

14 ЧАСОВОЕ МОТОПУТЕШЕСТВИЕ

ТРЕНИРУЕМСЯ УПРАВЛЯТЬ МОТОЦИКЛОМ



НОВАЯ КНИГА
«СЦЕПЛЕНИЕ» О.МАЛЬЦЕВ

ПЕРЕВЕДЕНА НА РУССКИЙ
«ПОКОРИТЬ ЖЕЛЕЗНОГО ГИГАНТА: ГРЭМ ДЖАРВИС»

В СВЕТ ВЫШЛА КНИГА
«КАК НАУЧИТЬСЯ ВОДИТЬ МОТОЦИКЛ» О.МАЛЬЦЕВ И Н.АЙНОЧ



Мото-VIETNAM



Нюансы

УПРАВЛЕНИЯ ТЯЖЕЛЫМ МОТОЦИКЛОМ



KAWASAKI

ГЛАЗАМИ МЕХАНИКА №1 В США

ЕВРОПЕЙСКИЙ МОТОРЫНОК
НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

«ПУТЬ К УКРАЩЕНИЮ БЫКА»
ДЕРЕК КОСТЕЛЛА

ПОДХОД К ВЫБОРУ
МОТОГАРНИТУРЫ

ПОЧЕМУ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ В МИРЕ
ПРОГРАММЫ МОТОШКОЛ НЕ ПОДХОДЯТ?



28

КАВАСАКИ ГЛАЗАМИ МЕХАНИКА №1 США

ТАКЖЕ КАК У НАС ЕСТЬ СПИННОЙ МОЗГ, КОТОРЫЙ ИГРАЕТ КЛЮЧЕВУЮ РОЛЬ В НАШЕМ ТЕЛЕ, ТО ЖЕ САМОЕ С КОЛЕННЫМ ВАЛОМ, ЦИЛИНДРОМ, ДВИГАТЕЛЕМ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ В МОТОЦИКЛЕ. ПОЭТОМУ ВАЖНО С ЛЮБОВЬЮ ОТНОСИТСЯ К ЭТИМ ДЕТАЛЯМ, ИСПОЛЬЗОВАТЬ ХОРОШЕЕ МАСЛО, ХОРОШИЙ ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР, ХОРОШЕЕ ТОПЛИВО – ВСЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ХОРОШИМ, И ТОГДА БАЙК БУДЕТ РАБОТАТЬ ИСПРАВНО.



СОБЫТИЯ

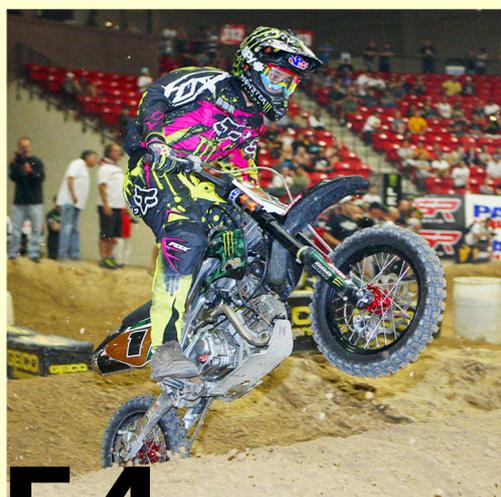
- 17 Вышла книга "Как научиться водить мотоциклы" О.Мальцева и Н.Айноча
- 53 Переведина на русский язык книга "Покорить железного гиганта: Грэм Джарвис"
- 61 Новая книга PhD. Олега Мальцева "Сцепление"



44

НЮАНСЫ УПРАВЛЕНИЯ ТУРЕМ

В вождении мотоцикла 90% - это психологическая часть, и только 10% - физическая.



54

ИНТЕРВЬЮ С ДЕРЕКОМ КОСТЕЛЛА

Запомните: насколько много усилий вы вложите в это, столько вы и получите



62

ПОЧЕМУ НЕ ПОДХОДЯТ ПРОГРАММЫ МОТОШКОЛ

Методологический вопрос программы подготовки крайне важен и касается не только обучения вождению мотоцикла, но и любых видов деятельности, с которыми сталкивается человек, и хотел бы им обучиться.

