметь ехать на мотоцикле, вам нужно понимать почему ваш байк так или иначе ведет себя в разных ситуациях. Большинство людей даже не задумывается о том, что на баланс влияете все: шины, тормоза, правильность настройки подвески и т.д.

3. Препятствие в виде координации движения. Это и координация вашего тела, и координация ваших способностей, и координация взаимодействия ваших мозгов и вашего тела.

4. Тактическое препятствия.

5. Психологическое препятствие.

6. Препятствия в виде «Я».

Каждому из этих блоков выделена отдельная глава в книге «Как научиться водить мотоцикл».

СОДЕРЖАНИЕ КНИГИ «КАК НАУЧИТЬСЯ ВОДИТЬ МОТОЦИКЛ»

ГЛАВА №1.

Почему возникла идея написать эту книгу. Сегодня в интернете появилось очень много людей, выдающих себя за экспертов в той или иной области. Они пытаются поставить преподавание на научную основу, при этом не являясь учеными. Когда вы что-то исследуете, необходимо это проверять с разных научных точек зрения. Что касается вопроса о приобретении навыков, то это научная сфера, исследование в которой подразумевает работу на стыке наук.

Но мы-то с вами видим, что интернет-ораторы только делают попытки как-то и что-то научно обосновать. Так а что же они тогда объясняют? Делятся они со своими подписчиками только своим опытам, а опыт – это совокупность ошибок, которые они допустили в жизни. Слушая такого человека, вы по сути своей становитесь следствием его субъективного представления, пропущенного через его собственный опыт того, как надо управлять байком. Не вините потом кого-то в своих авариях, ведь вас никто не заставлял слушать интернет-эксперта. Во всем, что делает человек, всегда должен быть только фундаментальный научный подход. В ходе исследований выяснилось, что в книгах по вождению мотоцикла, которые сегодня существуют, никто вопрос управления байком на научную основу не ставил.

ГЛАВА №2.

Знакомство читателя с таким понятием как навык. Важно обрести понимание, что же такое навык, как это воспринимают люди и что это на самом деле такое. После того, как вы ответите себе на вопрос «что такое навык?», нужно будет разобраться с тем, какие уровни мастерства существуют и куда вам дальше двигаться.

ГЛАВА №3.

Уровни совершенствования навыка. Существует огромное количество вопросов, на которые никто не обращает внимания. Авторитетные люди в каких-то вопросах, безусловно, заслуживают внимания, но это всего лишь мнение авторитетного человека, к науке это не имеет никакого отношения. Научный подход требует демонстраций, доказательств, экспериментов и многих других вещей, которые предусмотрены тем самым научным подходом. Сколько бы авторитетных людей мы бы не выслушали, нам в любом случае придется сделать 3 вещи:

1. Понять, что они сказали, а это большая проблема, ведь можно попросту понять неправильно то, что сказал человек. Обычно авторитетные люди не утружда-

ются объяснять, они просто отвечают на вопросы, и дальше понимай как хочешь.

2. Спросить себя: разумно ли то, что говорит этот человек?
3. Спросить себя: а подходит ли это мне? Люди имеют разное психофизиологическое устройство и строение. То, что полезно для одного человека, не всегда соответствует и полезно для другого человека. Очень многие люди привязываются к определённым необъективным показателям. Какой мотоцикл выбрать? Наверное тот, на котором вы сможете научиться. К чему это привязано? К объему двигателя. Мы же с вами понимаем, что это глупость, какая разница какой у мотоцикла объем двигателя. Получается, вопрос должен стоять иначе. Как иначе? Не буду раскрывать вам здесь все ответы, об этом вы прочитаете в книге. Вам нужно совершено четко понимать, что если у вас субъективные критерия, не те критерии, которые необходимы, то вам это сильно навредит. А также важно понять, что существуют стадии обучения, стадии совершенствования мастерства.

ГЛАВА №4.

Точка невозврата.

Пропадает интерес к вопросу, и человек перестает этим заниматься. Проходит некоторое время, и интерес снова возникает, и выясняется, что человек не умеет так, как он умел до этого. Пусковой кнопкой является следующее: информация эта не нужна. Так сколько я должен ездить на байке, чтобы все, что приобрел, не забыть?

На самом деле, пусковым механизмом забывания навыка является интеллектуальный разрыв с проблемой. Есть физическое забывания навыка, а есть комплексное забывание навыка. Я могу как-то некомфортно себя чувствовать за рулем мотоцикла, но если это физическое, то это быстро пройдет. Если это комплексное, то мне нужно заново переучиваться. Большинство людей ведут себя таким способом, что если они один раз где-то чему-то учились, то они уже переучиваться не хотят. Но даже когда они хотят переучиваться, то их тело переучиваться не хочет. Вот почему опасно учиться неправильно.

Человек, который учился чему-то с нуля и правильно, перешел точку невозврата. Этот человек, сохраняя постоянно интеллектуальный контакт с проблемой, не теряет навыки. Важно понять, что навыки – это преодоление препятствий.

ГЛАВА №5.

Интеллектуальные препятствия.

Все причины мото-аварий – это неспособность преодолеть интеллектуальное препятствие. Если вы пытаетесь кому-то подражать , то никогда не преодолеете интеллектуальное препятствие, а если вы не сможете преодолеть интеллектуальное препятствие, то и научиться чему-то вряд ли сможете. Когда человек не понимает того, что он делает, каких бы он усилий не прикладывал, все равно все будет плохо. Такой важный фактор как преодоление интеллектуального препятствия особенно касается мотоцикла. За рулем вы один, а следовательно все зависит только от вас, от скорости принятого вами решения, о способности быстро реагировать.

Здесь в качестве примера можно было бы провести некую ассоциативную параллель мотоцикла с огнестрельным оружием. По сути своей, это так просто - нажимай курок и стреляй. Спросите профессионалов, так ли это. И вы получите категоричный ответ – нет. Для того, чтобы нажимать на кнопку, интеллект не нужен, такому и зверей в цирке учат. А вот умение стрелять, применять оружие в условиях войны - это уже совершенно другое. В чем разница? Все дело в том, что когда вы стреляете в мишень, то она в вас не стреляет. Когда же идет война, то обстрел идет со всех сторон, и совершенно неизвестно, откуда прилетит. А еще не забывайте сделать поправку на местность. Боестолкновение может происходить в лесу, в городе, в закрытом помещение и т.д., - каждая из этих местностей будет заставлять вас полностью перестраивать тактику своей работы. И от того, как быстро вы умеете это делать, зависит ваша жизнь. Интеллектуальное препятствие, связанное с вождением мотоцикла, касается не только лично вас, но и всех людей вокруг, вы же ездите не по пустынному городу.

ГЛАВА №6.

Препятствия в виде баланса.

Крайне важный раздел данной книги. Мотоцикл по своей конструктивной особенности имеет только два колеса и не может стоять не месте без третий точки опоры. Для того, чтобы мотоцикл находился в устойчивом состоянии, ему необходимо расстояние, то есть он должен двигаться. Научиться держать баланс - это не значит научиться держать мотоцикл в балансе. Баланс должен быть не только между райдером и мотоциклом, но и между мозгами райдера, дорожной обстановкой и мотоциклом.

ГЛАВА №7.

Препятствие в виде координации движения.

Что такое координация? Давайте обратимся ко всем известной Википедии.

Координация - процессы согласования активности мышц тела, направленные на успешное выполнение двигательной задачи.

На самом деле здесь всё намного сложнее того, что люди привыкли себе представлять на уровне науки нейрофизиологии.

У каждого из нас есть тело, которое имеет 2 руки, 2 ноги и голову. Все члены тела человека должны быть координированы, то есть работать правильно и согласовано друг с другом. И здесь недостаточно только организации правильной работы членов тела между собой. Очень важными в координации движений являются временной и силовой факторы: в какой момент закрыть газ, что должны делать ноги в этот момент времени; когда тормозить; как тормозить; когда пользоваться сцеплением и т.д., - все эти вещи должны работать слажено между собой в конкретный момент времени. Вот у нас появляется понятие конкретного момента времени. Академик Олег Мальцев говорит: «координация создает эффективную красоту. Но не нужно превращать свою езду на байке в зрелище». Все должно быть четко, синхронизировано и вовремя, при этом не создавая зрелища.

ГЛАВА №8.

Тактическое препятствие при приобретение навыка.

Тактика езды на мотоцикле формируется из ряда элементов: ваше отношение к езде на мотоцикле; умение держать ритм движения; действия ваши должны быть логичными; интеллектуальная нагрузка, то есть умение быстро принимать решение до возникновения дорожной ситуации; удобная экипировка.

Вне зависимости от того, куда вы собираетесь ехать, у вас должен быть тактический подход к реализации задуманного. На дороге каждый водитель всегда имеет дело с 2 линиями: прямая и кривая. Все неприятности возникают именно на этих двух линиях. А в общем-то, других линий и нет. Где же вы планируете ездить, в городе, за городом, по пересеченной местности, а может по пустыне? А в какое время года и в какую погоду? Здесь возникает огромное количество вопросов. Готов ли ваш мотоцикл и готовы ли вы к такой дороге?

ГЛАВА №9.

Психологическое препятствие при формировании навыков.

Психология - это довольно сложная наука. А вот с психологическими препятствиями каждый из нас встречается часто, они в изобилии, начиная от заблуждений и заканчивая незнанием как мы устроены, как функционирует наше тело, как работает наше сознание и прочие вещи. Психология экстремальных ситуаций - это очень специфическая узка область специальной психологии. Многие люди пытаются своими словами объяснять некие нюансы этих явлений, не понимая системы в комплексе. По сути своей, они пытаются в своих книгах давать советы по психологической подготовке, при этом не имея не малейшего представления о том, как работает сознание человека, как устроена память и многие другие вещи. В конечном счете мы опять получаем всего лишь концентрированный опыт вместо научных данных.

ГЛАВА №10.

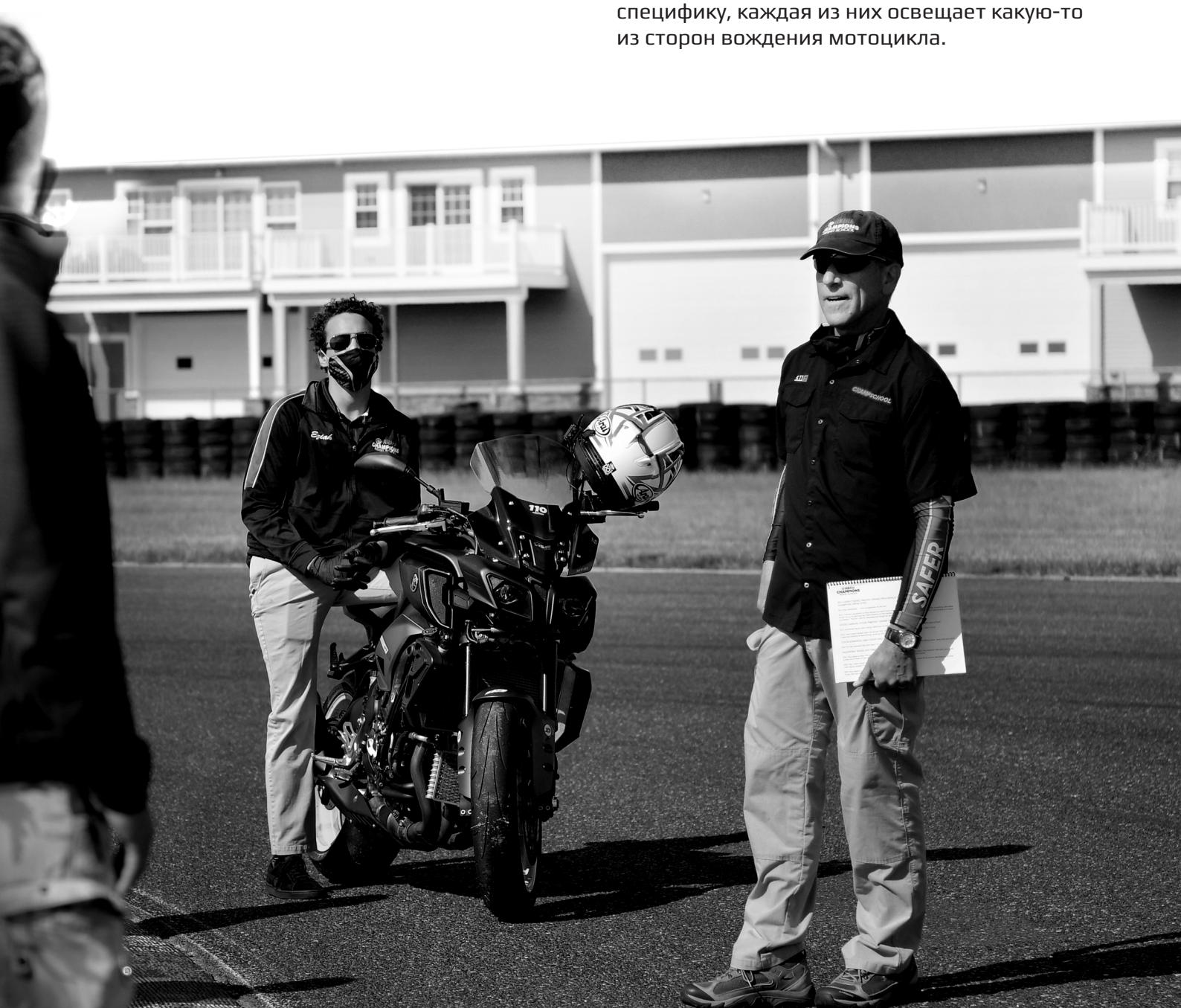
«Я» в виде препятствия.

Почему разбиваются профессионалы? Вот гонщик на треке, он же гипер-профессионал , почему возникают хайсайды, почему возникают разного рода аварийные ситуации на треке, речь идет даже не о городе. А когда мы приедем в оживленный город, то там эти ситуации возникаю каждую секунду, и очень много людей, имея якобы потрясающие навыки вождения мотоцикла, попадают в очень неприятные ситуации.

ГЛАВА №11.

Анализ литературы которая существует.

В данной главе проанализирована мото-литература, по которой на сегодняшний день многие обучаются управлять байком, и ей дана научная оценка. Довольно большое количество людей написали книги о вождении мотоцикла. Каждая из таких книг имеет свою специфику, каждая из них освещает какую-то из сторон вождения мотоцикла.



Крайне важно уметь анализировать работы других людей, особенно если вы планируете по их трудам учиться. В каких-то случаях вовремя проведённый анализ может сохранить чью-то жизнь. Не только в силу того, что в книге может быть написана несуразица, но и в силу вашего восприятия информации, ведь вы попросту могли не так понять. Когда люди берут ту или иную программу инструктора и начинают по ней обучать, это еще не значит, что после прохождения данного курса они не попадут в аварию. Возникает тупик - так что же тогда читать и как правильно воспринимать прочитанное? Все эти и другие вопросы подробно изложены в данной главе.

ГЛАВА №12.

Правильный подход к первичному обучению ездить на мотоцикле.

Здесь вы пройдете шаги от покупки мотоцикла, который нужен, а не того, который нравится, до того как вы уверенно научитесь ездить на мотоцикле; как вы потом будете совершенствовать свои навыки, проходя осмысленно стадии мастерства. То есть, как вы станете адекватным райдером, понимая «на этой стадии я себе этого позволить не могу, а вот это позволить могу».

ГЛАВА №13.

Как относиться к экипировке и как ее использовать.

Почему когда кто-то совершает ДТП на машине, то все говорят, что этот человек просто не умеете водить? Но когда кто-то разбивается на мотоцикле, всего говорят «это потому, что он не в экипировке». Вся проблема в двойных стандартах.

На почве экипировки мотоциклиста уже сломано бесчисленное множество копий. По-моему, нет более болезненной темы, в которой существует такое количество мнений, как тема экипа. Данная глава не подразумевает под собой обсуждения брендов мото-экипировки, качества покроя и многое другое. Здесь вы узнаете не только об истории использования экипировки, но и ответите себе на ряд вопросов: нужна ли экипировка в городе? Где и когда одевать экипировку? Гарантирует ли экипировка безопасность? Ответы на эти и другие вопросы позволят вам сформировать у себя правильное понимание того, как необходимо относится к экипировке для того, чтобы не попадать в аварии с одной стороны, и чтобы сама экипировка не вела нас к катастрофе с другой стороны.

ГЛАВА №14.

Тактика езды в городе.

Один из экспертов когда-то сказал, что «количество мотоциклов увеличивает количество аварий». На самом деле эти два показателя никак не связаны между собой. Постоянно падающий уровень интеллекта населения – вот что является главной причиной мото-аварий. Интеллект - это главная причина всех аварий. Если вы не можете преодолеть интеллектуальное препятствие, то вам нельзя садиться на мотоцикл. Нужно понять, что мотоцикл - это сложно, и вы плохо его водите. Кто хорошо водит мотоцикл? Господь Бог, все остальные управляют байком плохо. Когда мы это осознаем, осознаем, что плохо водим мотоцикл, то начинаем понимать, что нам нужны регулярные тренировки. Мотоцикл - это сложно, дорого и требует интеллекта ко всему этому. Так как вы плохо водите мотоцикл, добавьте еще постоянные ежедневные тренировки.

Вам нужно понять подход к созданию собственной тактики езды в городе. Если вы этого не сделаете, то будете пользоваться чужим опытом. В результате вы станете жертвой этого чужого опыта.

ГЛАВА №15.

Объем заблуждений о езде на мотоцикле.

Все заблуждения относительно езды на мотоцикле строго систематизированы, структурированы, научно проанализированы, и на научной основе дан ряд рекомендаций.

ГЛАВА №16.

Причина и как заставить себя работать над собой.

Постоянное самосовершенствование в езде на мотоцикле -это ключевой параметр, который избавит вас от всех неприятностей. Вы прошли курс анти-аварийной подготовки? Какой толк в этом курсе, если вы не будете до 7-го пота работать над теми навыками, которые вам преподали. И самое главное - каково качество этих навыков. Станете ли вы ежедневно упражняться в этом вопросе? Мотоцикл - это сверхзадача. Почему это так? Почему каждый из райдеров должны прийти интеллектуально к этому пониманию, и как это сделать? Как раз глава 16 и завершает первую мотокнигу.

ОТ АВТОРА ОЛЕГА МАЛЬЦЕВА:

В чем преимущество данной книги перед прочими, ранее написанными? Самое главное: в основе книги лежит научный подход. Содержание - продукт моей научной исследовательской деятельности, а не повторение или переосмысление написанного другими авторами в их трудах. Каждая глава в книге «Как научиться водить мотоцикл» уникальна и самобытна, здесь информация представлена впервые, и её не найти ни в одном руководстве, брошюре, меморандуме или просто в отдельном авторском повествовании любой формы, издательства, года - вне зависимости от языка написания.

Вероятно, мы с Ником Айночем когда-нибудь в будущем напишем ещё одну книгу, она будет называться «Как безопасно водить мотоцикл в городе». В этом труде мы предложим некую систему, которую райдер сможет использовать, чтобы не попадать в безвыходное состояние, когда невозможно уйти от удара, последствия которого - фатальны.

Автор статьи:
главный редактор Алена Меревская

ТАКТИКА ЕЗДЫ В ГОРОДЕ

РАССЧИТЫВАТЬ НУЖНО НЕ НА ЭКИПИРОВКУ, А НА СВОИ МОЗГИ И НАВЫКИ

безопасность движения

04

ОЛЕГ МАЛЬЦЕВ

ТАКТИКА – это самая знаменитая наука всех времен и народов, в основе которой лежит история. Изначально тактику преподавали только в дворянских семьях, и обучения начиналось с военной истории. Ведь прежде чем самому научиться тактически действовать, нужно сначала понять, что было до тебя, а так как у нас сохранилось множество исторических документов, то мы можем посмотреть прототипологически как это было 200-400 лет назад, насколько сможем в историю дотянуться, а потом собрать все факты, идеи на одной доске для того, чтобы понять как выглядела история военных операций в течении многих веков. Такой подход нам даст возможность выбрать нужную нам тактику при решении тех или иных задач.