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Теория:** тренируемся управлять мотоциклом. 14 часовое мото-путешествие
- 12 Комментарии:** чему меня научило тренировочное мотопутешествие
- 18 Курс ChampU** от Yamaha Champions Riding School
- 20 Европейский рынок** мотоциклов набирает обороты
- 22 Уникальный электробайк** Нечто большее, чем просто мотоцикл. Интервью с Ч.Ким
- 28 Kawasaki** глазами механика №.1 США. Интервью с Тедом Бойко
- 38 Moto-Vietnam:** другой мир, другие правила, другая жизнь
- 44 Нюансы управления** тяжелым мотоциклом. Беседа ученого О.Мальцева с Д.Палладино
- 54 Путь украшения быка.** Беседа о мотокроссе ученого О.Мальцева с Дерекком Костелла
- 60 Память мотодвижения**
 - Крепкий шаг в развитии мотоспорта в СССР
 - Размышления мотопутешественника Теда Саймона
- 62 Почему не подходят** программы мотошкол
- 74 Мотогарнитура:** особенности и казусы



«Bikes of Burden»
Фоторепортаж от Ханса Кемпа, рассказывающий о том, как эксплуатируют мотоциклы во Вьетнаме



ОТ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

В первый раз, сев за руль мотоцикла, начинаешь задумываться о многом, но прежде всего о балансе. Умение держать баланс - это одна из важнейших вещей в нашей жизни.

С чем связан баланс? Первое явления баланса - страх. Совершенно не важно в какой сфере вы обучаетесь, но каждому из нас присущ страх «а вдруг не получится». Также баланс связан с падениями, то есть с глупостями. Когда человек начинает чему-то учиться, он начинает постоянно совершать ошибки. Человеку сложно держать себя в состоянии баланса по жизни, он обязательно найдет на свою пятую точку приключения.

Это факт. Большинство райдеров относятся к балансу, прямо скажу, наплевательски. Мало кто, сядя за руль, вообще задумывается об этом. Многие говорят: «я просто сел и поехал». А как он уже поехал и долго ли он будет так ехать - какая разница, главное ведь поехал. Подойдите к своему байку, посмотрите на него - это ведь ваша жизнь. Ваше отношение к мотоциклу, ваш стиль езды, ваше поведение на дороге, вообще все, что вы делаете с мотоциклом - это то, как вы относитесь к жизни и к окружающим вас людям. Возникает вопрос: куда вообще едет человек, если так безразлично подходит к управлению мотоциклом? Или жизненный вопрос: зачем человек живет, если так наплевательски относится к своей жизни?

Сбалансированного вам пути и верной дороги, дорогие наш читатели!

ТЕОРИЯ: ТРЕНИРУЕМСЯ УПРАВЛЯТЬ МОТОЦИКЛОМ

Чтоб навык воспитать, нужно много и долго тренироваться, разбираться в предмете, работать от заката до рассвета

14 ЧАСОВОЕ МОТОПУТЕШЕСТВИЕ

Напомним, 31 июля осуществился первый выезд на мотоциклах на дальнее расстояние под руководством основателя нашего мотожурнала, ученого Олега Мальцева. Группа из 7 человек на мотоциклах Honda Gold Wing, Kawasaki Versys-X 300, KTM 890 Adventure, Kawasaki Z250SL, Kawasaki H2sx, Benelli TNT 302S преодолела дистанцию в 600 километров, при этом находясь в пути в общей сложности 14 часов.



Человек всегда следует по пути наименьшего сопротивления. И, например, обучение езде на мотоцикле — это отличное знакомство с действительностью. Считаешь себя сильным и смелым? Отлично! Садись на байк, покажи себя. Чаще всего происходит так: чудак-естествоиспытатель буквально 3 минуты покичился, «открутил заслонку» да и упал. Мотоцикл как тренировочная модель позволяет достаточно чётко увидеть, что с тобой не так: как только что-то делаешь неверно, сразу падаешь или попадаешь в неприятность. Так человек пару-тройку раз упадет, да, гляди, и поумнее сразу же. Или задумается, а зачем ему вообще учиться этому? Зачем ему мотоцикл? Зачем все эти муки? Так, вопрос «зачем?» определяет необходимость в информации, он стоит на страже объективности заключения

нужно ли человеку вообще разбираться в некоей информации «Х», зачем ему она. Имеет ли «Х» к делу какое-то отношение или не имеет?

Если человеку удаётся определить и самому себе открыто ответить, что «да, имеет прямое отношение к делу», соответственно, пришла пора вопроса «почему?».

Проводя регулярные тренировочные занятия по езде на мотоцикле, я давно уже обратил внимание на то, как люди подходят к тренировке, какое внимание они ей уделяют и как они тренируются. В основном они отрабатывают уже то, что умеют. Ребята, так тренироваться нельзя. Отрабатывать то, что ты и так умеешь, — это не тренировка. Занятия предназначены для того, чтобы делать то, что ты не умеешь. Но все люди делают прямо наоборот. ■



Маршрут поездки пролегал по трассе E-95 по направлению на Киев



Остановка в городе Бурдовка в ресторане «E-95», который характерен не только своим оформлением, но и памятником виде большого мотоцикла



Все кто был в этой поездке, ранее никогда на большие расстояния на мотоциклах не выезжали





Сколько длится тренировка? Неизвестно. Например, моя тренировка длится до определённого события. Я могу тренироваться 20 минут, и это будет полноценная тренировка, а могу 4 часа, и это будет тоже полноценная тренировка. Я не знаю когда произойдет то событие, до которого длится тренировка. И тут у читателя может возникнуть вопрос: а откуда же появляется это самое событие? А вот здесь и заложена вся пакость тренировки. Дело в том, что все люди «тренируются, потому что тренируются», помните, как говорил Портос в произведении "Три мушкетёра": «я дерусь, потому что дерусь». Если на тренировку не ставится конкретная задача, то это не тренировка — это времяпрепровождение, то есть развлечение. И совершенно не важно, как вы развлекаетесь, это не имеет значения, в бассейне плаваете, в спортзал ходите — это просто дискотека под музыку. Тренировка требует постановки задачи в начале.

Если провести параллель со специальными военными подразделениями, то вы увидите, что у них прежде, чем начать какую-либо тренировку, проходит ряд совещаний, распределяются задачи по подразделениям, ставятся задачи для конкретной группы и

так далее. То есть началу любой тренировки предшествует неделя подготовки. Если человек выходит на полосу препятствия, то ему ставится четкая задача, например, отработка одного единственного элемента всеми возможными способами. Обратите внимание, что это происходит не на всей полосе целиком, а только на определённом участке и только одного элемента, и занятие длится совершенно конкретное время.

Тренировка — это сознательное ежедневное внесение в себя изменений. Тренировка — это раздел психологии, а не раздел нейрофизиологии, физиологии и т.д., это все требуется знать до того, как начнете тренироваться. Психология — это вообще единственная наука, которая отвечает за тренировку. И проводится тренировка должна в условиях, максимально приближенных к боевым. Например, если вы будете учиться фехтованию, используя резиновый нож, то это вас ни к чему хорошему не приведет. Вы начнете допускать мысли, что если вас ударят этим ножом, то с вами ничего не случится. Раньше наши предки учились фехтовать тупым оружием, металлическим, но тупым. Каждый удар, каждый выпад сопровождался переломом ребра или чего-ни-

будь ещё. И все прекрасно об этом знали. Но сегодня воинское искусство превращено в фитнес, и не более того. Человек — такая субстанция, которая очень плохо понимает слова.

Люди вообще слов не понимают, люди хорошо и быстро реагируют на поступки, на явления, на обстоятельства. То есть, человек привык изменяться под воздействием обстоятельств, под воздействием явлений, под воздействием внешней среды, и совершенно не привык изменяться под собственным воздействием.