Тактическое препятствие - это самое сложно препятствие из всех. Все дело в том, что оно одновременно интеллектуальное и физическое, то есть если до этого ваша тренировка тела, лингвистики и так далее заключалась в каких-то моментах тренировки себя, то теперь пора демонстрировать это где-то, а это уже сопряжено с разного рода неприятностями. Если до этого мы могли создать тепличные условия для тренировки и самообучения, то тактика уже максимально приближает нас к реальности.

Приведу пример того, как мышление формирует отношение к окружающей действительности, из чего, как из зерна, вырастает тактика как образ жизни. В Украине есть интересный экземпляр в виде «тренера-психолога», который советует мыслить и действовать так: «вы достойны – значит вы получите». Я вам скажу, что такая тактика крайне неэффективна. Почему? Потому что это тактика ребенка. Точно такую же параллель мы можем провести с мотоциклом. Человек, садящийся на мотоцикл с убежденностью, что он «король дороги», что правила писаны не для него, что 200 км/ч - это не серьезно и многое другое, самый настоящий ребенок, которому дали или он сам себе купил игрушку. И я уже много раз говорил о том, что во всех мото-ДТП пало на дорожном полотне людей только по вине нерадивого райдера. Поэтому идея о том, что ты классный, и весь мир тебе должен, конечно тоже классная, так же как идея свободы, вот только нереализуемая.

Если говорить о тактике езды на мотоцикле в городе, то здесь существует несколько подходов. Начну с книги американского инструктора по вождению мотоциклов, автора нескольких работ по безопасности, а также одного из ведущих журналистов, специализирующихся на мотоциклах, Дэвида Хаффа. Это практически единственный человек, написавший книгу о тактике езды на мотоцикле в городе - «Уличные стратегии. Руководство по выживанию для мотоциклистов». В данном труде подробно рассматриваются ситуации, в которых может оказать мотоциклист, и даются рекомендации, как в эти ситуации не попадать. На самом деле его подход к созданию данной работы - это один из самых стандартных подходов к тактике и в нем нет ничего выдающегося. Почему я считают такой подход губительным? Когда вы рассматриваете разного рода ситуации, например, те, что описаны в книге Хаффа, то вы запоминаете только сами ситуации. Но если вдруг на дороге возникнет «не книжная», совершенно вам неизвестная ситуация, что тогда вы будете делать? Можем ли мы с уверенностью сказать, что в книге описано исчерпывающее количество ситуаций, которые существуют? Конечно – нет. Поэтому, с моей точки зрения, такой подход непрофес-

ДЭВИД ХАФФ

сиональный с точки зрения обучения и приобретения навыков. Хотя сама книга Дэвида Хаффа заслуживает самого высокого внимания. Хафф не является ученым, он прикладник-практик, человек, который проездил больше 40 лет на мотоцикле, и всё, что он сделал, это попытался систематизировать свой опыт.

Отойдем от мотоцикла и рассмотрим этот же подход к тактике на примере поединка на улице между двумя людьми. Предположим, что один из противников имеет в некоторой степени боевую подготовку. Он долгие годы ходил в спортзал, где ему показывали приемы борьбы невооруженного человека против вооруженного. Кстати говоря, секций по единоборствам подобно рода на сегодняшний день существует в мире бесчисленное множество. Это парень был прилежным учеником, и выучил все приемы. Но он не учел самого главного, что ни один из этих приемов не применим на улице. Это он в стенах спортзала сильный и бессмертный, но улица живет по другим правилам, улица - это всегда непредсказуемость. Так почему же человек, потративший столько лет на тренировки в спортзале, непременно потерпит поражение в уличной схватке? Этому есть, как минимум, три причины:

1. Противник попросту может не уметь и не знать как бить. Следовательно его удары будут внезапными и по неизвестной никому замысловатой траектории, а так же он может использовать все, что ему попадается под руку: стакан, пепельницу и тд. И это никак не укладывается в парадигму человека, прошедшего спортзал.

2. В мире существует множество разновидностей единоборств, и каждый вид считает, что их техника самая лучшая. Вы же не знаете, чем занимался ваш противник, а все разновидности приемов всех видов единоборств вам и жизни не хватит выучить.

3. Специализация. Так исторически сложилось, что разные единоборства специализируются на разных вещах. Например, дзюдо специализируется на бросках, удушающих, болевых, чего не делают в карате, которое специализируется на ударной технике, и так далее.

Возьмем одного человека, занимающегося дзюдо, и другого, занимающегося карате, и поставим их друг напротив друга в спортзале. Чем они отличаются друг от друга? Ничем. То же белое кимоно, те же пояса... поэтому отличить, кто из них чем занимается вы не сможете. Точно также и на улице. Заранее спрогнозировать, что будет делать ваш оппонент, вы не сможете. Люди, занимающиеся боксом, ведут себя одним способом. Люди, занимающиеся восточными видами единоборств, ведут себя в соответствии с их парадигмой. Получается, что при таком разнообразии «умных» людей, которые считают, что они все это знают и умеют, у вас на улице будет полная каша в голове. Я всегда спрашиваю: боковой боксёрский удар каким блоком в карате парировать? Я могу еще тысячи таких вопросов-примеров привести. Они будут толкать человека на то, чтобы включить голову, но одновременно с этим приводить в тупик. Для чего я это всё рассказываю? Разъезжая по городским дорогам на мотоцикле, вы будите сталкиваться с тем же самым. Нет, не с каратистом или боксером, хотя это смотря куда или в кого заедите, а с неизвестными вам ситуациями. Вы никогда не будете знать заранее, как поведет себя водитель автомобиля, двигающегося по встречной полосе, может быть он сейчас решит резко развернуться

через две сплошные, вопреки всем правилам дорожного движения, а вы тем самым окажитесь жертвой «короля дорог»; а может кто-то сзади вас бортанёт. Ситуаций может быть очень и очень много, и они никогда не повторяются.

ДВЕ СИТУАЦИИ И ДВЕ ЛИНИИ

Давайте все-таки изменим подход к тактике, и я расскажу, на что действительно стоит обратить внимание и что нужно учесть при езде на мотоцикле. В одной из глав книги «Как научиться водить мотоцикл», написанной совместно с моим другом Ником Айничем, я говорю о том, что водитель в городской среде всегда сталкивается с двумя видами ситуаций, в следствие которых он получается травмы (сопоставимые или несопоставимые с жизнью) - это скольжение и удар. И совершенно неважно, обо что будет произведен удар: об асфальт, парапет, бордюр, машину, столб, дерево – это все будет удар. А так как в этом

мире все начинается с геометрической формы, то ко всему прочему, мы имеем дело еще и с двум линиями, по которым происходит не только движение, на этих линиях живет каждый человек - это прямая и кривая. Все неприятности в жизни человека происходят только на этих двух линиях! Все, что вы читаете, все ДТП, которые вы видите, инструкции, которые изучаете, технические характеристики и т.д., - это все проблемы прямой и кривой линий в геометрии. На этих линиях может быть разное дорожное покрытие, на этих линиях также существуют дегенераты, а еще эти линии бывают параллельными, перпендикулярными, в виде перекрестков и так далее. Так как у нас два колеса, то существует некая физика, механика и термодинамика взаимодействия двух колес с прямой и кривой линиями, для этого у мотоцикла существуют органы управления. Перед тем, как оседлать свой байк, спросите себя, задумывались ли вы когда нибудь над этими вещами. Ведь правильная тактика езды в городе – это ваша безопасность, если конечно она вам не безразлична.

«КТО ЭТО?»

Теперь давайте уберем в сторону все знания и разберёмся с нашим мотоциклом. В качестве кого вы его воспринимаете? По сути своей, вам нужна некая модель взаимодействия с мотоциклом. Все великие люди, которые написали про мотоциклы книги, говорят о том, что вы должны удобно, прочно сидеть на байке. Бывший мотогонщик Энди Ибботт написал в первой главе своей книги «MotoGP», что всего гонщики считают, что райдер должен быть единым целым со своим байком. Тогда возникает вопрос: как стать единым целым с байком? Как вы этот мотоцикл воспринимаете, что или кто это для вас лично? Я как-то видел очень интересный рисунок в интернете, где мотоциклист сидит верхом на быке, держа его за рога. Вот вам прекрасный пример модели. Я сейчас говорю о довольно непростых научных психологических категориях, и я пытаюсь их максимально упростить для обычного человека, поэтому пропускаю множество подробностей.

Каждый раз, когда я покупают мотоцикл, я спрашиваю себя: «кто это?». В качестве примера хочу поделиться с вами своими взаимоотношениями с Kawasaki Z1000SX. Все началось с размышления над вопросом: кто ты, какой образ вложили инженеры при создании мотоцикла? Для меня Z1000SX – это японский свирепый тигр. Вы когда-нибудь наблюдали за тем, как передвигается тигр? Когда он идет, его движения похожи на микропрыжки. А теперь представьте себе, что вам придется ездить верхом на тигре. Неплохо было бы знать его характер, как он себе ведет в разных условиях, что он кушает, какой требуется уход и много еще того, что при правильном подходе продлит ему жизнь.

ОБ ЭТОМ НЕ ГОВОРЯТ, А ЭТО ВАЖНО!

Первое, что вам нужно научиться использовать при езде в городе - это сцепление. Парадокс заключается в том, что очень многие пишут, о том, что нужно уметь правильно тормозить, рассказывают как тормозить, когда и как жать на тормоз, но никто не говорит, что этому действию предшествует другое – выжатое сцепление. Я не знаю как вам поставить этот эксперимент, но попробуйте затормозить без сцепления. Скорее всего вы упадете, и никакой трекшн-контроль вам не поможет. Когда одни объясняют другим как нужно тормозить в городе, они сосредотачивают свое внимание на тормозе. А как же сцепление? Почему многие считают, что это и так очевидно: прежде чем тормозить, нужно выжать сцепление. Оказалось – нет. Может быть это очевидно для тех, кто ездит на машине или имел дело ранее с мотоциклами, но мне приходилось общаться с людьми, которым этот момент был непонятен. Поэтому, прежде чем ездить на мотоцикле, уточните для себя этот нюанс, ибо первая же ваша поездка закончится падением.

У меня в мотопарке стоит туристический мотоцикл Honda Gold Wing, на котором я иногда выезжаю. Так вот, у этой машины нет сцепления, это робот. Когда вы начинаете на нем тормозить, то он начинает останавливаться за счет двигателя, т.е. сбрасывать передачи вниз, и каждый сброс передачи сопровождается рывком мотоцикла. Чем выше скорость, тем сильнее будет рывок. Как вы понимаете, я не могу выжать сцепление и просто затормозить.

За долгие годы у многих сформировался стереотип: «пальцы всегда надо держать на переднем тормозе». Об этом в том числе в одной из наших бесед говорил Дэвид Хафф. На самом деле толку в этом нет никакого. В случае непредвиденной ситуации, когда вам придется быстро затормозить, ваши пальцы рефлекторно нажмут тормоз. А куда же подевалась сцепление? Итак, для того, что затормозить, нужно сначала выжать сцепление, мо-

тоцикл должен просто катиться, а не нестись вперед, и только после этого плавно выжать тормоз. Вся проблема в столкновении двух сил: в силе двигателя, которая двигает мотоцикл, и в силе торможения, которая пытается сопротивляться силе двигателя и затормозить байк. Важно помнить, что переключение на пониженную передачу в городе - это все равно торможение двигателем. Все равно нагрузка перейдет вперед. Так зачем вам включать пониженную передачу, нагружая переднюю вилку, когда можно просто выжать сцепление и остановиться. Многие люди сосредотачивают внимание на одном, забывая сказать о другом. Вам нужно начинать тактику с нюансов, с понимания, как работает ваш мотоцикл.

Бытует мнение, что при входе в поворот необходимо сбрасывать скорость и переключаться на пониженную передачу. В момент переключения ваш байк находится в уязвимом положении. Хотите притормозить? Плавно выжмите сцепление и плавно нажмите на тормоз. Это положение при выжатом сцеплении позволит вам включить уже другую передачу и при необходимости продолжить движение или остановиться. Многие сейчас начнут мне возражать и говорить, что самое устойчивое положение байка такого, как Z1000SX, это когда он едет на передаче. Если вам не жаль своего байка, попробуйте затормозить без сцепления. Проведите эксперимент. Вы начнете бороться с силой двигателя байка, которая тащит вас вперед, и пытается держать байк устойчивым, и тормозами, которые ему мешают это делать. Как только вы нажмете сцепление, байк станет абсолютно контролируемым при помощи тормоза. Я поставил порядка 20-ти экспериментов на скользкой поверхности в паркинге, и каждый раз мне казалось, что я сейчас упаду. Вилка сжималась так, что мне приходилось бросать тормоз, чтобы она выпрямилась сама, байк за счет двигателя поехал сам. Представьте мощность Kawasaki Z1000SX 200 л.с. весом около 220 кг. Мой вес составляет примерно 110 кг. Итого общий вес 330 кг, и вот эту кинетическую энергию вы хотите остановить при помощи переднего тормоза. Что произойдет? Вся эта масса начнет бороться против передней вилки, и в таком случае совершенно не важно, заблокируется ли колесо или нет, падение вам гарантировано.

Положение с выжатым сцеплением дает вам больший контроль над мотоциклом. Это позволяет дальше переключать передачи и отпускать сцепление, остановит мотоцикл до 0 км/час и не позволит ему заглохнуть. Вы останетесь в совершенно безопасном положении. Спокойно переключите передачи до первой и спокойно поедите. В городе важна не скорость, с которой вы жмете на тормоз, а скорость, которая позволяет вам спокойно

ехать и быстро принимать решения в различных обстоятельствах. Вы должны быть сосредоточены на скорости, а не на торможении.

Запомните! Сцепление мгновенно закрывает газ, как бы вы его не откручивали дальше, толку не будет. Подумаешь, мотоцикл поревет, ну и что? Зато вы живы и здоровы. Но когда вы закроете газ и нажмете тормоз, не включая сцепление, мотоцикл начнет вести себя хаотично, потому что сопротивление передней вилки и колеса противопоставится всему остальному мотоциклу вместе с райдером. Это первое, что я хотел бы сказать, с чего начинается тактика. Учитесь пользоваться сцеплением больше, чем тормозом и газом.

ЕСЛИ ПАДАЕТЕ, ТО ДЕЛАЙТЕ ЭТО ПРАВИЛЬНО

Предположим, случилось так, что вы собираетесь падать с мотоцикла. Вопрос: куда вам падать? Вперед, влево, вправо или назад? Самое безопасное падение – назад. Если вы падаете назад, с вами ничего не произойдет, даже на скорости под 200 км/ч, максимально, что с вами может произойти, вы сломаете руку. Моим словам есть яркий видеопример. На youtube вы сможете найти видео, где мото-девушка не вошла в поворот на своем спортбайке и врезалась в отбойник на скорость 180 км/ч, отделавшись шоковым состоянием и переломом правой руки.

На самом деле умение правильно падать - это целая наука, состоящая из таких научных дисциплин как гидродинамика, теоретическая механика и сопротивления материалов. Когда профессионалов учат прыгать впереди идущего транспорта, то они все прыгают спиной назад. Посмотрите, как военные десантируются из вертолета, как спецназ прыгает с поездов. Падать с байка не нужно, но если уж падаете, то падать назад. Если вы будете падать влево или вправо, то байк может упасть на вашу ногу и сломать ее, или такое падение выкатит вас на встречную дорогу и вас переедет машина. Полет вперед тоже ничем хорошим для вас не закончится, таких видео в интернете очень много. Все, кто вместе с байком летели вперед или перелетали через байк, закончили плохо.

Можно услышать такое: «а если падать назад... вдруг сзади будет ехать машина и наедет на меня?» И такое может быть, во всех случаях падения вам угрожает опасность, я лишь говорю вам о том, куда падать безопаснее. Но это не панацея. По сути своей вам вообще не нужно падать с байка, но знать вы об этом должны.

- **Не хотите падать – изучайте сцепление.**
- **Не хотите врезаться во что-то впереди – соблюдайте тот скоростной режим, который вам эти манипуляции позволит проделать.**
- **Не хотите попасть в какую-то неприятную ситуацию – изучайте свой байк.**

КОГДА ВЫЕЗЖАТЬ

С моей точки зрения идеальное время для тренировки езды в городе и отработки тактики – это ночь: машин мало, но они есть. Светофоры работают в дежурном режиме, помех на дороге минимум. Вот и тренируйтесь.

Теперь давайте я вам поясню, почему ночь – идеальное время для тренировки. Вам ваше отношение с мотоциклом нужно перевести на уровень ощущений. Ночью все равно не видно, что вы делаете. Вы будете вынуждены действовать на ощущениях. И это очень быстро поставит навык. Теперь объясню на другом примере. Когда военные учатся преодолевать барьеры на полосе препятствий, их заставляют эту полосу бегать ночью. Для чего? Чтобы они сближались с препятствием глазами, а как только касались его руками, мгновенно глаза отключали, потому что препятствие нужно проходить на ощущениях, а не на взгляде. Для глубины понимая приведу вам еще один пример. В нейрофизиологии существует понятие «разваливающаяся двигательная цепочка». Итак, вы завязываете галстук. А теперь попробуйте сделать это, смотря в зеркало. У вас ничего не получится. Это и называется разваливающаяся двигательная цепочка. Если ваше отношение с байком зависит от глаз, то вы мало того, что на дорогу не смотрите, вы еще обязательно что-то не то сделаете, а ночь – великолепный способ перевести ваши отношения с байком с глаз на ощущения. Поэтому учиться ездить ночью по городу – это самый лучший способ. Если вы выбоины, препятствия и прочие вещи видите ночью, то днем вы их 100% заметите.

КАК ЕГО ЗОВУТ?

Возвращаемся к началу нашего разговора. Помните, я говорил: кто этот байк? Теперь

у вас появилась форма, которой надо дать название. Невозможно договариваться или дрессировать тигра, не зная его имени. По сути, вы как бы пытаетесь управлять каким-то трактором вместо мотоцикла, вы считаете его железякой, на которой нужно нажимать кнопки. Но наше восприятие так устроено, что мы, если нажимаем просто на кнопки, то единым целым с этой штукой стать не можем. Давайте возьмем предшественника мотоцикла – коня. У всех лошадей есть имя. Все наездники находятся в неких отношениях со своей лошадью. От этого зависит как ведет себя лошадь, и в этом смысл.

Для меня Kawasaki Z1000SX – это японский свирепый тигр. Теперь представьте себе, что это тигр, передвигающийся микропрыжками, а может и длинный прыжок сделать за добычей, а вы верхом сидите на таком тигре, и вас выпустили в город. Как вы думаете, тактика сидя на таком тигре будет отличаться от всех остальных? Например, если это будет мотоцикл Honda Gold Wing, и он является для вас женщиной, то модель танца будет идеальной. Представьте, что вы танцуете с женщиной вдвоем в зале, где также танцуют и другие люди. Спроецируйте это на ваши взаимоотношения с мотоциклом на дороге. Подумайте, что вам нужно сделать, чтобы вы не ударились вместе с женщиной в другую пару, а другая пара не ударилась в вас? У вас появится природа для размышлений.

У меня есть мотоцикл Kawasaki Vulcan S – это мой доберман. А что можно делать с собакой? С собакой можно гулять, кормить и играть. Представьте, что вам нужно играться с собакой в городе на проезжей части. Спросите себя, что необходимо сделать, чтобы эта игра не закончилась плачевно ни для вас, ни для собаки. Вам нужно подумать об этом, и эти мысли лягут в основу вашей тактики. Потом вспоминаете все выше описанные пункты в этой статье и адаптируете их под эту тактику.

Как вы понимаете, езда по городу на Gold Wing будет категорически отличаться от езды по городу на Kawasaki Z1000SX, ровно также как и будет отличаться от езды на Kawasaki Vulcan S. Если вы вот так начнете думать, у вас начнет выстраиваться собственная, индивидуальная тактика в городе. Потом вы можете совершенно спокойно брать книгу Дэвида Хаффа и спросить себя: как поведет себя ваш тигр в этих ситуациях? А если вы не знаете как, то возьмите YouTube и посмотрите, как тигры себя ведут в таких ситуациях в природе, и вы придете к понимаю того, как ваш мотоцикл поведет себя в тех или иных обстоятельствах.

СТАНЬТЕ С МОТОЦИКЛОМ ЕДИНЫМ ЦЕЛЫМ

Теперь вам нужно стать с мотоциклом единым целым, и учитывая его поведение в разных ситуациях, выработать ту модель поведения, которая сохранит вас и ваш байк. И не важно, что вы смотрите: книгу Д. Хаффа, мото-ДТП на YouTube и пр. – все время задавайте себе вопрос: как поведет себя ваш мотоцикл в этой ситуации. Нам нужно опасность байка превратить в его безопасность, в его преимущество на дороге. Чем больше вы ночью поездите и подружитесь с мотоциклом на ощущениях, став единой конструкцией, тем лучше вы будете ездить днем. Катания ночью выработают в вас некие другие формы восприятия ситуации, помимо зрения и слуха.

Научитесь ездить медленно, так проблем с быстрой ездой у вас точно не будет, ведь чем быстрее скорость, тем устойчивее байк. На первых порах вам нужно уделять внимание качеству вашего взаимодействия с байком, а не скорости, на которой вы ездите. В городе вы все равно на безумной скорости ездить не сможете, даже если очень сильно захотите. Какой бы мощный байк не был, но от светофора до светофора 60 м, для любого мотоцикла это каторга. Ему хочется разогнаться, а негде. Но можно научиться ездить слитно и весело, не быстро.

РАБОТА ГАЗОМ

Лучший способ научиться работать газом – восхождение в гору. Чем круче горка, тем сложнее на нее на мотоцикле подняться, и тем качественней должна быть работа газом. Горка как раз вас учит тому, когда открывать, а когда закрывать газ. И везде важную роль играет сцепление.

У меня в паркинге 2 горки, они достаточно крутые. Одна большая, а другая поменьше. Так вот, тренируясь у себя, я про газ узнал больше, чем из всех книг и разговоров с людьми, просто два раза поднявшись в гору. Если вы хотите изучить газ, потренируйтесь пониматься в горку, разберитесь в том, как ведет себя ваш мотоцикл на разных оборотах. В условиях дорожного движения вам будет затруднительно преодолевать все эти препятствия. А ночью у вас есть возможность неоднократно возвращаться к препятствиям

и проходить их снова и снова. Проедьте на одной скорости, попробуйте на другой.

ВХОД В ПОВОРОТ

Бытует немало споров относительно того, так как же входить в поворот – на сцеплении или на передаче и открывать в повороте газ. С одной стороны, это довольно глупый вопрос, потому что все зависит от скорости. Если вы поворачиваете на скорости 10 км/ч, то какое здесь контрруление и какой здесь может быть газ в повороте?! Вы можете на ровном газу входить в этот поворот совершенно спокойно прямым рулением. Если вы собираетесь тормозить в повороте, вам нужно вспомнить про сцепление. А если вы, подобно тому как это делается на треке, проходите поворот на скорости 60-100 км/ч, то техника прохождения этих поворотов при помощи контрруления совершенно четко описана в книгах Кейта Коуда «Ловкость рук», Ника Айнеча «Техника спортивной езды» и Дэвида Хаффа. Прочитайте эти книги, там подробнейшим способом описано, почему нужно проходить поворот именно так. Сделайте для себя выводы, потренируйтесь. Скажу вам по секрету, что я даже на машине на скорости 60 км/ч повороты не прохожу. Хоть мой друг бывший мотогонщик Энди Иббот считает, что это преступление, потому что скорость в повороте должна быть минимум 100 км/ч. Но вы поменьше слушайте - он еще тот юморист. Я же порекомендую вам проходить повороты на комфортной для вас скорости. Чем комфортней для вас скорость поворота, тем вам же лучше. Не стоит разгоняться по городу как на треке до 300 км/ч и пытаться войти в 90-градусный поворот.

ПОДВОДЯ ИТОГ

В книге «Как научиться водить мотоцикл» мы с Ником Айнечем дали читателю исчерпывающее количество упражнений, описали ряд логических моделей и многое другое, что позволит любому человеку обрести навыки не только вождения мотоцикла, но и приложить их к другим сферам своей деятельности. Не спешите. Не страшно быть новичком, или чего-то не знать. По итогу, вам нужно понять подход к созданию собственной тактики. Если вы этого подхода не поймете, то будете пользоваться чужим опытом. В результате вы станете жертвой этого чужого опыта.

Автор статьи:
журналист, криминолог, академик,
PhD. О.В.Мальцев

YAMAHA

CHAMPIONS RIDING SCHOOL

НИК АЙНОЧ

05

научный взгляд

ЧЕМПИОНАТ МЕЧТЫ... ПРИВЫЧКА БЫТЬ НА ДЕСЯТОМ МЕСТЕ

ПОБЕДА В ЧЕМПИОНАТЕ ПО МОТОГОНКАМ...
ИЛИ УСПЕХ В ЧЕМ-ТО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО СЛОЖНОМ...
ТРЕБУЕТ БОЛЬШЕГО, ЧЕМ ПРОСТО ТАЛАНТ...

НИК АЙНОЧ

В мире гонок на мотоциклах с повышенным риском работать в палатке на Гран-При – это мечта. Но мечты и талант не приведут тебя сюда, нужна еще работа и желание. Такое мышление чемпиона может подойти для любой жизненной ситуации.

Каждый, кто когда-либо участвовал в гонках на мотоцикле, мечтает выиграть Чемпионат мира. В своем воображении мы поднимаем тарелку № 1 над своей головой, пока все фанаты вокруг сходят с ума от радости. «Я хочу поблагодарить своих родителей и команду», - произносим мы в микрофон ABC Sports. Везде шампанское!

Исключительный успех в гонках или в любом другом важном и сложном деле возможен, но не в том случае, если ваша езда или жизнь застряли на десятом месте.

Да, есть некоторые вариации в стилях езды и подходах, но в конце каждого чемпионата, будь это спорт, карьера, бизнес и т.д., самыми лучшими участниками сделаны определённые вещи – привычки, которые вам нужно развить. По мере того, как чемпионаты становятся все более масштабными и сложными, подход лучших гонщиков становится все яснее. Давайте посмотрим.

Привычка «десятого места». Когда вы не на байке, то ваши мысли далеки от езды.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Каждый момент жизни топ-райдера направлен на то, чтобы лучше ездить на мотоцикле. Когда он управляет своим пикапом, ездит на кроссовом мотоцикле, ездит на велосипеде, он думает о будущем маршруте, о прошлом маршруте, о том, как настроен байк, о выборе шин, о плавности хода.

Почему это хорошая привычка для каждого райдера? Потому что если ты будешь плохо ездить, то это приведет тебя либо к травмам, либо это тебя убьет.

Привычка «десятого места». Ты знаешь, что очень талантлив, и это поможет тебе подняться на вершину.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Хм, вот маленький секрет: каждый обладает огромным талантом, чтобы подняться на вершину, но только чемпион будет работать усерднее всех. Мэт Младин показал мне свои записи на трассе Road America Raceway. На тот момент он уже был шестикратным чемпионом AMA Superbike. Однажды он спал в специальном «навесе» за неделю до гонки AMA в Колорадо только для того, чтобы искусственно воспроизвести высоту. Я видел, как Джош Хейс (чемпион AMA) проводил совещание перед гонкой со своей командой до поздней ночи, когда все остальные ужинали. Диета Эдди Лоусона (четырехкратного чемпиона мира) в сезон гонок была нацелена на достижение максимальной эффективности при каждом приеме пищи... буквально при каждом приеме пищи. Эти примеры должны открыть вам глаза на уровень подготовки чемпионов.

Привычка «десятого места».
Ты не пользуешься задним тормозом.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Что ж... этот совет может заслуживать доверия на интернет-форуме, но, возможно, тот факт, что лучшие разработчики в мире включают задний тормоз в гоночный байк, уже должен быть намеком. Научитесь использовать его легко и мягко, когда вам нужно немного замедлить темп. Когда заднее колесо отрывается от земли, это не значит ровным счетом ничего, но везде это воспринимается как волшебство. Это сделает вас минимум на один процент быстрее. Ищите эти небольшие преимущества в каждой проблеме, с которой вы сталкиваетесь, потому что один процент может стать выигрышной маржей.

Привычка «десятого места». Ты – горластый всезнайка.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Лучшие райдеры определенно уверены в себе, но чем выше они поднимаются по лестнице успеха, тем тише они становятся. За них говорит их езда, а не их рот. Чемпионы также осознают, сколько усилий нужно приложить, чтобы выиграть сезон, а хвастовство не приносит очков.

Эта привычка «десятого места» напоминает мне то, что говорил мой настройщик о хвастунах: «Если бы ты мог зацепить его рот к заднему колесу, то он бы стал чемпионом мира!». Я никогда не видел, чтобы кто-то говорил меньше времени прохождения круга; сосредоточьтесь на процессах успеха, которые не включают в себя трёп.

Привычка «десятого места». Ты выкручиваешь дроссель до поворота, но не тормозишь.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Если ты закрыл дроссельную заслонку, это только потому, что твой мозг говорит: «Притормози». Да, закрытие дроссельной заслонки значительно замедляет мотоцикл, но не делает это эффективно. Ты можешь ехать на медленном четырехтактном гоночном байке таким образом достаточно хорошо, но чем быстрее байк, тем хуже такая привычка будет работать.

Мы говорим в YCRS: Если дроссельная заслонка закрыта, тормоза включены... даже если речь об одном проценте.

Студенты слышат: не просто закрывайте дроссельную заслонку и надейтесь, что у вас все получится, нажмите на небольшой тормоз и гарантируйте, что у вас получится.

Это урок эффективности, какая бы задача ни стояла перед вами.

Джон Кочински выиграл 250-й Гран-при чемпионат мира в 1990 году и спустя семь лет чемпионат SBK. Готовясь к победе, его подход заключался (и до сих пор таким остается, потому что Джон все еще ездит по бездорожью) в следующем: «Я сделаю все, что потребуется».

Привычка «десятого места». Этого достаточно, все в порядке.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Нет, грязный байк не годится. Выглядеть как Мик Джаггер после вечеринки - это нехорошо. Заклеенная кожа... грязный шлем... неряшливая площадка для пит-стопов... плохие оценки в школе... грязная комната... неорганизованный трейлер... грязный пит-байк... нездоровая диета... все это нехорошо, потому что это не мышление чемпиона.

Берите все, что есть в вашей жизни, и стремитесь сделать из этого самое лучшее.

Поднимайте свою игру повсюду, чтобы поднять вашу игру на трассе. Раньше люди смеялись над Джоном Кочински (250-й чемпион мира по гонкам на супербайках) за то, что он чистил дом на колёсах, вычищал кожу... но те из нас, кто участвовал в гонках, знали, что делает Джон: он становится чемпионом.

Привычка «десятого места». Двигайся как можно быстрее везде и всегда.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Практика предназначена для практики, поэтому работайте над участками трассы и настройками байка. Входы в поворот служат для того, чтобы подготовить байк к выходу из этого поворота, поэтому не будь гонщиком, который несется ко входам, пропускает апексы и портит выходы. В плохую погоду часто приходится выживать, поэтому откатиться к финишу, будучи на четвертом месте, в то время как ваш главный конкурент просто вылетает из лидеров в сезон дождей, - разумный ход. Сохранение некоторых показателей шин на поздних этапах гонки часто означает движение в контролируемом темпе. На некоторых трассах есть один или два опасных поворота, на которые вы должны обратить внимание, и не рисковать. Изменения байка и шин нужно ощущать на более медленных скоростях, чтобы вы могли адаптироваться к изменениям, медленно наращивая скорость в течение как минимум двух кругов.

В YCRS мы даем студентам понять, что они не смогут выучить все на 100%. Но если они запомнят хотя бы небольшой процент от сказанного нами, у их ума появляется дополнительная способность к обработке и обучению. Если они будут все делать медленнее и научаться правильной технике, их время прохождения круга будет улучшаться.

В первый раз, когда я участвовал в гонках и выиграл на Spondon TZ750, я позаботился о том, чтобы сфотографироваться на пьедестале почета NJMP с Куртом Лентцем и Руссом Бигли, передав им медали. Зачем? Потому что ваша команда усердно работает на вас, и эта работа должна быть признана.

Привычка «десятого места».

Я действительно хорош.

МЫШЛЕНИЕ ЧЕМПИОНА.

Мы действительно хороши. Вы знаете, что большая часть команды Грейвса вместе уже 20 лет? Вы заметили, как долго Валентино Росси и Джереми Берджесс работали вместе? Бен Спис и Том Хаусворт? Шеф команды Йошимура Дон Сакакура помог Уэсу Кули победить в 1980 году, а Бену Спайсу двадцать пять лет спустя. Когда я гонял на AMA 250, пятьдесят процентов от каждого выигранного доллара приходилось на моего настройщика Стива Бигански, потому что он был основой моего успеха. Найдите или воспитывайте подходящих людей, которые будут вас поддерживать. Если у вас есть хороший человек, позаботьтесь о нем. Окружите себя мыслями о победе, уйдите от проигравших. Найдите людей с менталитетом чемпионата ... и возьмите их.

Автор статьи:
мотогонщик, журналист Ник Айнич

ЭНДИ ИББОТТ

научный взгляд

MotoGP

06

ГОНОЧНАЯ ТРАССА И ВОДИТЕЛЬ: ДОРОГА I ГОНКА

Что касается мотоциклов MotoGP, то я ездил на одном из них - Suzuki 990cc, мотоцикле Джона Хопкинса. Полноценный байк MotoGP с шинами, подвеской и всем остальным. Будучи гонщиком-испытателем и журналистом, я ездил на шоссейных байках, легких мотоциклах для езды по бездорожью или круизерах, даже на некоторых мотоциклах для мотокросса. Я ездил на них всех, проводя испытания на дороге, на треке и тесты скоростной езды с Fast Bikes, MCN и California Superbike School. Пока мне не сделали операцию с неожиданными последствиями, когда оставалось лишь 5% шанса на выживание. НО (!)по-прежнему имея половину мозга, я смог обучить нескольких чемпионов мира, Европы и Великобритании.

В прошлом году я обучил не одного, а двух британских чемпионов.

В гонщике происходит огромное количество изменений (сознательных и подсознательных). Кейт Код (California Superbike School) считает, что во время одного поворота у него возникает 240 идей и мыслей! Может быть, даже больше!

Итак, мы сравнили гонщика MotoGP – меня, и обычного водителя – меня!

Возьмем поворот, а не прямую линию, потому что мы все можем ездить по прямой. Не будем усложнять, возьмем поворот на 90 градусов, как поворот «Коппайс» (Coppice) на трассе Сильверстоун. Или простой поворот на дороге, с которым вы можете столкнуться во время своей поездки.

Сначала проверим погодные условия.

ПОГОДА

Она может быть ясной или пасмурной, может идти дождь или снег, может даже пойти град, или солнце может вызвать чрезвычайную жару. Бывают случаи, когда нам нужно ехать в любую погоду! Каждое изменение в погоде влияет на сцепление с дорогой во время поворота. Погода также может вызвать неровности, трещины и многое другое!

ГОНЩИК MOTOGP

Что ж, похоже, что касается сцепления с дорогой, все зависит от выбора шин. Но это также будет зависеть от производителя шин и техника по шинам. Выбор остается за гонщиком после того, как он поговорит с техниками. Гонщик также говорит со своим главным менеджером, который решает сколько кругов необходимо проехать. Ему нужно сделать 10 кругов. Он выбрал сухие супер-липкие шины. Они выдержат полную сессию, то есть 10 кругов.

ВОДИТЕЛЬ МОТОЦИКЛА (ОН ИЛИ ОНА)

Здесь водитель на своем любимом асфальте. Но он оказался на том участке дороги, на котором он раньше НЕ ездил. Правша на 90%. Что может пойти не так? Его шины на байке могут быть спортивными, для езды по бездорожью или обычными, повседневными шинами. Все, что идет в комплекте с байком. Я предполагаю, что в шинах правильное давление. Кхм.

Ему нужно сделать один поворот. Если у него спортивные шины, то они прослужат 3000 миль или 4800 километров, если у него средние дорожные шины - 15000 миль или 24000 километров, и где-то посередине находятся шины для бездорожья. Выбор ограничен, но подходит для водителей мотоциклов.

ПО ПРЯМОЙ ПОГОДА ХОРОШАЯ

ГОНЩИК MOTOGP

На прямой райдер выстраивается в линию, чтобы подготовиться к повороту. Он делает это до того, как ему придется приподняться. Затем он напрягается, и байк замедляется с «максимальной» скорости, и когда нагружается переднее колесо, шины справляются с тормозными силами. Передача должна быть подходящей для поворота. Он должен был обратиться внимание, на какой позиции он находится на последнем круге, когда он проходит поворот. Байк замедляется, и поворот быстро приближается. Гонщик решает, когда он будет входить в поворот, он поворачивает в точке, которую мы называем «точкой поворота» в Калифорнийской школе супербайков. Гонщик выполняет поворот сознательно и подсознательно. Он отпустит передний тормоз, когда почувствует, что пора открутить дроссель. Но, первый поворот – слепой! Он очень верит в бдительность маршалов на поворотах. Если возникает какая-то проблема, то у маршала есть ряд флажков, которые он использует, чтобы предупредить гонщика. Крошечная часть подсознательного мозга обращает внимание на флажки, если маршалы ими сигнализируют. Байк наклоняется настолько, насколько это возможно для той скорости, на которой он движется.

ВОДИТЕЛЬ МОТОЦИКЛА

Поскольку гонщик готов к правому повороту, он находится в вертикальном или нижнем положении в зависимости от байка и стиля езды. Он перемещается в позицию, необходимую для правого поворота, но не за линию отметки, потому что в этом случае он окажется за дорожной разметкой. У него есть половина доступного пространства. У него были включены как передние, так и задние тормоза. И наоборот, некоторых учат использовать только задний тормоз, а не передний!

Байк замедляется. Водитель смотрит в поворот, чтобы определить, опоздал ли он, или он слишком рано или в самый раз. Гонщик отпускает тормоза. Он решил въехать в поворот. Погода хорошая, но правильно ли выбран подход к повороту и находится ли встречный автомобиль/грузовик/фургон/трактор на правильной стороне дороги (вы на это надеетесь!). Поворот слепой. Деревья всего в метре от края дороги. Вы не можете видеть сквозь них. Это слепой поворот, как и в Сильверстоуне, но здесь нет маршалов, которые могут предупредить вас о проблеме. Тормоза полностью выключены. Байк наклоняется внутрь поворота. Водитель двигается вместе с мотоциклом. Иногда это неправильно, иногда правильно, но корпус находится с внутренней стороны байка при повороте, а НЕ над байком.

АПЕКС

ГОНЩИК MOTOGP

Когда байк и гонщик MotoGP приблизились к апексу (та часть поворота, где вы ближе всего к внутренней части кривой), гонщик смотрит вперед на апекс, чтобы увидеть дальнюю точку на трассе. Он выключил тормоз и почти сразу прибавил газ. В той точке, где гонщик начинает видеть трассу далеко вперед, он старается как можно больше почувствовать состояние мотоцикла и подвески в пределах возможностей настройки двигателя. Умный гонщик попросит механика отрегулировать мощность двигателя так, чтобы заднее колесо проскальзывало на 10%. Умный гонщик позволит байку немного скользить. Его положение тела плотно прижато к его мотоциклу, колено и локоть касаются земли.

ВОДИТЕЛЬ МОТОЦИКЛА

На апексе дорожное покрытие будет ближе всего к шинам; когда мотоцикл под наклоном, водитель чувствует, что он едет на пределе того, что позволяет дорожный просвет. На апексе взгляд гонщика должен быть направлен на главную точку выхода. Дроссельная заслонка остается закрытой или слегка открытой, а значит, байк все еще замедляется. Подумайте об этом, если байк ехал 60 км/ч, а дроссельная заслонка была открыта на 40 процентов, что происходит со скоростью, когда байк поворачивает? Скорость падает из-за изменения оборотов шин. Апекс пройден, и байк слегка поднимается в вертикальное положение. Глаза ищут выход. ЕСЛИ нет никаких транспортных средств, которые приближаются к линии движения байка, то райдер может двигаться дальше и поднять байк в вертикальное положение.