90% людей, которые занимаются преподаванием чего-либо, не имеют об этом ни малейшего представления. И 90% людей, которые что-либо делают, тоже не имеют ни малейшего представления о том, что они делают. Всё, о чем они говорят и что показывают, — это отражение опыта других людей, который они присвоили себе.

Я пообщался со многими известными мотогонщиками и инструкторами об особенностях управления байком, о методике и тактике, о программах тренировки и о многих других элементах, которые важно учесть при постановке навыков езды на мотоцикле. И вывел, что всего существует три линии, на которых стоит

вся мотокультура вождения мотоцикла: линия Кейта Коуда, линия Джерри Палладино и линия Дэвида Хаффа. Существует еще отдельный класс - это те, кто ездят в кругосветные путешествия, например, такие как Ник Сандерс, Тед Саймон. Коуд многие годы посвятил исследованиям. Эксперт в области безопасного движения Хафф на собственной школе прошел множество путешествий, написал 4 книги, и он единственный, кто заговорил о тактике езды в городе. Палладино разработал уникальную методику преподавания и создал серию видеокурсов об управлении тяжёлым мотоциклом. По сути своей все свои знания ими были приобретены опытным путем, то есть в них нет научной основы.

Так вот, всем я задавал один и тот же вопрос: «сколько времени нужно, чтобы научиться ездить на мотоцикле?». И получал от каждого разные цифры, кто-то говорил достаточно 2-3 дней, а где-то цифра увеличивалась до двух недель. Если говорить объективно об обучении езды на мотоцикле,

то ни за 2 дня, ни за месяц, ни за 2-4 месяца вы ездить на мотоцикле не научитесь, для этого нужна серьезная программа подготовки. Хотя, конечно, все зависит от того, что мы вкладываем в понятие «ездить на мотоцикле». Если вы в паркинге можете тронуться на мотоцикле на первой передаче и проехать 2 метра, то, в принципе, вы уже ездите.

Какие критерии мы предъявляем к езде?

Поговорим о том, как строится система тренировки. Сначала у человека возникают базовые навыки. Кто-то скажет, что это и так очевидно. А что вы этими базовыми навыками считаете? Только не спешите отвечать мне на вопрос, представьте себе, что я знаю программы всех мировых мото-школ наизусть. Так что вы считаете базовыми навыками? Я вам скажу пару вещей, которые вы не знаете, например, ни

одна школа не учит трогаться в горку. Вы скажите: ну как же так, в фильмах Джерри Палладино показано, как его жена Донна трогается в маленькую горку. Что я вам скажу - так, как показано в его фильме, трогаться в горку не научишься. Палладино - это единственный человек, у которого этот элемент есть в программе. Я сейчас не буду объяснять, как нужно правильно трогаться в горку, не тема статьи, но в дальнейшем подробно об этом напишу.

Если вы посмотрите на то, как обучают в мото-школах, то увидите, что все учатся на площадке. Скажите, эта площадка соответствует тому месту, где вы будете ездить? Конечно, нет. Вот эти конусы соответствуют тому, что вы будете делать? Нет. Это все упражнения призваны для того, чтобы вы осмыслили базовые навыки. Даже не научи-



Группа из 7 человек, на мотоциклах Honda Gold Wing, Kawasaki Versus-X 300, KTM 890 Adventure, Kawasaki Z250SL, Kawasaki H2sx, преодолела дистанцию в 600 км