ТОЧКА ВЫХОДА

ГОНЩИК MOTOGP

Когда гонщик подъезжает на байке к точке выхода, он может резко прибавить газу. Он задействует дроссель, раскручивая его, чтобы добиться спиннинга и движения для максимального сцепления с дорогой. Когда байк находится в вертикальном положении, райдер может в полной мере использовать сцепление. Когда байк находится в вертикальном положении, гонщик, включая его шлем, перчатки, ботинки и кожу, представляет собой максимально обтекаемую форму и становится с байком одним целым. Вероятнее всего, что байк НИКОГДА не стоит в вертикальном положении! Даже на некоторых прямых участках гонщик будет наклонять байк, двигаясь по прямой трассе, чтобы подготовится к тому, что ждет его впереди, при этом делая прямую не прямой.

ВОДИТЕЛЬ МОТОЦИКЛА

В то же время, водитель медленнее переводит байк в вертикальное положение. Газ или дроссельная заслонка также включаются медленнее. Водитель ждет прямой дороги. Он увидел точку выхода, когда приблизился к ней. Когда байк встал в вертикальное положение, можно включить дроссель. Шины

допускают гораздо больший угол наклона, чем использует водитель. Он чувствует себя нормально, но 50% дорожных шин никогда не стираются до краев...

ГОНЩИК MOTOGP VS ВОДИТЕЛЬ

Во-первых, и гонщик, и водитель хотят получить от шин максимального возможного сцепления с дорогой.

1. Гонщик MotoGP должен быть быстрее на каждом следующем повороте каждого круга.

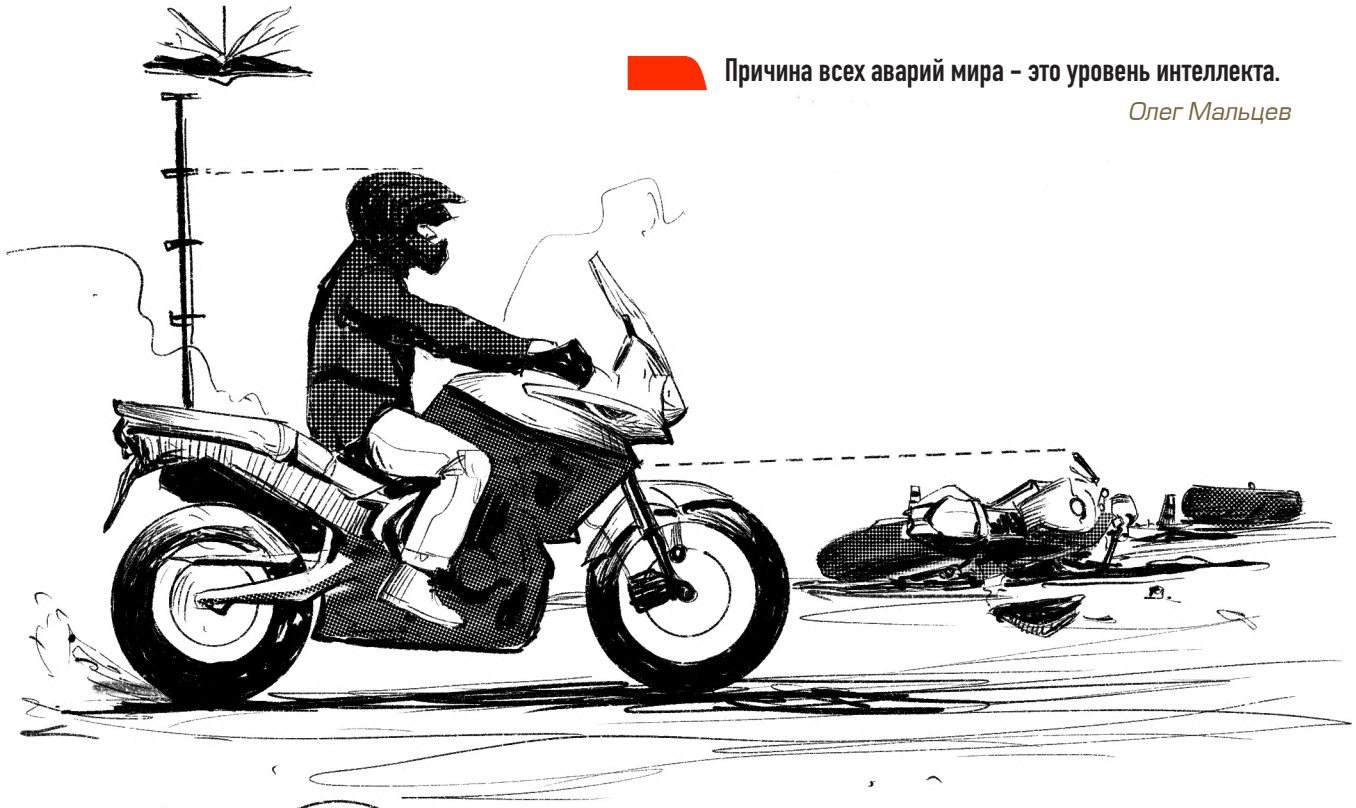
2. Водитель должен трепетать и без максимального возможного угла наклона, который доступен ему в данный момент.

В этой статье очень много «упущенного». Обороты двигателя, шины, подвеска, аэродинамика - все они должны подходить гонщику, байку и многому-многому другому!!

Если бы мы взяли только один компонент, скажем, глаза, то можно было бы написать целую статью только о глазах и взгляде. Но комбинируйте те вещи, которые происходят одновременно...

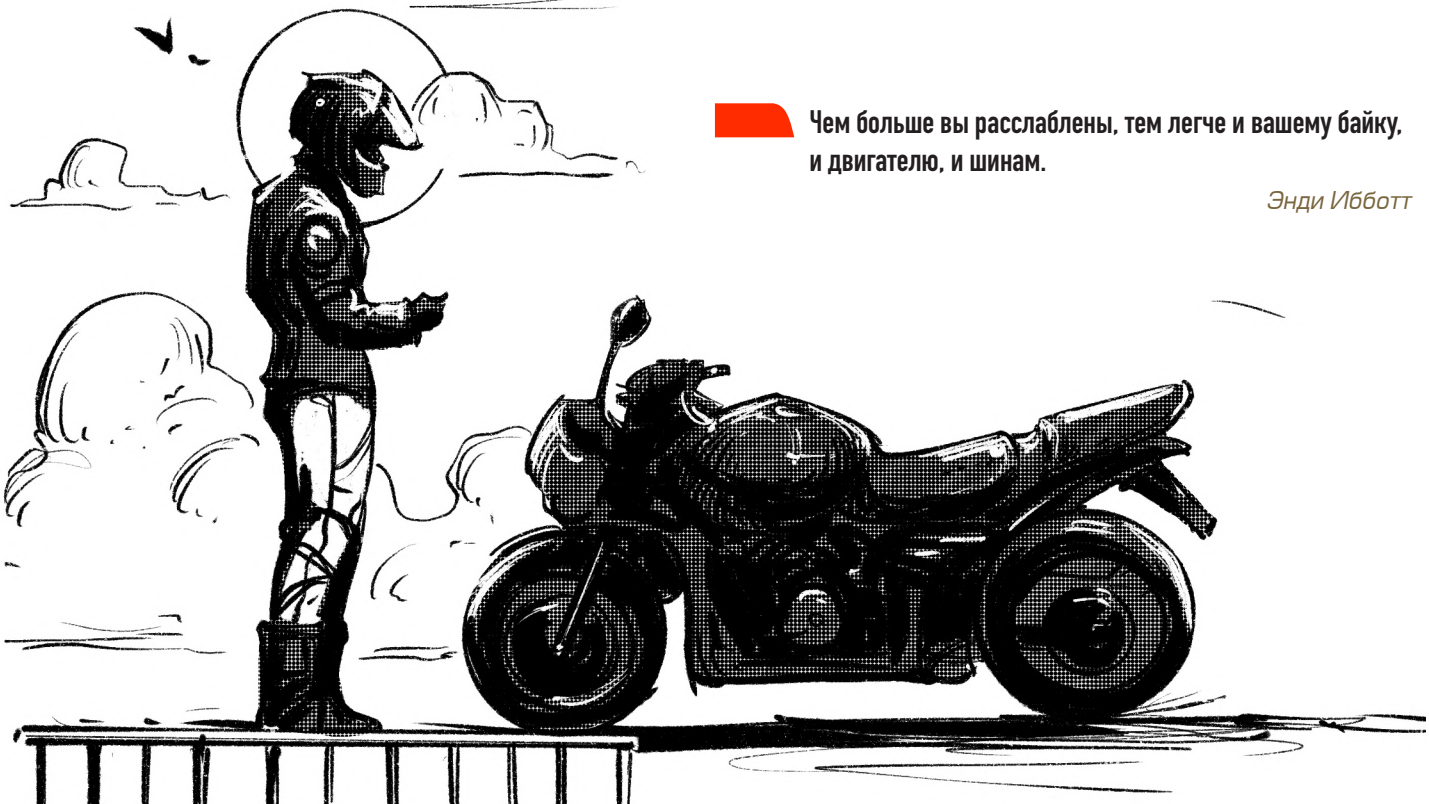
И, пожалуйста, учтите, что точка входа в поворот имеет гораздо больше особенностей, которые необходимо учитывать, чем точка выхода...

Автор статьи: бывший журналист Fast Bike и MCN, бывший инструктор Калифорнийской школы супербайков (California Superbike School) – Энди Ибботт



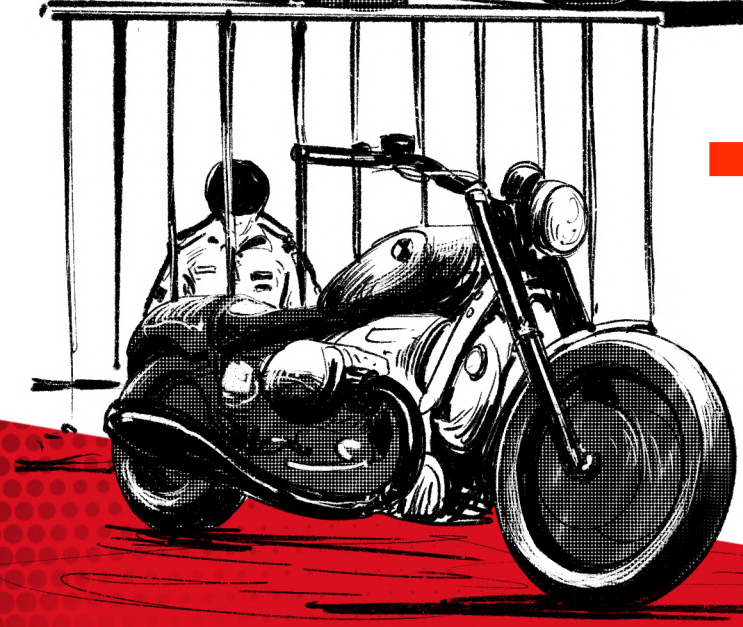
Причина всех аварий мира – это уровень интеллекта.

Олег Мальцев



Чем больше вы расслаблены, тем легче и вашему байку, и двигателю, и шинам.

Энди Ибботт

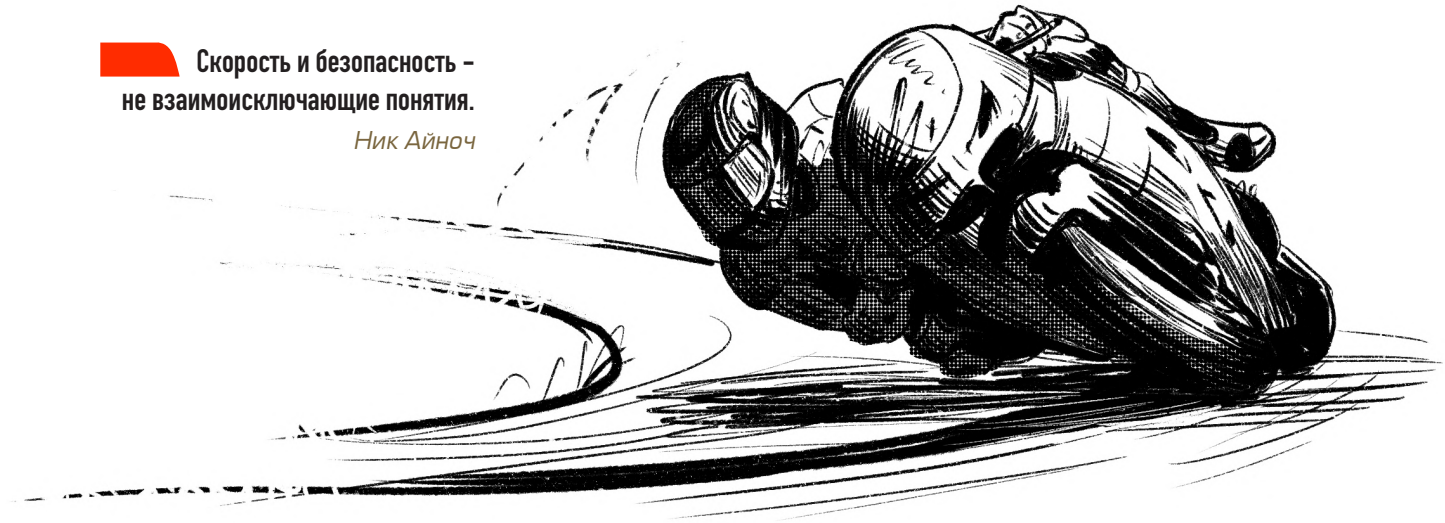


Мотоцикл виноват быть не может, нельзя его посадить на скамью подсудимых.

Олег Мальцев

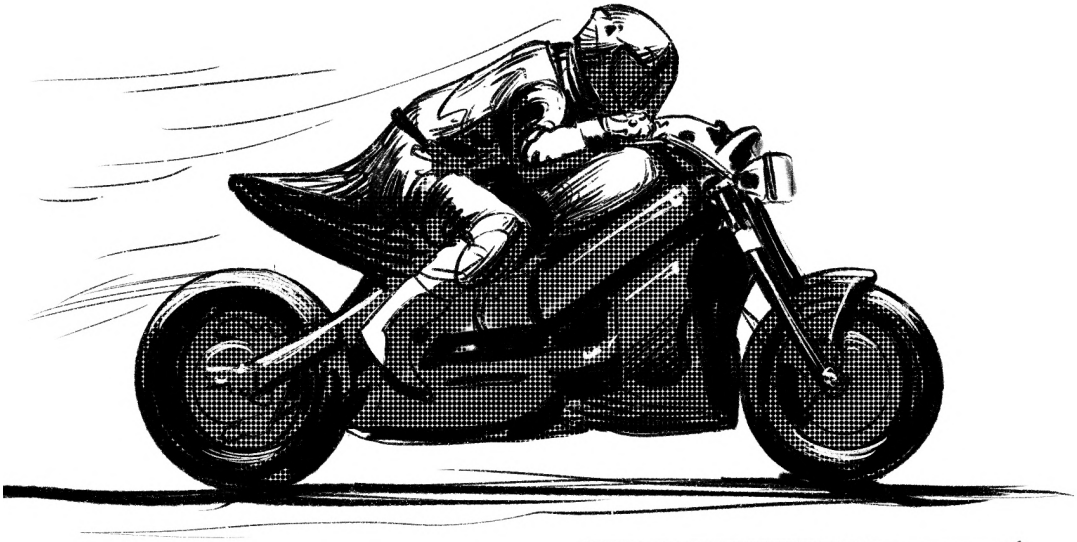
Скорость и безопасность – не взаимоисключающие понятия.

Ник Айноч



Вы должны осознать, что вы часть байка. Не должно быть так: байк отдельно и райдер отдельно, нет, оба должны стать одним единым.

Энди Ибботт



Техника и собранность позволяют достичь гораздо большего. Добавьте к этому ум, интуицию и желание — и вы станете не только быстрым водителем, но и лучшим уличным гонщиком. В конце концов, если уж вы взялись за что-то, почему бы не научиться делать это хорошо?

Ник Айноч

KAWASAKI Z1000SX

川崎

ЯПОНСКИЙ СВИРЕПЫЙ ТИГР KAWASAKI Z1000SX

Поговорим о тюнингованном Kawasaki Z1000SX 2016 года выпуска.

Хищнический взгляд и резкие линии корпуса массой в 220 кг прячут под собой сердце объемом 1043 кубиков, рядный четырехцилиндровый двигатель с жидкостным охлаждением, отбивающий 200 лошадиных сил при 10 000 оборотах в минуту, разгон до 100 км/ч за 3 секунды.

Создатели не экономили при выращивание этого хищника и подошли к вопросу безопасности на высшем уровне, установив итальянские тормоза Brembo. А также установили полностью регулируемую шведскую подвеску Ohlins.

Как только вы отпускаете сцепление, этот зверь начинает плавно, без резких движений и рывков, двигаться подобно дикой кошке, стремящейся к своей добыче. Вы когда-нибудь видели как передвигается тигр? Он совершает микро-прыжки. Теперь представьте себе, что вам придется ездить верхом на тигре, который передвигается по трассе невидимыми микро-прыжками. Вам даже может на секунду показаться, что у вас коробка автомат. У Z1000SX отсутствует серая зона сцепления (проскальзывающее сцепление).

Даже при плавном открытии газа он не рвет с места, он не пытается вырваться из под вас, он просто плавно начинает разгоняться. Подобно тому, как набирает свой ход паровоз, кстати, прародитель мотоциклов от компании Kawasaki. Ведь именно Kawasaki еще в 1906 году ставила на ход в Японии первые паровозы и первые японские алюминиевые подвижные составы. Так и сегодня Z1000SX, подобно паровозной тяге, плавно уходит в набор скорости, двигаясь по дороге будто по рельсам.

Вся сложность, с которой предстоит столкнуться, связана только с правильностью посадки. Вам придется превратиться в инженера-конструктора для того, чтобы начать говорить с мотоциклом на одном языке, понять как у него работает подвеска, в какой момент времени он будет вам показывать свой дружеский оскал и многое другое. Но когда вы все отрегулирует и настроите, то вы получите максимальный комфорт и удовольствия от езды. Когда у вас появится мысль «этот мотоцикл создавали точно под меня», это будет подтверждением того, что вы не только наладили взаимоотношение с ним, но и нашли общий, понятный только вам двоим, язык. Главное преимущество Z1000SX в огромном диапазоне мощности.

Сняв с двигателя заводские ограничения, упаковав полный электропакет, установив трэкшн-контроль, мы получили полноценный спорт-байк с видом спорт-туриста. Kawasaki Z1000SX сильно отличается от многих других байков. Он сразу привлекает внимание, он цепляет человека своим внешним видом. Этот мотоцикл даже у самого безразличного человека вызовет восторг. При всей своей агрессивной натуре Z1000SX довольно послушный. Просто не демонстрируйте ему кто сильнее - не мешайте ему ехать.

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

Длина: 2 105 мм
Ширина: 790 мм
Дорожный просвет: 135 мм

ДВИГАТЕЛЬ

Тип: DOHC,
четырехцилиндровый,
четырехтактный, водяного
охлаждения
Объем: 1 043 см куб.

РАМА

Угол наклона рулевой колонки:
24,5 градуса
Вылет 102 мм
Размер передней шины:
120/70zR17 M/C (58 W)
Размер задней шины:
190/50ZR17 M/C (73 W)
Объем топливного бака: 19 л

Kawasaki
Z1000SX

- Не рекомендуется эксплуатировать мотоцикл с приборной панелью, включенной в некорректный режим отображения пробега (миль/ч или км/ч).
- Не допускается длительная работа двигателя на оборотах, превышающих максимальные (в крсной зоне). Это может привести к повреждению двигателя.

KRT
ABS
Kawasaki

Kawasaki

- Запрещается длительная эксплуатация мотоцикла с включенной контрольной лампой температуры охлаждающей жидкости. Это приведет к повреждению двигателя от перегрева.

8

- При включение дальнего света горят обе фары. При включении ближнего света, горит только одна фара.

- Не включайте стартер больше чем на 5 секунд во избежания переграве и излишнего расходования заряда аккумуляторной батареи. Если двигатель не запустился, необходимо подождать 15 секунд перед следующим запуском стартера.

Kawasaki
ZX-6R

Плавность его движений в сочетании с коварным поведением заставят вас стать ученым и начать исследовать не только эту хищную кошку, но и самого себя. Z1000SX заставит вас присмирить свои пыл и свои «хочу», если вы конечно не самоубийца. Он вам покажет, кто вы есть на самом деле, и что вам нужно много и регулярно тренироваться, чтобы научиться безопасно для себя управлять этим зверем.

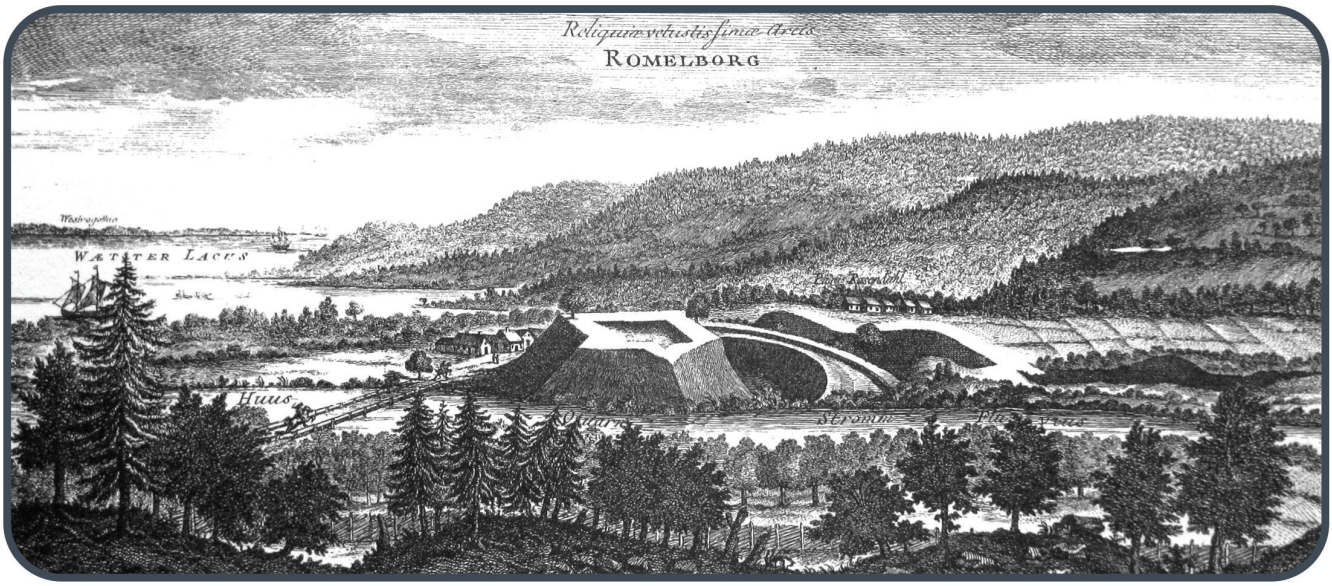
Мото-практикой поделился журналист, исследователь, ученый, основатель нашего мотожурнала Олег Мальцев.

Cu ELECTRO-
MAGNET
MOTO-REVE
HUSQVARNA
HUSQVARNA VELOCIPEDER
1906
Husqvarna Motor-velociped Pris 700 kronor
BESKRIFNING:
1689
1933
2021
HUSQVARNA
память мотодвижения и личности
09
Husqvarna
MOTORCYCLES

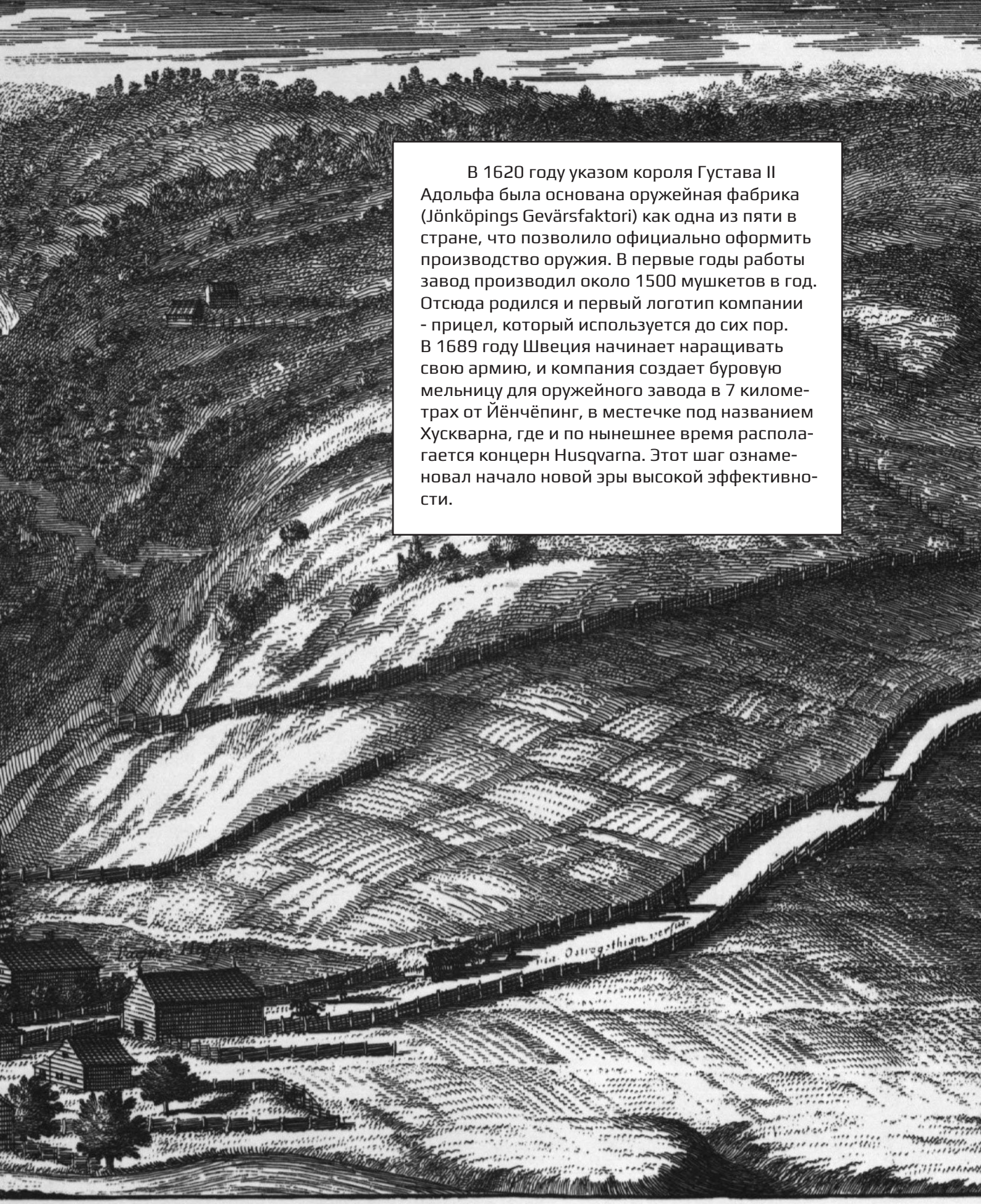
ОТКРОЙТЕ ДЛЯ СЕБЯ ИСТОРИЮ HUSQVARNA

Хускварна (швед. Huskvarna / Husqvarna) — район на востоке города Йёнчёпинг в Швеции. В период с 1911 г. по 1970 г. это был отдельный городской муниципалитет. Он географически вырос вместе с Йёнчёпингом в 1950-х годах. После реформы местного самоуправления в 1971 году район административно входит в состав муниципалитета Йёнчёпинг.

Традиция кузнечного дела в Хускварне восходит к основанию крепости Румлаборг (Rumlaborg) в 1300-х годах, от которой в дальнейшем появилось название города и компании.



a. Supremus dilapsus, 16 ulnarum altitudinus. b. Lapsus, dictus Slipstens-fallet, 36 uln
6. ulnarum. c. Molendina. f. Molendinum pulveris tormentarii. g. Officina terebraria,
et Slipstensfallet ulnae 11. Inter Slipstensfallet et Rosendalsfallet



В 1620 году указом короля Густава II Адольфа была основана оружейная фабрика (Jönköpings Gevärsfaktori) как одна из пяти в стране, что позволило официально оформить производство оружия. В первые годы работы завод производил около 1500 мушкетов в год. Отсюда родился и первый логотип компании - прицел, который используется до сих пор.
В 1689 году Швеция начинает наращивать свою армию, и компания создает буровую мельницу для оружейного завода в 7 километрах от Йёнчёпинг, в местечке под названием Хускварна, где и по нынешнее время располагается концерн Husqvarna. Этот шаг ознаменовал начало новой эры высокой эффективности.

us altus. c. Lapsus, vocatus Rosendalsfallet, 14 ulnarum. d. Lapsus, Qwarnfallet nominatus,
sive domus, ubi arma praeparantur. Decursus aquarum inter supremum lapsum
ulnae. Inter Rosendalsfallet et Qwarnfallet 5 ulnae, et abinde ad pontem 4 ulnae.

1620

1931

1965

1972

1990

2021

В 1757 году королевский оружейный завод был приватизирован и переименован в Husqvarna Gevärsfaktori (оружейный завод Husqvarna). В этот период была построена Smedbyn - Деревня Кузницы, которая находилась всего в нескольких сотнях метров от завода. Это было сделано для того, чтобы приблизить большую часть производства отдельных деталей к фабрике. Спрос шведской армии ограничивался несколькими стандартными типами стрелкового оружия, поэтому в то время производство высококачественного охотничьего оружия было основным направлением деятельности завода. Около 200 различных образцов стрелкового оружия, произведенного в Хускварне за время существования компании, сегодня выставлены в отдельном зале музея (Factory museum in Jönköping).

После того, как в 1867 году оружейный завод получил крупный заказ для шведских военных, компания была преобразована в акционерное общество - Husqvarna Gefärsfaktori превратилась в Husqvarna Vappenfabrik Aktiebolaget (оружейный завод Husqvarna). Чтобы превратить мастерскую в промышленный производственный объект, в то же время было построено новое здание завода, в котором сейчас находится музей Husqvarna.

Спустя несколько лет оружейный бизнес пришел в упадок. В поисках быстрой альтернативы в 1872 году была создана вторая линия по производству швейных машин, так как обрабатывающие станки оружейного производства с небольшими изменениями также подходили для производства деталей швейных машин. В 1874 году специально построенный чугунолитейный цех начал производство отливок для швейных машин. Хотя Husqvarna прекратила производство швейных машин несколько лет назад, они по-прежнему производятся и продаются VSM Group под известной торговой маркой Husqvarna Viking.

Однако дела шли плохо после потерь от продаж, связанных с выпуском первой швейной машины и крупными инвестициями в строительство мастерской и литейного производства. К концу 1876 года заказы от национальной обороны не поступали, и Husqvarna оказалась в очень сложной ситуации.

В разгар этих трудностей был назначен новый директор, который вскоре приступил к развитию компании в современной отрасли. Под руководством Вильгельма Тама (Wilhelm Tham) производство было сосредоточено на граждан-

ШВЕДСКИЙ ПРОМЫШЛЕННИК ВИЛЬГЕЛЬМ ТАМ (1839–1911).

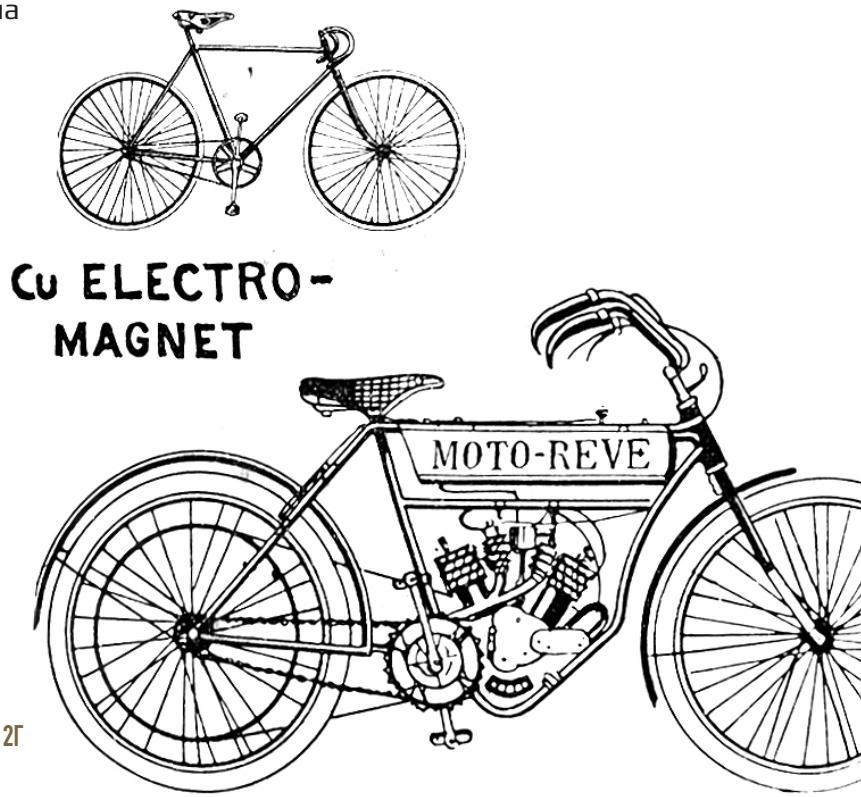
С 1872 по 1912 год у компании наступает амбициозный период иннова–ций, в результате которого появляется множество новых продуктов, в том числе: швейные машины (1872 г.), охотничье оружие (1877 г.), дровяные печи (1884 г.), мясорубки (1890 г.), первая шведская пишущая машинка (1895 г.), велосипеды (1896 г.), мотоциклы (1903 г.) и газовые плиты (1912 г.).

ском рынке, и в ближайшие десятилетия было разработано много новых продуктов, таких как охотничье оружие, печи, кухонные плиты, велосипеды, мотоциклы и товары для дома.

Несколько лет дела шли очень хорошо, в результате В.Там профинансировал ряд социальных учреждений, таких как школа, церковь и жилые дома, которые связали квалифицированных рабочих с компанией и районом. Более того, в этот переходной период серьезно развивалась урбанизация. Многие люди бросили сельское хозяйство ради жизни в городах и впервые стали настоящими потребителями. И здесь Husqvarna не прогадала с выбором отрасли производства, вся их продукция пользовалась большим спросом. После смерти Вильгельма Тама в 1911 году компания не только увеличила объем продаж в 35 раз, но и превратила Хускварну в настоящий город. В 1912 году его сын Густав Там, который уже был вице-президентом компании, назначен президентом вместе со своим двоюродным братом Вильгельмом Йоранссоном. Густав Там был большим любителем мотоциклов, и в ближайшие несколько лет компания начинает уделять значительное внимание их производству.

МОТОЦИКЛЫ HUSQVARNA

Как и многие производители мотоциклов, Husqvarna впервые начала производить велосипеды в конце 19 века. В 1903 году был изобретен «мопед», и название его было не более чем аббревиатурой от «Motorvelociped» - двигатель-велосипед. В первых мотоциклах использовался двигатель FN бельгийского производства (Fabrique Nationale) в сочетании с самодельным велосипедом. Одноцилиндровый двигатель из Льежа (Бельгия) имел объем 225 куб.см, а его производительность

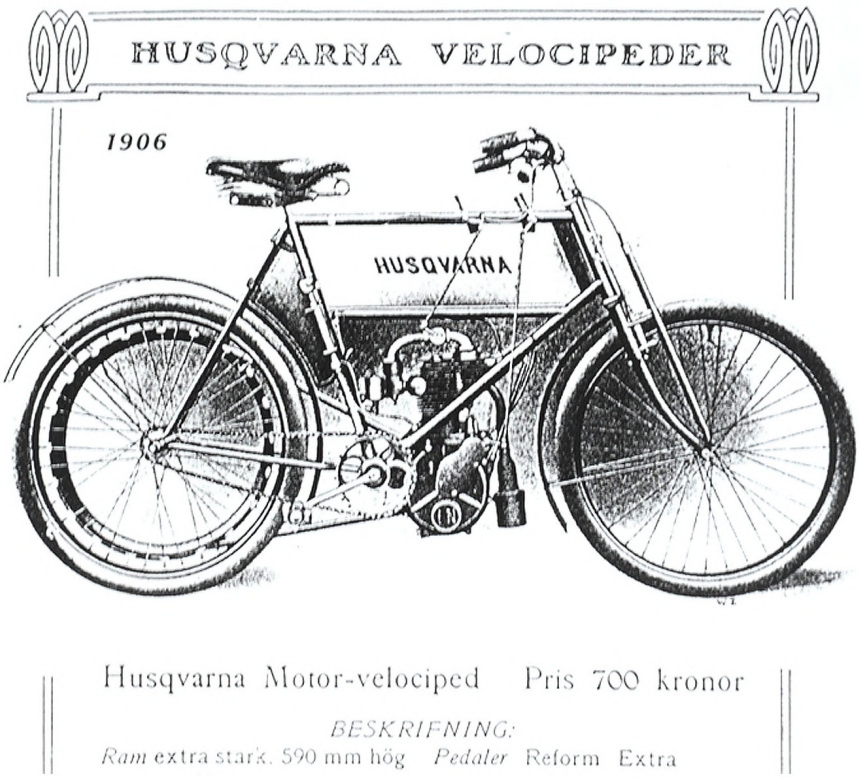


МОТО-РЕВЕ РЕКЛАМА Г. МАНЬЯНИ В БУХАРЕСТЕ 1912Г

была измерена на уровне одной с четвертью лошадиных сил, что давало этой машине управляемую скорость 40-50 км/ч. Поскольку в бензобаке было четыре литра топлива, можно было проехать около 150 километров без повторной заправки. Но на самом деле конечный продукт был больше похож на педальный велосипед с добавленной мощностью. А передачу от двигателя к колесу производил кожаный ремень. В книге инструкций вы можете прочитать: «Нет никаких препятствий в изучении того, как управлять этим двигателем-велосипедом. Для этого не требуются какие-либо технические знания. Тем не менее, вы должны тщательно ухаживать за этой машиной и следить за тем, чтобы она функционировала безупречно. В противном случае этот автомобиль не будет работать в соответствии с требованиями владельца». Кроме того, производитель давал совет по методу запуска этого источника питания в случае сложностей: «Если бензин слишком холодный, вы можете нагреть карбюратор, подержав под ним горящую газету или другой лист. Ни в коем случае не используйте сварочную горелку для нагрева!» Логотип Husqvarna был нанесен на бак, и машина производилась в небольших количествах между 1903 и 1906 годами. Первоначальная цена была установлена в 700 крон (около 150 долларов США). В книге инструкций также было указано, что оружейный завод не давал никаких гарантий на двигатель FN, а вместо этого взял на себя полную ответственность за сам велосипед.

Данных о продажах этой эпохи нет. Но «Motorvelociped» имел двойное назначение: он использовался как для транспортировки, так и для гонок. Год спустя - в 1907 году - Husqvarna провела испытание с использованием двигателя NSU, который выдавал мощность 31/4 л.с. Однако с 1907 года магнето было стандартом на всех источниках питания в Хускварне. Тем не менее, генератор для батареи проложил длинный путь вперёд.

С 1908 года публике известны первые производственные показатели. Оружейный завод произвел и реализовал 14 единиц своей продукции. В то же время шведы начали сотрудничество с Motosacoche в Швейцарии. Эта компания базировалась в Женеве, но также имела завод с 300 сотрудниками в Генуе (Италия), где производились как двигатели, так и мотоциклы. Затем источники питания Motosacoche были проданы более чем десятке различных производителей двухколесных транспортных средств по всей Европе. Шведское сотрудничество со швейцарцами длилось почти четыре года. В следующем году Husqvarna сделала гигантский шаг к созданию двухколесного автомобиля, который выглядел бы как мотоцикл. Используя одноцилиндровый Motosacoche № 58, они сделали красивую машину, имевшую ауру оружейного завода. Всего в течение 1909 года было продано 23 единицы. В следующем году продажи увеличились вдвое, когда была представлена новая коллаборация. На этот раз это снова



HUSQVARNA VELOCIPEDER «MOTORVELOCIPED» 1906Г

была швейцарская компания под названием Moto-Rève - мотоциклетная мечта. Источник питания модели 65 имел объем 298 куб. см и мощность 2 л.с., но главной особенностью модели 1910 года была конфигурация этого двигателя - двухцилиндровый V-образный.