Руководитель мотопутешествия PhD. Олег Мальцев

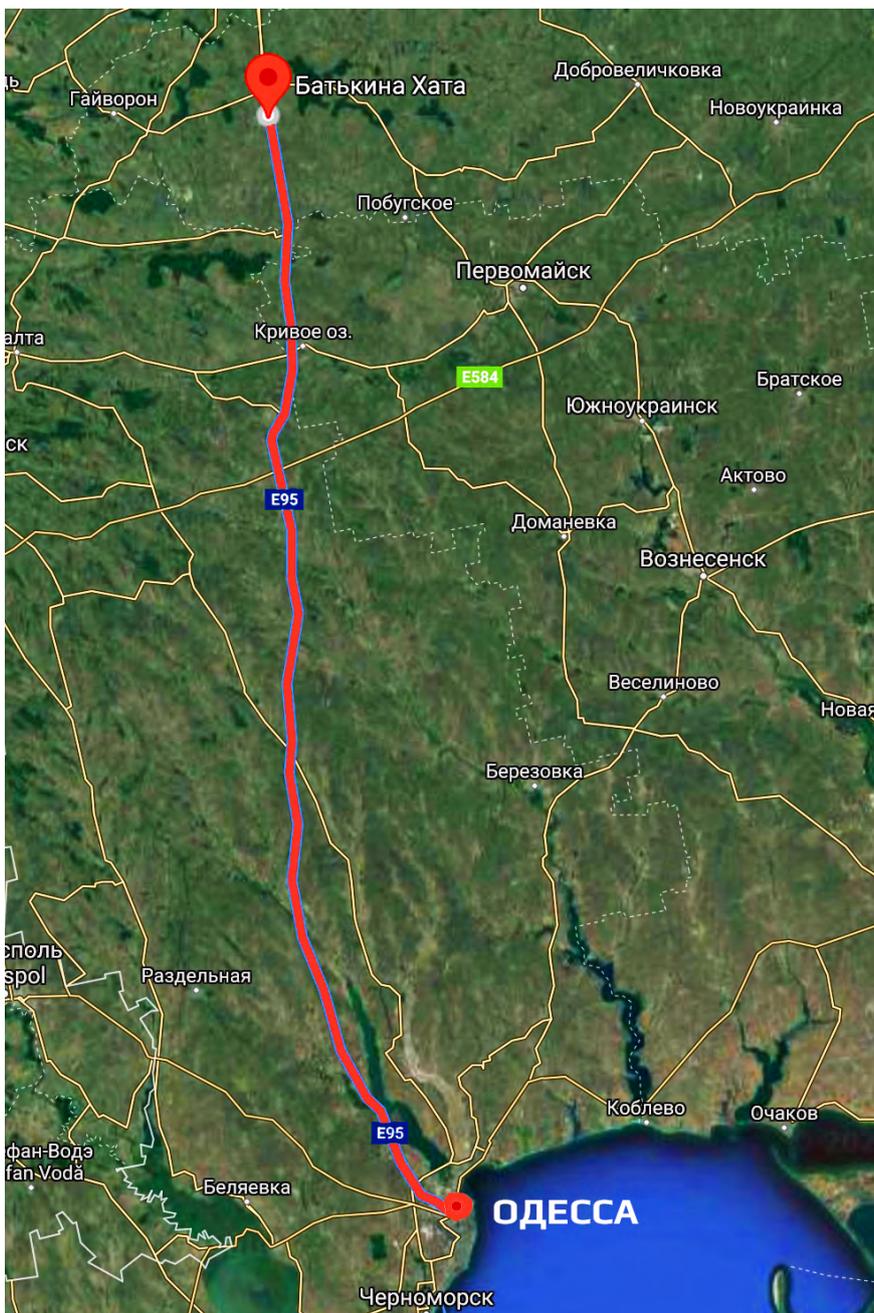
лись, а только осмыслили. По сути своей, вам нужно научиться определенным вещам, и эти вещи разбиты на блоки. Вам нужно научиться тому, что вы будете делать в городе: трогаться, останавливаться, выезжать из поворота с места, въезжать на горку и так далее. Есть разные ситуации, и во всех этих ситуациях вы должны быть как рыба в воде.

Как-то раз я слушал интервью одного парня, который не является ни мото-настав-

ником, ни мото-инструктором, это просто интересный взрослый молодой человек, который очень любит ездить на мотоцикле. Он говорил о том, что все эти тренировочные площадки и автодромы, на которых учатся все ездить, он бы не сдал. При этом у него за спиной безаварийно пройдены тысячи километров. Парень рассказывал, что его учили ездить на мотоцикле не инструктора из мотошкола, а его близкий знакомый. Этот человек давал ему

те советы, которые в общей сложности и позволяли 20-30 лет ездить безаварийно и путешествовать по всей Европе. А в адрес «великих» водителей он сказал: «вы нихрена не умеете ездить на мотоцикле». Отсюда возникает вопрос: а что такое «умею ездить»?