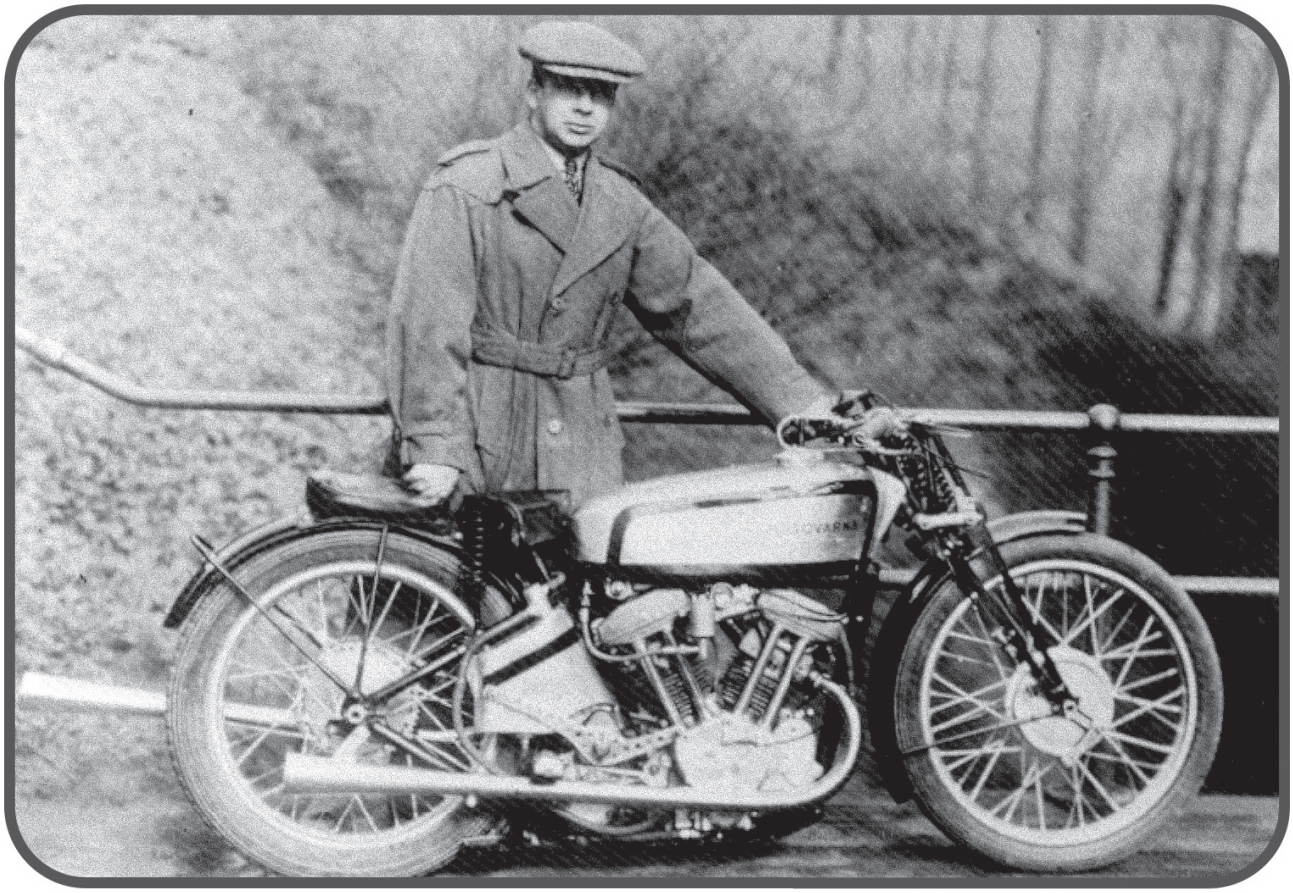
За первые восемь лет своего существования - 1903–1910 - Husqvarna сделала гигантский шаг в инженерном деле, но продала всего около ста единиц.

В 1918 году Husqvarna начала производить механизмы, построенные исключительно собственными силами. Примерно в то же время они заключили контракт со шведской армией, а также начали участвовать в гонках на мотоциклах по пересеченной местности и на длинные дистанции. В 1920 году компания Husqvarna начала свое собственное производство двигателей, и первым двигателем, который был разработан, был 550-кубовый четырехтактный 50-градусный V-образный двигатель с боковым клапаном, аналогичный тем, которые производились такими компаниями, как Harley-Davidson и Indian.

В 1930-е годы Husqvarna участвовала в шоссейных гонках Гран-при в классах 350cc и 500cc, а к 1939 году стала крупнейшим производителем мотоциклов в Швеции. Все гоночные байки были основаны на 50-градусном V-образном прототипе, построенном шведским инженером и конструктором Фольке Маннерштедтом в 1931 году. Команда компании обыграла команду Norton works Рагнара Сундквиста и Гуннара Калена на шведском Гран-при в 1931 году со счетом 1: 2. Успех этого и следующего годов привел к тому, что к гоночной команде Husqvarna присоединились Стэнли Вудс и Эрни Нотт. В том же году Нотт финишировал третьим на 350cc Junior TT, а у Вудса закончил бензин за восемь миль до финиша Senior TT. В 1935 году компания прекратила поддержку гонок, но новые мотоциклы все еще производились и гонялись в частном порядке, в то время как компания сосредоточилась на производстве нового двухтактного двухскоростного пригородного велосипеда. В том же году Вудс выиграл Шведский Гран-при (отмечающий четвертый год подряд победу «Хаски») на мотоцикле Husqvarna 500cc, который весил 127 килограммов.

С подъемом мотокросса как спорта Husqvarna сосредоточилась на производстве легких гоночных мотоциклов. Она адаптировала свой легкий одноцилиндровый мотоцикл для гонок и представила миру Silverpilen, что означает «серебряная стрела». При весе 75 кг и предназначенном для гонок он приобрел широкую популярность. Обладая многими

HUSQVARNA 500 CM КУБ.
GRAND PRIX 1935Г



инновациями, такими как телескопическая передняя вилка и гидравлическая амортизированная подвеска, он приобрел международный успех. Титул чемпиона по мотокроссу 1959 года достался Рольфу Тибблину и его 250-кубовой «Хускварне». Чемпионат мира по мотокроссу 1960 года на 500 куб. см выиграл Билл Нильссон на четырехтактном мотоцикле Husqvarna. В 1960-х их легкие двухтактные внедорожные мотоциклы помогли вывести из употребления некогда доминирующие британские четырехтактные мотоциклы. На протяжении 1960-х и 1970-х годов Husqvarna была доминирующей силой в мире мотокросса, выиграв 14 чемпионатов мира по мотокроссу в категориях 125 см, 250 см и 500 см, 24 чемпионата мира по эндуро и 11 побед по Baja 1000.

В 1983 году Husqvarna снова ввела новшества, представив мотоцикл объемом 500 кубов, который установил новые стандарты для соревнований с четырехтактными двигателями. Он был легким, с воздушным охлаждением, простым в обращении и изменил будущее гоночных мотоциклов по бездорожью. Это был предшественник бренда Husaberg.

Линейка кроссовых мотоциклов Husqvarna 1983 года была совершенно поразительной для широкой общественности, привыкшей к серебряному шасси и полированным бензобакам. Рама, окрашенная в белую краску, сделала мотоцикл очень привлекательным и радовала глаз. Модели получили новые двух-поршневые амортизаторы ITC Ohlins, новые тормоза, а сиденья стали синего цвета. Следует отметить, что мотоциклы Husqvarna с «твиншок» управлялись намного лучше, чем японские конкуренты с моно-подвеской. [Источник: «История кроссовых мотоциклов Husqvarna. 1980-1999»]

ИЗМЕНЕНИЕ ПРАВ СОБСТВЕННОСТИ И ПРИОБРЕТЕНИЕ KTM

В 1987 году подразделение мотоциклов Husqvarna (а не другие подразделения бренда, такие как производство бензопил) было продано итальянскому производителю мотоциклов Cagiva и вошло в состав MV Agusta Motor SpA. Группа менеджеров и инженеров компании не захотела переезжать в Италию и поэтому основала компанию Husaberg AB, которая была приобретена KTM AG в 1995 году. Мотоциклы Husqvarna затем производились в Варезе, Италия.

В июле 2007 года Husqvarna была приобретена BMW за 93 000 000 евро. BMW Motorrad планировала продолжить работу с Husqvarna Motorcycles как отдельное предприятие. Вся деятельность по разработке, продаже и производству, а также персонал оставались на территории Варезе. BMW намеревалась позиционировать Husqvarna как «двухколесную версию того, чем является Mini для автомобильного подразделения BMW».

31 января 2013 года BMW Group объявила, что Pierer Industrie AG выкупила полную долю в Husqvarna AG за нераскрытую сумму. Генеральный директор Pierer Industrie AG Стефан Пирер был также генеральным директором Cross Industries AG, в то время основным акционером KTM-Sportmotorcycle AG, материнской компании KTM AG, и генеральным директором KTM AG. Позже в 2013 году прямое владение компанией Husqvarna было передано и лицензионные права были проданы от Pierer Industrie AG компании KTM AG, в результате чего недавно созданная Husqvarna Motorcycle GmbH стала частью KTM Group.

Производство мотоциклов Husqvarna в Маттигхофене в Австрии началось 7 октября 2013 года. В то же время дочерняя компания Husqvarna Husaberg была воссоединена с Husqvarna, что положило конец существованию бренда Husaberg.

Возвращаясь к истории бренда. В 1877 году, когда президентом стал Вильгельм Там, в компании работало 180 сотрудников. Густав Там, его сын, ушел в отставку с поста президента в 1946 году, к тому времени количество сотрудников на заводе в Husqvarna составило 4000 человек, а во всей группе - 6000 человек. Нет сомнений в том, что семья Там оказала невероятно сильное влияние на успех Husqvarna.

За историю более чем в 330 лет они стреляли, шили, пилили, готовили, ездили и многое из этого продолжают успешно делать. На сегодняшний день Husqvarna является одним из лидеров на рынке мотоциклов для мотокросса, эндуро и супермото.

ЛЮБАЯ ЦЕЛЬ ДОСТИЖИМА!
(ДЕВИЗ КОМПАНИИ HUSQVARNA)

Автор статьи:
главный редактор Алена Меревская

HARD ENDURO

научный взгляд

10

ГРЕМ ДЖАРВИС

ПРОГРАММА ОБУЧЕНИЯ ХАРД-ЭНДУРО

ГРЭМ ДЖАРВИС И ОЛЕГ МАЛЬЦЕВ

Уникальная беседа «Короля хард-эндуро» Грэма Джарвиса и ученого с мировым именем Олега Мальцева, из который вы узнаете полную программу обучения на хард-эндуро.

Грэм Джарвис – один из самых известных в мире райдеров хард-эндуро, которого еще называют «Королем Хард Эндуро». Грэм или G-Force (Джи-Форс) находится на вершине внедорожного мотоспорта уже более двадцати пяти лет. Среди его достижений - четырехкратная победа в Шотландском шестидневном Триале и девять побед в Скотт Триале, это больше, чем у любого участника за всю историю соревнований. Он также пять раз становился чемпионом Триала Великобритании.

Преуспев в гонках триала и эндуро, в 2011 году Грэм перешел в высокооктановый мир хард-эндуро, одного из самых захватывающих двухколесных видов спорта. С тех пор он неоднократно выигрывал крупные гонки Хард Эндуро:

- «RED BULL ERZBERG RODEO» – 5 РАЗ;
- «SEA TO SKY» – 6 РАЗ;
- «RED BULL ROMANIACS» – 6 РАЗ;
- «TOUGH ONE» И «HELL'S GATE» – 5 РАЗ.

Это сделало Грэма Джарвиса одним из самых уникальных гонщиков этого вида спорта. Он также написал автобиографию «Покорить железного гиганта: жизнь и экстремальные ситуации внедорожного мотоциклиста». Также Грэм занимается преподавательской деятельностью и организовал школы по хард-эндуро в Испании, Панаме, Уэльсе (Англия) и в Кемере (Турции).

«Причина, по которой у этих парней были лучшие байки, – потому что они были лучшими гонщиками. Так что по любому единственный способ дойти до этого уровня – это засучить рукава и работать усерднее, чем кто-то либо другой». (Грэм Джарвис «Покорить железного гиганта»)

ОЛЕГ МАЛЬЦЕВ:

- Добрый день, Грэм. Я рад нашему знакомству. Спасибо огромное, что согласились поговорить. Помимо того, что я учёный, я ваш поклонник. Начать диалог хотелось с того, чем вы занимаетесь – с хард-эндуро. Чем гонка хард-эндуро отличается от других видов гонок?

ГРЭМ ДЖАРВИС:

- Многие виды мотоспорта довольно схожи между собой, в хард-эндуро всё по-другому. Здесь требуется огромное количество навыков, здесь не бывает одинаковых ситуаций, совсем другое управление и требования. Существует очень много деталей, которые делают этот вид спорта не похожим ни на один другой.

- Можем ли мы сказать, что это гонка с неповторяющимися сложными препятствиями, и чем сложнее препятствия, в том числе искусственные, тем сложнее гонка?

- Да, именно так. В чем еще сложность этого вида спорта? Зачастую райдер не знает как выглядит трэк, что в свою очередь не позволяет заранее спланировать действия при тех или иных обстоятельствах, поэтому гонщику приходится опираться только на свои инстинкты и прошлый опыт.

- Небольшой технический вопрос. Почему используются двухтактные мотоциклы вместо четырехтактных?

- Двухтактные мотоциклы чувствуются значительно легче, чем четырехтактные. Например, для двухтактной эндуры 300-350 см. куб. - огромная мощь, и это почти что четырехтактный. Я не говорю, что никто не использует четырехтактные мотоциклы в хард-эндуро и не одерживает на них победу. Например, несколько лет тому назад я выиграл несколько гонок на таком мотоцикле. Но на данный момент времени редко кто выигрывает гонки на четырёхтактных мотоциклах.

- Получается, что у двухтактных мотоциклов существуют некие преимущества перед четырехтактными, которые очень важны для хард-эндуро. А тот факт, что двухтактные мотоциклы более «капризные» - это ничего страшного?

- Конечно, есть у двухтактных мотоциклов свои минусы, например, выхлопная труба намного больше, чем у четырехтактного, и она легче может повредиться. Но больше плюсов, чем минусов. Вообще, сегодня будущее – это электрические мотоциклы.

- То есть идеального мотоцикла не существует?

- Идеального мотоцикла нет. Мотоциклы постоянно совершенствуются, улучшаются шины, подвеска и многое другое. Например, система EXC TPI была разработана только 2-3 года назад, но уже во всю прогрессирует.

- Сколько по времени длится эндуро гонка?

- Все зависит от того, какая гонка. Могут быть гонки продолжительностью 2-3 часа, а могут возрастать и до 9 часов, и длиться в таком режиме несколько дней. Например, такие гонки как «Red Bull Romaniacs» или «Roof of Africa» могут проходить несколько дней подряд по 8-9 часов без остановки. Но на самом деле это уже совсем другой вид гонок, здесь уже все дело в выживании – просто выжить до конца гонки.

А что касается более коротких гонок, таких как, например, «Tough One» или «Hell's Gate», то они, конечно, более интенсивные, более сложные, более насыщенные. Здесь ты уже изо всех сил управляешь мотоциклом для того, чтобы доехать до конца.

- Теперь у нас понятия одинаковые. Технические термины – одинаковы. Давайте поговорим от начала и до конца об эндуро. Вы до того, как пришли в хард-эндуро, долгое время занимались триалом.

- Именно так. Большая часть навыков, которые требуется в хард-эндуро и триале, – одинаковая, это касается таких вещей, как работа со сцеплением и газом. Конечно, мотоциклы немного другие, да и скорости другие. Но для того, чтобы перейти из триала в эндуро, необходимо освоить еще несколько дополнительных навыков. На самом деле я знаю всего нескольких человек, которые пришли в хард-эндуро, не занимаясь до этого серьёзно триалом, и смогли в этом виде спорта значительно преуспеть.

Мне же навыки, которые я приобрел в триале, позволили довольно легко перейти в хард-эндуро.

- А есть какой-то другой путь в хард-эудро, не через триал?

- Любой человек может практиковаться и научиться этому, главное приверженность к этому, и все, что угодно, может произойти.

- Предположим, есть молодой человек 15 лет. И мы решили научить его хард-эндуро, чтобы он ездил на уровне чемпиона Европы. На какие этапы мы бы разделили его обучение?

– Смотри, что я нашел, – сказал jntw.

– Это чье, Клифф?, – спросила мама.

– Думаю, ничье. Я нашел его брошенным в лесу. Он немного ржавый, нет тормозов, но для Грэма сойдет.

Ну да, кому вообще нужны тормоза?

Мой первый велик был найден в лесу за нашим домом, в местечке под названием Стерри в графстве Кент. Следующий велик мне купили, когда мне было примерно 6 лет, и это было совсем другое дело! Мои родители всегда делали все возможное и невозможное для того, чтобы поддерживать меня и, если бы моему отцу надо было купить мне мотоцикл, он бы это сделал.

- Прежде, чем начинать тренировку, необходимо правильно подобрать под юношу мотоцикл, такой, который будет ему удобен, и по размеру. Самое главное на начальном этапе обучения - это чтобы человек освоил основные навыки, прошел через узловые упражнения, а также умел работать со сцеплением и правильно двигаться. Как только эти базы освоены - далее их можно просто усиливать.

- Могли бы мы сказать, что первый уровень навыков - это контроль мотоцикла?

- Да, и очень важно на первом этапе прогрессировать очень безопасно. Слово «контроль» я много использую в своей школе, когда преподаю езду на мотоцикле, потому что это связано, в том числе, с уверенностью. Когда вы начинаете обучаться, не нужно сразу же пытаться делать какие-то сложные вещи, иначе можно попасть в аварию, что в свою очередь может сильно пошатнуть уверенность в себе. Нужно двигаться очень медленно, но уверенно.

- Когда человек научился контролировать мотоцикл, каким будет следующий этап?

- Как только вы научились контролировать мотоцикл, следующей будет идти серия из 5-6 основных упражнений. А как только эти упражнения освоены, то их уже можно комбинировать в разных вариациях, и таких вариаций может быть миллионы.

- Можем мы ли сказать, что на следующем этапе обучения человеку необходимо научиться ездить в разных условиях: лес, пересеченная местность, холмы и так далее?

- Да, следующий этап связан с разными вариациями. Тот же лес может быть разным: сухой, влажный, заболоченный. Камни бывают тоже разные и так далее. На этом этапе очень важно иметь большую практику езды по разным местностям. А также по возможности как можно больше посещать разные места, чего, необходимо сказать, не все могут себе позволить.

- Могли бы мы сказать, что второй этап обучения - это некие смешанные навыки мотокросса и кантри-кросса, и чем больше разновидностей поездок по разным лесам, полям, холмам, песку, - то есть, там где разный грунт, - тем лучше?

1. КОНТРОЛЬ МОТОЦИКЛА
2. НАУЧИТЬСЯ ЕЗДИТЬ В РАЗНЫХ УСЛОВИЯХ
3. БЕРЕМ ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО РАЗНОВИДНОСТЕЙ ПРЕПЯТСТВИЙ И УЧИМСЯ КАЖДЫЙ ВИД ПРЕПЯТСТВИЙ ПРЕОДОЛЕВАТЬ НЕСКОЛЬКИМИ СПОСОБАМИ
4. КАЖДЫЙ ИЗ ИМЕЮЩИХСЯ ПРЕПЯТСТВИЙ СКЛАДЫВАЕМ В СЕРИЮ ПРЕПЯТСТВИЙ И УЧИМСЯ ПРЕОДОЛЕВАТЬ ИХ

- Да. Плюс скорость может быть разной, и она так же будет влиять. Это может быть комбинация мотокросса, кантри-кросса, экстрима. Так же на этой стадии важно научиться настраивать ваш байк под себя. Чем более профессиональнее человек продвигается по спорту, тем больше начинают иметь значения маленькие нюансы.

- Правильно ли я понимаю, что именно вот эта вторая стадия нам покажет, насколько мы научились контролировать мотоцикл на первой стадии?

- Да. Нельзя перепрыгивать стадии обучения, потому что если вы плохо усвоили предыдущие стадии, это может стать очень опасным для вас в дальнейшем. Например, если вы не научились делать вилли, то вам не следует переходить на работу с преодолением препятствий, таких как камни и бревна. Сперва научитесь делать вилли. Все, что связано со стадиями обучения, может стать для человека опасным, если он решит что-то пропустить или поверхностно освоить.

5 СТРОИМ ИСКУССТВЕННЫЙ ГОРОДОК ИЗ ОДНИХ ПРЕПЯТСТВИЙ И УЧИМСЯ ПРОХОДИТЬ РАЗНЫЕ ПОЛОСЫ ПРЕПЯТСТВИЙ. ЧЕМ БОЛЬШЕ ТАКИХ РАЗНООБРАЗНЫХ ГОРОДКОВ, ТЕМ ЛУЧШЕ

6 ПРОДОЛЖАЯ ТРЕНИРОВАТЬСЯ НА ГОРОДКЕ, ВКЛЮЧАЕМ СЕКУНДОМЕР И УЧИМСЯ ПРЕОДОЛЕВАТЬ ПРЕПЯТСТВИЯ НА ВРЕМЯ

7 УЧИМСЯ ПРОХОДИТЬ ПРЕПЯТСТВИЯ ОДНОВРЕМЕННО С НЕСКОЛЬКИМИ ГОНЩИКАМИ НА ПОЛОСЕ ПРЕПЯТСТВИЙ

- Давайте я попробую угадать третью стадию обучения. Мы берем исчерпывающее количество разновидностей препятствий и учимся каждый вид препятствий преодолевать несколькими способами.

- Да, именно так. Мы максимизируем те виды препятствий, которые у нас есть.

- А потом начинаем каждое препятствие складывать в серию препятствий и преодолевать их подряд.

- Да, все именно так. Потому что когда мы осваиваем технику, то мы учимся справляться с одним препятствием. Но так как на гонке у нас их много, мы должны научится справляться с серией препятствий.

- Потом мы строим целый искусственный городок из этих препятствий и начинаем проходить разные полосы препятствий. И чем больше таких разновидностей городков, тем лучше.

- Именно так. Существует бесконечное количество разного рода препятствий, и даже я, в моем возрасте, до сих пор нахожу новые препятствия, которых никогда не проходил. Даже есть препятствия, в прохождении которых я сомневаюсь. Мы постоянно придумываем новые препятствия и постоянно тренируем свои навыки, доводя их до предела.

- После этого этапа, тренируясь на городке, мы включаем секундомер, то есть проходим препятствия на время.

- Да, потому что важна именно последовательность, чтобы человек мог справляться с этими препятствиями на продолжительном промежутке времени. Так же здесь очень важна физическая и психологическая подготовка. Потому что на самой вершине спорта количество концентрации, которая у вас есть, может решить кем вы станете: победителем или потерпевшим.

- Вероятнее всего, далее нам нужно научиться проходить препятствия, когда их проходит несколько гонщиков одновременно так, чтобы эти гонщики не повредили друг друга при прохождение препятствий.

- Да, и это та часть гонок, которая непредсказуема.

- Вы писали в своей книги «Покорить железного гиганта» что больше всего не любите, когда кто-то едет позади вас.

- Да, потому что когда есть другие райдеры позади меня, я же не могу их контролировать, а я люблю быть в контроле, контролировать свой байк и сам самостоятельно ездить.

- Грэм, скажите, пожалуйста, когда мы говорим о программе обучения хард-эндуро, то будет ли достаточно выделять 2 часа в день на тренировку или нужно больше?

- Все зависит от огромного количества факторов: от возраста человека, от его телосложения и физической подготовки, от сезона, например, если скоро будут соревнования, то необходимо изменить режим тренировок.

Если тренировка очень интенсивная, то 2 часа - это слишком много, дело в том, что ваше тело может попросту не успеть восстановиться к следующему дню. Поэтому, если вы планируете усиленно тренироваться каждый день, то 10-15 минут вполне достаточно для освоения новых навыков или закрепления уже имеющихся. Даже если мы говорим о начальном этапе, то есть когда человек только учиться «эндурить», то тренировка должна быть с короткими интервалами. Например, вы 10-15 минут занимаетесь, потом перерыв, и так может быть несколько раз. Если же вы тренируетесь бесперебойно 2 часа, то это больше физическая подготовка, но это не подойдет для обретения навыка.

- Сколько в среднем необходимо времени, чтобы освоить первый этап обучения «Контроль мотоцикла» и переходить к следующей стадии?

- Всё зависит от человека. Если он каждый день дисциплинировано тренируется, у него неплохие навыки, есть хорошая физическая подготовка, то буквально через несколько недель он освоит первую стадию обучения - уверенность и контроль мотоцикла.

Честно говоря, мне довольно сложно сказать сколько времени понадобиться человеку, чтобы пройти первую стадию, так как я никогда не обучал человека с нуля. Из практики я могу сказать, что если у человека есть практика езды на горном или даже обычном велосипеде, то, вероятнее всего, ему будет значительно легче пройти эту стадию, так как основы координации что на велосипеде, что на мотоцикле одинаковы. Основы координации – это контроль всех элементов управления: сцепление, газ, а также синхронная работа рук и ног.

Здесь важно просто понять философию этой езды. Чувствовать двигатель, подвеску, то, как вы двигаетесь, как вы используете газ, сцепление – всё это философия.

- Вероятнее всего у каждой из разновидностей мотоспорта разная философия. В чем особенности философии именно хард-эндуро?

- В хард эндуро основное – это сцепление. Когда очень быстрая езда, сцепление не так нужно, как при медленной езда.

- Когда мы говорим о тактике, я понимаю, что каждый райдер выбирает свою тактику преодоления препятствий или серий препятствий в гонке и саму гонку. С вашей точки зрения, что важно учитывать при выборе тактики?

- Хард-эндуро - это довольно индивидуальный вид спорта, и мы не знаем, что будет на треке. Самое главное - это концентрация, держать внимание там, где нужно, и глаза, то есть нужно постоянно смотреть, что происходит вокруг.

- Мы можем сказать, что хард-эндуро - это спорт, где тебе нужно в незнакомой обстановке постоянно принимать правильные решения?

- Да, именно так. Плюс существует огромная разница между гонками хард-эндуро и всеми остальными видами мотоспорта. Например, в других гонках есть круг, пока ты его преодолеваешь, то уже знаешь где какой поворот, как ты будешь в него входить и выходить из него. В хард-эндуро чаще всего мы вообще не знаем как выглядит трек и какие препятствия нас ожидают. И здесь нужно уметь быстро принимать правильные решения, а то можно попросту не доехать.

- А мы можем сказать, что сумма этих принятых правильно решений в незнакомой экстремальной обстановке и есть победа в гонке?

- Я бы сказал, что здесь множество фактором, но не без этого. Да, вовремя принятое правильное решения играет огромную роль, но еще важно не допускать ошибок, и необходимо обладать очень хорошей физической подготовкой и техникой. Наличие всего этого единовременно и приводит к победе.

- Мы же понимаем, что техника зависит от того, как мы функционально подготовлены к гонке. Верно? Мы же тренировались задолго до гонки, а не перед ней самой. Например, если бы я не думал о том, что я могу проехать «Romaniacs», то я бы и не поехал на него. При этом, нужно учесть еще и тот факт, что все происходит в условиях серьёзного психологического стресса, и этот стресс создается неизвестностью трассы и неизвестностью сложности препятствий, которые ожидают нас впереди.

- Да, опыт предыдущих поездок показывает тебе, какую технику и какие решения принимать в тех или иных ситуациях, гото-

вясь к следующей гонке. Когда вы участвуете в таких многодневных заездах, то нужно еще быть готовым к тому, что рано или поздно вы устанете, и не только вы, но и все участники гонки. И это тоже довольно не простой психологический фактор, к которому не каждый готов. Как и к тому, что в ходе длительных гонок тебя начинают посещать мысли «пожалуйста, мне хотя бы добраться до финиша». 8-9 часов в течении нескольких дней - это практически как полный рабочий день, только с непрерывными интенсивными нагрузками и множеством психологических факторов, которые возникают ежесекундно. Чтобы участвовать в таких гонках, важно заранее учесть множество моментов - это и правильное питание, и необходимость постоянно поддерживать водный баланс, и физические тренировки и так далее.

- В своей книги «Покорить железного гиганта» вы писали про австралийский трек, на котором проходит мотогонка «Erzberg Rodeo». В чем особенность этого трека?

- Во-первых, очень большое психологическое давление, потому что телевидение постоянно ведет прямую трансляцию. Второе: эта гонка очень интенсивная и при этом более короткая. В начале заезда участвуют 50 райдеров, что в своем роде является уникальным для гонки. Но доезжают до финиша единицы.

- А по сложности препятствия на треке Erzberg Rodeo сложнее, чем в Romaniacs или нет?

- По разному, где-то какие-то препятствия более сложные, где-то нет. Дело в том, что «Эрцбергск родео» - это очень компактная и интенсивная гонка, где одни препятствия. Мотогонка «Романьякс» сама по себе более растянутая, поэтому в начале может быть очень сложно, потом легко, а потом опять сложно, одно всегда будет сменять другое.

- По сути, в «Romaniacs» главное - это выносливость, а в Erzberg Rodeo – техника и скорость?

- Да, и эти две гонки совершенно разные. В «Романьякс» нам приходится самим искать путь, ориентироваться, выстраивать навигацию. А вот в «Эрцбергск родео» мы можем предварительно осмотреть трек, что позволяет нам уже представлять как он выглядит.

- А когда мы говорим о турецкой гонке «Sea to sky», она сложнее «Romaniacs»?

- «Sea to sky» - это одна из самых легких и веселых гонок, и для хард-эндуро она не сложная.

- Мы говорим о мотоцикле. Как человеку выбрать мотоцикл, я имею ввиду есть же какие-то параметры? Я, конечно, не профессионал в хард-эндуро, но я себе как ученный представляю, что если человек весит, например, 120 кг, то ему нужен один мотоцикл, а человеку весом 60 килограмм – совершенно другой.

- Все зависит от уровня подготовки человека, возраста и что он собирается с мотоциклом делать, то есть просто ездить или участвовать в гонках. Если у человека есть некие навыки, и он не новичок, то я бы рекомендовал двухтактный мотоцикл объемом 300 см куб. - это самый лучший вариант. Такой мотоцикл спокойно вывезет человека весом 60 кг и даже весом 120 кг. Обязательно, прежде чем куда либо ехать, нужно настроить мотоцикл под себя, под свой рост. Конечно, некоторые технические модификации по настройке мотоцикла человек и сам может сделать. Но чтобы все было отрегулировано качественно, лучше поехать в сервисный центр к специалистам. Не допускайте, чтобы, находясь на мотоцикле, ваша стопа висела или только носочками дотягивалась до пола. Вы должны настроить мотоцикл под себя так, чтобы ваша стопа плотно стояла на земле.

- И последний вопрос. Какой бы совет вы дали человеку, который начинает заниматься хард-эндуро сегодня?

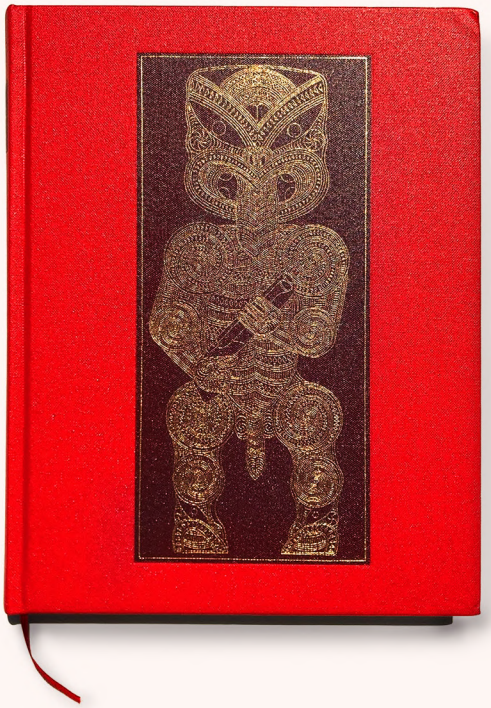
- Наслаждайтесь тем, что вы делаете, и если вам нравится справляться с вызовом, то продолжайте бросать себе вызовы и этого добиваться.

- Спасибо огромное за интервью, и я думаю, что мы еще увидимся с вами!

- Спасибо Вам, до скорых встреч!

ВСЕГДА СЛЕДИТЕ ЗА ТЕМ, ЧТОБЫ ДРОССЕЛЬНАЯ ЗАСЛОНКА СКИДЫВАЛИСЬ НАЗАД.

(Грэм Джарвис «Покорить железного гиганта»)



MONGREL MOB. МОНСТРЫ НАЦИИ НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ

В рамках исследования байкеров, с точки зрения субкультуры, мы познакомились с интересным фотохудожником из Новой Зеландии Джоно Ротманом (Jono Rotman), который уже много лет живет в Сан-Франциско (США).

В течение 10 лет Джоно работал над проектом «Mongrelism», исследуя опасные банды байкеров из Новой Зеландии, их образ жизни и философию. Сегодня в Новой Зеландии, слово байкер считается именем нарицательным практически в 100 % случаев, приравниваясь по смыслу к бандитам, преступникам и отморозкам. Байкеров в стране с каждым годом становится все больше, а значит и уровень преступности стремительно растет.

С Джоно Ротманом общалась журналист мотожурнала «Roll–On» Катерина Сидорова.

В этом интервью мы решили узнать о самой идее создания проекта «Монгрелизм», тех трудностях, с которыми пришлось столкнуться Джоно во время подготовки и конечно о самих бандах байкеров, только от вида которых бросит в дрожь даже самых отважных смельчаков.

- В первую очередь Джоно, расскажите пожалуйста, когда и как фотография пришла в вашу жизнь?

- Мой отец был фотографом и весьма самоотверженно отдавался этой деятельности. Еще маленьким ребенком я постоянно наблюдал, как он фотографирует, и возится со своими фотографиями. Мне это нравилось. Затем, когда мне исполнилось 17-18 лет, передо мной стоял непростой выбор - мне нужно было решать, что делать со своей жизнью. Однако, перебрав различные варианты, я решил, что буду себя реализовывать именно в фотографии.

- Вы родились и выросли в Новой Зеландии, но уже много лет живете в США. При этом, продолжаете работать как фотограф над проектами, связанными с культурой и жизнью Новой Зеландии. Что привело вас в США?

- В Новой Зеландии я жил в пригороде, при этом, всегда хотел жить в большом городе. И как только у меня появилась возможность, я уехал в Нью-Йорк. Спустя некоторое время, я встретил там свою будущую жену, и вскоре у нас родились дети. 5 лет назад мы переехали в Сан-Франциско, и сейчас живем здесь.

- Ваши проекты очень отличаются от привычных работ множества фотографов. Почему вы решили открывать миру через свои фотографии взгляд на преступную сторону Новой Зеландии?

- Одной из главных причин такого выбора проектов является то, что когда мой отец жил в Новой Зеландии - это было не самое лучшее время. В стране были сложные оккупационные периоды, сопровождающиеся насилием. Это сильно воздействовало на общество, а именно на психику людей. Я называю это некой «теневой стороной» нашего государства. Я решил, что через фотографию, буду показывать те переживания, через которые прошел мой отец. Также я хотел бы изучить посредством фотографии само происхождение насилия. В-третьих, я хотел бы использовать фотографию, как некое транспортное средство, которое бы показало этому миру другие аспекты жизни, некие темные стороны жизни.

Кроме этого, моя мать была ученой, и она с детства учила меня тому, что нельзя называть что-то хорошим, а что-то плохим только потому, что нам так хочется. Необходимо изучать проблематику, и разбираться в ней досконально. Сегодня многие люди стараются мыслить позитивно, но я считаю это неправильным. Таким образом, они прячутся от тех проблем, которые необходимо решать. Я же стараюсь показывать через свои фотографии то, что происходит в мире на самом деле. Я показываю, как светлые, так и темные стороны нашего мира.

Как журналиста и фотографа, мое внимание очень приковал ваш проект «Mongrelism» о бандах байкеров Новой Зеландии. Сразу видно, что за этими фотографиями стоит огромная история. Какую идею вы вложили в этот проект и почему посчитали важным показать это миру?

Проектом **«Mongrelism»** я, в первую очередь хотел показать миру некое особое проявление мужской силы, а в частности силу мужских групп. Монгрелы (Mongrel Mob) являются пожалуй самой неординарной группой в Новой Зеландии. Эти люди специфические,

как своей иконографией, так и уникальными характеристиками, которые можно увидеть только в Новой Зеландии. Мне показалось, что через такой фото-проект я наилучшим способом смогу показать темную сторону жизни, существующую в стране. Монгрелы, на мой взгляд, очень ярко представляют некий колониальный процесс, который когда-то был в Новой Зеландии. Часть из них составляют коренные жители Новой Зеландии, которые называются Мари (Маори). Они всячески стараются оскорбить и наказать белых людей, которые когда-то держали коренных жителей страны в рабстве. Именно поэтому, можно увидеть иконографию нацистов и свастику в разных демонстрациях. Все направлено именно на эту идеологическую войну.

- Насколько я знаю, вы работали над этим проектом более 10 лет. Расскажите, как проходили этапы подготовки к проекту?

Я имею в виду, как и с кем вам пришлось договариваться о съемках, насколько близко приходилось знакомиться с членами банд, и какие возникали трудности в организации всего этого процесса?

- Первое и самое сложное, с чем я столкнулся - это первый контакт и начало взаимодействия. Когда я начинал свое исследование более 10 лет назад, я был первым человеком, «по ту сторону», которого так близко подпустили к себе люди из этой банды.

Я начал с того, что связался с полицейскими, попросив контакты кого-либо из представителей банды. Спустя некоторое время, я встретился с одним человеком, который регулировал отношения между обществом и бандами. Скажу честно, мне было очень страшно во время этой встречи. Я бы сказал, что это была жуткая встреча. Но я знал, что со мной ничего плохого не должно случиться, так как я сразу объяснил, что речь идет лишь о художественном проекте, который не касается журналистских расследований и т.д. Я уверил его в том, что не намереваюсь собирать какую-либо секретную информацию о них, чтобы придать огласке впоследствии.

При этом, я бы выделил несколько основных факторов, которые оказались наиболее сложными для меня при взаимодействии с Монгрелами:

1. Мы совершенно из разных миров. Поэтому я попытался фотографию сделать неким нашим общим интересом, ведь в съемке должен участвовать и я и каждый из них одновременно. Это дало нам определенный общий интерес.

2. Было очень сложно завоевать доверие, и я старался сделать все возможное для этого. В начале нашего общения я фотогра-

фировал членов банды в фото-студии. Но со временем, когда отношения стали более доверительными, я уже мог приезжать к ним домой и снимать каждого прямо в домашней обстановке.

3. Изначально я был для них чужаком - неким белым человеком, который почему-то интересуется их культурой, пытаясь как-то с ними работать.

Мы взаимодействуем с ними на протяжении очень долгого времени, и продолжаем постоянно созваниваться и общаться. Это происходит в силу профессиональных причин. Довольно часто возникают вопросы об авторских правах, публикациях, интервью и т.д. Это не просто, потому что эти люди не бывают статичными. Они постоянно находятся в движении, и в разъездах на своих байках. Кроме этого, кто-то попадает в тюрьму или погибает. Но в конечном итоге, я все еще жив и имею возможность рассказывать вам об этом.

- Я бы хотела подробнее спросить вас о самих бандах, если вы не против.

- Да, конечно

- Правильно ли я понимаю, что в Новой Зеландии существует множество банд, но есть несколько основных?

- Да, это правда. Банд много, но я бы выделил 4 основные группы:

1. Hells Angels (Дом Ангелов);
2. Mongrel Mob (Дворняги, ублюдки) - вторые по знаменитости после Hells Angels;
3. Black Power (Черная сила);
4. Had Hunters (Охотники за головами).

Также в Новой Зеландии существуют и Австралийские банды, так называемые, Бандито. Точное название «Tongues» (языки). Однако, большую часть банд составляют именно коренные жители Новой Зеландии. Но они себя конечно бандами не называют. Их так называет государство и внешний мир.