Теперь послушайте меня как ученого. **«Умею» - это стадия глубины понимания того, что вы делаете, и стадия выдрессированности вашего тела.** Представьте себе, что



Маршрут путешествия

ваша тело — это дрессированная собака. Так вот, сначала вам нужно научиться что-то делать, и это только первая стадия. Те упражнения, которые мы делаем, мы делаем с одной единственной целью: как можно быстрее поехать в город. Вы скажите: как можно быстрее поехать в город, так это ведь можно с ума сойти так долго ждать. Да, конечно, можно, так вы не ждите, а тренируйтесь. Для чего мы ездим по ночам? Ну, во-первых, ночью

движение на дорогах практически нулевое, это позволяет ставить эксперименты и не подвергать опасности других водителей. Во-вторых, ночью вы толком ничего не видите. Ваш враг — это глаза. Каждый раз, чтобы вам что-то сделать, нужно посмотреть на приборную панель, поискать кнопку и тд. Ночью этого всего не видно, вам придется все делать на ощупь. Две такие поездки, и вы уже знаете как устроен ваш мотоцикл. А 10 таких по-

ездок в город по часу каждый день - и вы уже будете ездить на ощущениях. То есть вы выключили глаза и перевели все свои тактильные действия на ощущения, не используя глаза. Вам глаза нужны для того, чтобы оценивать обстановку, а не для того, чтобы управлять мотоциклом. Далее полученные навыки необходимо перевести на рефлекторный уровень.

Зачем 14-часовое мотопутешествие? Оно нужно именно для того, чтобы перевести управление мотоциклом на рефлекторный уровень. Вы спросите: правильно я понимаю, мы собираемся компанией друзей и едем 14 часов, то есть 7 часов в одну сторону и 7 часов - обратно? Нет, так ничего не получится, для того чтобы тренироваться, нужны специальные условия.

В нашей первой 14-часовой поездке мы использовали определенный метод, который обязывал человека действовать в группе таким способом, который заставляет тело перейти на рефлекторный уровень в различных условиях. Требования: скорость до 100 км/ч, расстояние - 500-600 км, 7 часов в одну сторону и 7 - в другую, +/- отдых, заправка, еда и так далее. Какая на вас будет одежда, обувь, шлем и дополнительные вещи, вы решаете сами. Нами был выбран конкретный маршрут, определены точки остановок, кто и за кем будет ехать и мотоциклы - разные мотоциклы. Почему мотоциклы должны быть разные? Если вся группа будет ехать на одинаковых мотоциклах, например, на «спортухах» или на турэндуро, то толку от этой тренировочной поездки не будет никакого. Сейчас поясню



почему. Представьте себе, что вы едете колонной, кто-то едет на спортбайке, кто-то на турэндуро, кто-то на большом туристе, и у каждого байка разная мощность, а ехать всем нужно вместе и не выпадать из своего места в колонне

Вы сейчас, вероятнее всего, читаете и думаете «да что тут сложно», но на самом деле это упражнение выполнить очень сложно, потому что когда вы едете, например, на

спортбайке на скорости 40-50 км/ч замыкающим в колонне, то вас это, как минимум, начинает раздражать. А это и формирует вас как райдера, заставляет вас перевести всё на рефлекторный уровень, показывает над чем вам нужно работать. На спортухе легко ездить быстро и сложно ездить медленно. Поэтому все падения на спортбайках как раз и происходят на медленной скорости. Когда я говорю о

падениях, то имеется в виду не открутили 200 км/ч и влетел в столб, а когда вы едете, например, на серой зоне сцепления или трогаетесь со светофора. Попробуйте присмирить литровый мотоцикл типа Kawasaki Ninja на малых скоростях, он ведь не хочет ехать медленно, ему нужно лететь над дорогой, а тут вы едете в колонне со скоростью 40 км/ч. Мало того люди, которые с вами поехали, обладают разными навыками



Штурман мотопутешествия
Алексей Явтушенко



управления. Трасса у вас смешанная, где-то кантри-кросс, где-то полуэндурная, местами полушоссейная, полугородская, полустритовая и так далее. Я специально выбрал такой маршрут движения, чтобы на пути встречались города, чтобы все ехали по ужасной дороге и делали это непрерывно..