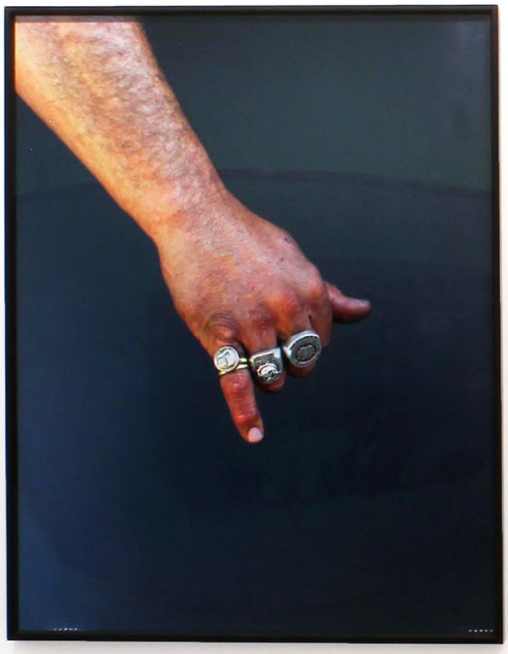
Я бы сказал, что коренные жители Новой Зеландии Мари отомизировались и сформировали различные племенные группы, которые существую в среднем от 40 до 60 лет.

- Если говорить о 4-х основных бандах, то могли бы вы выделить принципиальные отличия между ними?

- Я перечислил вам крупные банды в качестве примера. Безусловно, существуют и другие, не менее значимые банды, на территории Новой Зеландии. Однако, я не слишком глубоко знаком с их историей, потому что не изучал. Я специализировался и работал детально только с «Монгрелами».

Кое-что о деятельности банд я всеже могу сказать, но это только мои наблюдения со стороны. Например, «Охотники за головами», больше направлены на бизнес, продажу оружия и проституцию. А «Монгрелов» и «Черную силу» я бы назвал настоящими гангстерами. Практически вся их деятельность связана с насилием.

Нужно понимать, что Новая Зеландия сегодня является страной с очень высоким коэффициентом преступности. Это действитель-



но криминальная страна, хоть многие во всем мире даже не подозревают об этом.

Что касается «Монгрелов» и подобных им банд, то чаще всего, они берут свое начало в тюрьмах. Бывшие члены банды «Монгрелов», примерно 40-50 лет назад, попадая в тюрьмы сталкивались с весьма коварным отношением. Их унижали и всячески мучали. Поэтому, одной из причин их насилия сегодня является, своего рода, месть за прошлое отношение к их предшественникам. Сейчас они очень жестокие и опасные люди, с которыми в обычной жизни лучше не встречаться. Поверьте мне на слово.

- Удалось ли вам понять, есть ли в бандах определенная структура или иерархия?

- Да, эти банды крайне иерархичны и всегда имеют своих лидеров. Одна из причин, почему мой проект так успешно реализовался заключается в том, что я имел дело с людьми очень высокого ранга. И конечно, когда они дают команду, то вся нижестоящая структура беспрекословно подчиняется.

Также я заметил, что с более молодыми членами банды, намного сложнее общаться и о чем-то договариваться, чем с более старшими.

- Я видела видео, на котором члены банды пришли к вам на выставку и устроили там настоящий перфоманс. Похоже, что они гордятся тем, кто они есть, имея глубокую философию внутри своей субкультуры. Вам удалось понять эту философию?

- Да, у них есть философия, и основным ее компонентом является осознание себя большой семьей. Именно так они друг к другу относятся. У Монгрелов существует определенный менеджмент, целью которого является максимальная забота о своих людях. Они стремятся создать все условия для того, чтобы у них и членов их семьи было хорошее будущее.

Что касается моих выставок - да, они там пели и танцевали. Я думаю, что это отражает их некое перерождение и отношение людей к своей культуре Мари. Некоторые люди, попадая в тюрьму, как бы теряют свою культуру и историю. У них все отбирают. Они попадают в такие условия, где больше не чувствуют связи со своей древней культурой. Что касается их идентности, то они принимают то, кем они являются, и очень гордятся своим происхождением.

Когда они пришли на выставку, то несомненно чувствовали себя там хозяевами. Они считали, что все, что там происходит, принадлежит только им. Они смотрят на эти фотографии, и видят своих предков, членов своей семьи. Это их люди. Они разговаривали с фотографиями, подразумевая глубокую связь с членами своей семьи через эти изображения. Особенно это касается тех из них, кто не

дожил до выхода проекта. За 10 лет в такой субкультуре, как вы понимаете, может многое произойти, и они довольно часто умирают не своей смертью. Они говорили со своими героями прошлого.

Но самый большой успех, которого я сумел добиться благодаря этому проекту - это то, что многие люди из Новой Зеландии заинтересовались их историей. На выставку приходили заинтересованные люди, которые никогда до этого и слушать бы не стали о подобных бандах. Я сумел привлечь внимание, а это самое главное.

- Джоно, а сами члены банды кем себя считают? Считают ли они себя опасными преступниками и злодеями, или они считают, что выполняют некую миссию, имея высшую цель?

- Я бы сказал, что для них насилие является очень важной частью их жизни, по разным причинам. Одна из главных причин, как я уже говорил - это суровое отношение к их предкам в прошлом. Государство также создавало им условия для максимально сложного существования. Некоторые из членов банд считают своей миссией вернуть причиненное им ранее насилие в 10-и кратном размере. И они действительно верят в философию этого правосудия. Очень много молодых парней так и не успели повзрослеть и были загублены. Они прошли через разные жуткие вещи, как они считают. Об этом «Монгрелы» никогда не забудут.

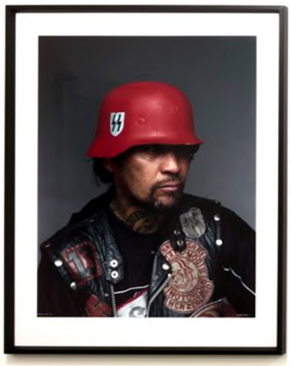
Некоторые из них и сегодня живут в убогих условиях, продолжая почитать насилие. Но они считают, что созданы для того, чтобы делать мир лучше для их людей, иногда полагая, что к этому их призывает вселенная. Я знаю некоторых членов банд, которые, являясь очень богатыми людьми, живут весьма скромно для того, чтобы помогать своим братьям. Они делятся всем, что у них есть

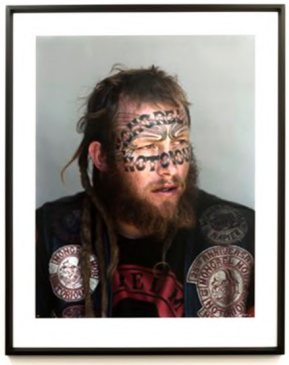
друг с другом.

Отчасти, можно сказать, что насилие - это также своеобразный инструмент организации будущего для своих семей. Они занимаются насилием, не имея другого выбора, как они сами говорят. Это нужно понять и воспринимать, как часть их сути. Но не все из них считают, что только насилием можно что-то улучшить в своей жизни.

- Глядя на этих людей через ваши фотографии, бросаются в глаза их татуировки, которых очень много. Известно ли вам, что означают эти татуировки? Это некая символика, возможность привлечь к себе внимание или что-то еще?

- Большая часть татуировок связана с тюремной жизнью. Человек, сидевший в тюрьме, показывает с помощью татуировок количество отсидевших лет, а также престу-





пления, за которые он туда попал и т.д. Также татуировки могут выражать некие традиционные мотивы Мари. Есть и символическая сторона, показывающая генеалогию человека и его предков. Они могут показывать на географию культуры Мари, историю и принадлежность к конкретному племени. Помните, я говорил вам, что они снова возрождаются с их историей, то есть, воссоединяются? Это то, что позволяет им иметь при себе важное значение своей сути.

Я слышал однажды, как старшие выражали недовольства молодым членам банды, наколовшим себе татуировки, потому что татуировку нужно заслужить. Более того, никто не имеет права набивать то, что он хочет. Все необходимо обосновать и согласовать со старшими. Также я отмечу, что их татуировки - это своеобразный ответ государственным структурам. Когда кого-то задерживают правоохранительные органы, то с них полностью все снимают и все отбирают. У человека буквально ничего не остается. Но татуировки как бы сохраняют их культуру, не давая разорвать связь с семьей. Татуировки хранят то, что у них невозможно отнять.

- Все члены банд также являются мотоциклистами. Они позиционируют себя, как МС клуб. Что говорят члены банд о том, что они используют мотоцикл? Это лишь средство передвижения для них или нечто большее?

- За последние годы стало очень много байкеров, большая часть из которых - бандиты. Я не знаю, есть ли у них какая-то духовная связь с мотоциклом, потому что не изучал этот вопрос так глубоко. Но они любят крупные и громкие машины. Это некий дополнительный атрибут их силы.

Также, исторически у «Монгрелов» основным видом транспорта был Ford V84 50-60-х годов. Двигатель этой машины очень схож на рев двигателя мотоцикла. Возможно из-за этого, сегодня можно встретить на лицах многих «Монгрелов» татуировку в виде аббревиатуры этой машины.

- Существуют ли в этих бандах какие-то философские книги или другая литература?

- Честно говоря, я не смогу вам назвать даже одну книгу. Эти ребята, не особо читающие люди, поверьте мне. Во многом, это связано с крайне низким уровнем образования. История, культура и правила «Монгрелов» передаются устно. У них существует очень большое количество легенд, а также разных песен, заклинаний и т.д.

При этом, у коренных жителей Новой Зеландии не было своего алфавита. Их письменность ограничивалась своеобразным выскабливанием знаков на камнях.

- Общаются ли между собой члены банд? Возможно у них четко разделены границы деятельности или они враждуют между собой?

- Мой ответ: и то и другое. Безусловно, сегодня большая часть разногласий между ними выясняется относительно мирно. Однако есть банды, которые никогда не будут общаться друг с другом. Чаще всего, это касается взаимоотношений чернокожих банд с белыми. При этом, они не редко идут на открытые конфликты, убивая друг друга. Это происходит и в наши дни.

Пожалуй самыми заклятыми врагами можно отметить «Монгрелов» и «Черную силу». Их «холодная война» никогда не прекращается.

- Насколько я знаю, вы снимаете свои проекты на крупноформатную камеру. Достаточно необычный подход в мире цифровых камер. Чем это обусловлено?

- Главная причина в том, что крупный формат позволяет делать фотографии большого размера в очень высоком качестве. Правда, печать таких изображений - это весьма трудоемкий процесс. Но мне кажется, что настолько большие фотографии формируют некий другой уровень художественности. Это пространство позволяет получить своеобразный духовный заряд. Вы как бы видите определенный объем времени. Видите, откуда появилась эта фотография и люди, изображенные на ней.

Кроме этого, для меня очень важен сам процесс съемки, который проходит медленно и методично. Необходимо правильным образом работать с человеком, и никуда не спешить. Более того, само место, где мы снимаем, похоже на святое место. Оно тихое и медленное. Этот процесс дарит неповторимые ощущения, как мне, так и тем, кого я фотографирую.

- Как вы считаете, может ли фотография что-то изменить в мире или это лишь инструмент привлечения внимания к проблеме?

- Отвечу положительно на обе части вопроса. Конечно фотография - это некий инструмент, который позволяет привлечь внимание многих людей на конкретную тему или проблему. На примере своей деятельности, я расскажу один случай, который произошел со мной, как раз во время работы над «Монгрелизмом». Во-первых, больше людей узнали о существовании такой субкультуры, в виде своеобразных байкерских банд. Но и внутри банд, люди начали больше говорить о своей истории и традициях.

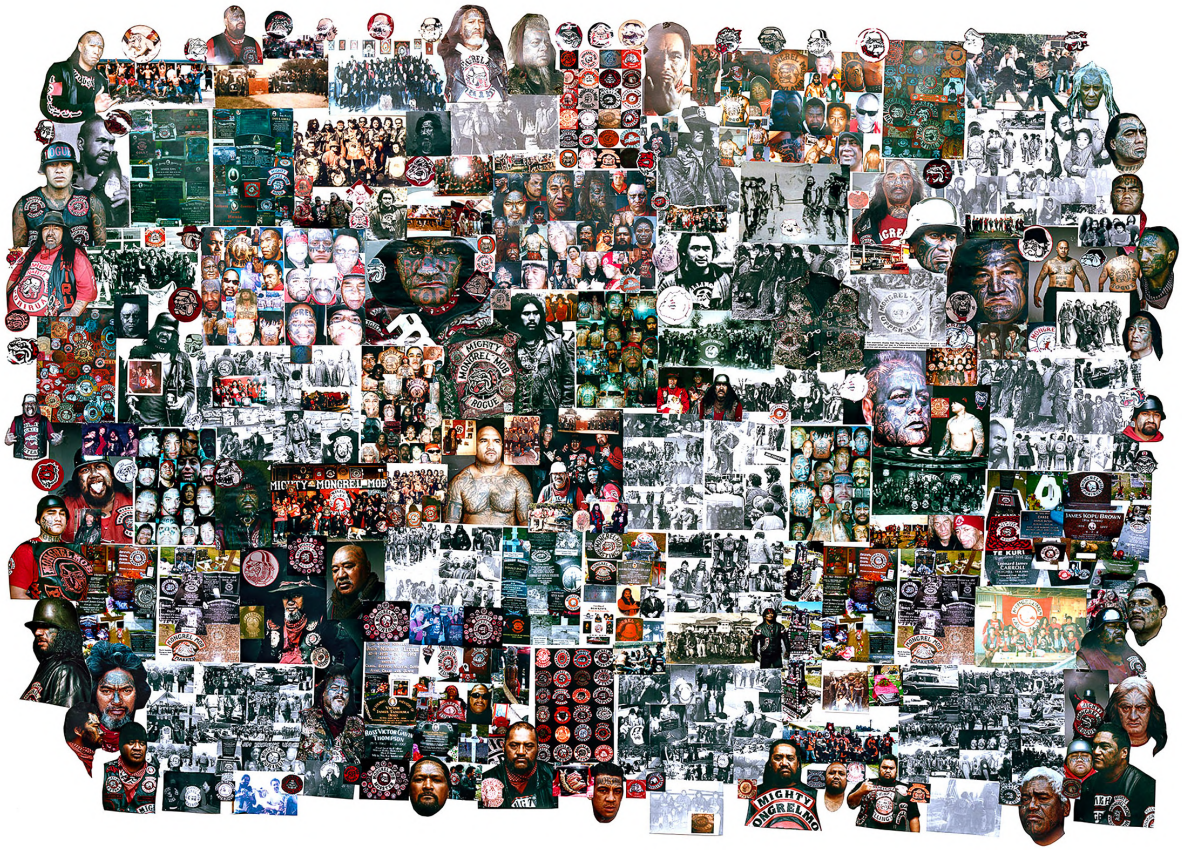
Например, один из людей, которых я снимал, уже умер, и сегодня именно мою фотографию используют на его могиле. Это изображение стало неким артефактом.

Также был достаточно непростой случай, когда, прямо во время организации выставки в Новой Зеландии, один из членов банды, которого я фотографировал, обвинялся в убийстве. Ко мне на выставку приехал отец убитого парня и попросил, чтобы я убрал фотографию убийцы его сына. Но я принял решение не делать этого. Убрав фотографию, я бы бросил тень на целостность самого проекта. Для Новозеландцев важно показать, что эти люди существуют, и они такие, какие есть. Так что мы не стали ничего убирать. При этом, у отца убитого парня было очень сложное прошлое, и он принял в итоге эту ситуацию на выставке. Более того, он даже поменял свое мышление и взгляды на некоторые вещи. Это все происходило на моих глазах.

Я конечно не говорю, что только благодаря моему проекту люди смогли узнать больше о «Монгрелах», но считаю, что мой заслуженный вклад в этом имеется.

- Спасибо Джоно за то, что позволяете не только через фотографии знакомиться с субкультурой Новой Зеландии, но и так развернуто ответили на мои вопросы.

- Для меня также было очень приятно поделиться с вами частью моей работы, а значит и жизни. Рад был с вами пообщаться, и спасибо, что пригласили.



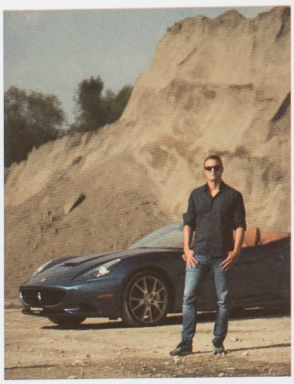
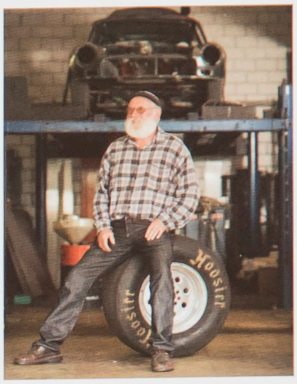
Фотографии предоставлены фотохудожником Джоно Ротманом.

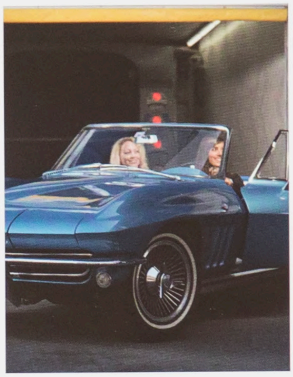
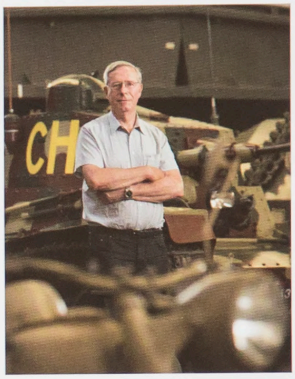
РЕМО НОЙХАУС И ЕГО ПРОЕКТ
MOTORHEADS

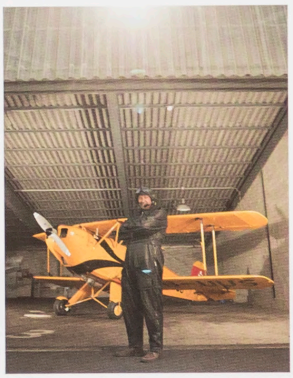
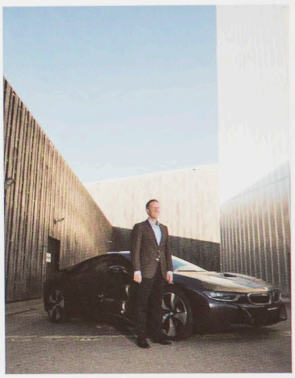
Проект «Motorheads», ставший книгой Ремо Нойхаус (Remo Neuhaus) посвятил движению, в его различных проявлениях, но самое главное - это связь человека с движением через его транспорт. Книга состоит из 33 портретов людей, стоящих позади своих машин и мотоциклов, таким образом, рассказывая, философствуя и восторгаясь своим увлечением. Все фотографии сопровождаются рассказами, очерками и интервью авторов проекта, что дает возможность еще глубже погрузиться в этот уникальный «мир движения».

Идеей книги, которую Ремо реализовывал в течение двух лет, стала его страсть к необычным автомобилям и увлечение их владельцами. На страницах книги можно найти уникальные изображения, от гонщиков чопперов Töffbauer и коллекционеров танков Panzer, до фанатов Ford Mustang и водителей драгстеров.

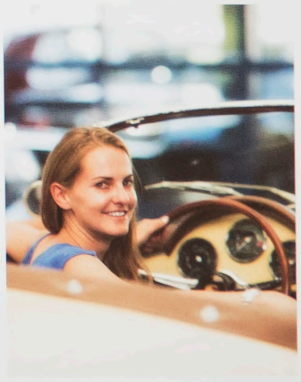
«Возможно, это немного странно, но у меня нет фаворита среди моих героев. Меня интересует и увлекает эта тема всецело. На 200 страницах можно найти эклектичный набор персонажей: от известных VIP-персон до совершенно неизвестных личностей. Они собираются вместе, но все они Motorheads и имеют эту удивительную страсть к двигателям. Вот что делает эту книгу для меня успешной » - Ремо Нойхаус.



HOOSIER



CH

PAMCRASH
DESTRUCTION



Sorry WE'RE
CLOSED

Wissenschaftliche Zeitschrift **“Roll-On”**

Anschrift:
Neuwiehler Str. 33, D-51674 Wiehl
Telefon: +49 (0)151 54284669
E-Mail: redaktion@roll-on.org

Geschäftsführer:
Sergej Engelmann
Verantwortlicher gem. §55 Abs. 2 RStV
Ust: 212/5052/2947
roll-on.org