И вот, когда вы совершите этот третий акт, то есть сначала навыки, потом работа ночью, потом короткое мотопутешествие, то вы продвинетесь в вопросе управления мотоциклом только на определённую глубину. Вероятнее всего, вы сейчас спросите, а что дальше? А дальше нужно читать серию лекции, а может даже писать отдельную книгу.

Чему научил этот тренировочный выезд? Каждый человек очень многому научился за это мотопутешествие. Мне это путешествие позволило, наконец-то, до конца изучить свою Honda Gold Wing. В гараже это сделать невозможно, а вот на трассе, когда скорость 50 км/ч да еще и в положение круиз-контроль, то вам становится скучно, и вы начи-

наете исследовать свой мотоцикл. Я в этой поездке понял как на разных настройках ведет себе мотоцикл, как коробка передач ведет себя на трассе, в чем разница между городом и трассой, на каком режиме и где ездить, как работает трекшен контроль, как работает газ. Также мотопутешествие позволяет разобраться с тем, как сделать так, чтобы ваше тело делало то, что нужно, а не то, что ему хочется в тот или иной момент времени.

14 часов в пути - это очень много. Ни один мотопутешественник никогда не находится 14 часов в пути, все они, в основном, ездят в свое удовольствие. А вот при такой специализированной подготовке, когда это именно тренировка, ты понимаешь, что ты едешь не кататься, а именно тренироваться. И когда ты преодолеваешь этот маршрут, то очень многие вещи становятся понятны, падает куча барьеров, рефлекторный уровень управления становится ведущим

Я вам сразу скажу - это не конец тренировки, это определённая стадия некой работанной мной системы

тренировок. Есть еще и другие стадии. И заканчивается это все кругосветным путешествием. Только человек, прошедший все этапы тренировок и совершивший кругосветное путешествие, может говорить, что он дошел до вершины навыков, а все остальное - это подготовительные работы. Многие люди скажут: вы знаете, мне не надо ездить в кругосветные путешествия, мне достаточно езды по городу. Так и ездите, кто вас заставляет? Только не рассказывайте себе, что вы дошли до определённого уровня навыков, что вы профи и так далее. Не надо преподавать другим, не надо глупостям учить людей. Ведь даже те, кто прошли кругосветку, не все могут преподавать. Здесь дело даже не в самой кругосветке, ведь это тоже всего лишь упражнение, а в качестве выполнения этого упражнения, а качество у всех разное. Упражнение надо выполнить качественно, и в этом весь смысл.

Если предварительно человек проходит правильный курс тренировок и постоянно работает над собой, то вероятность того, что он будет принимать максимально верные решения за короткий промежуток времени очень велика. Приведем еще пример: человек, оказавшись за рулем в экстремальной ситуации, может, сам того не понимая, совершить правильные маневры и избежать аварии. А потом не понимать, как ему это удалось.

Автор статьи: основатель мотожурнала «Roll-On», журналист, европейский ученый, глава НИИ «Памяти» им.Г.С. Попова, автор культовых научных работ в области криминологии, психологии, социологии и философии Ph.D. Олег Мальцев

Фоторепортаж: Алексей Книжник, Олег Мальцев



АЛЕКСЕЙ ЯВТУШЕНКО

Мастер воинских искусств, руководитель школы фехтования «Destreza Аснинес», специалист в сфере безопасности бизнеса и личной безопасности

Мотопутешествие осуществлялось на KTM 890 ADVENTURE

Чему меня научил тренировочный выезд и что я понял.

В рамках клуба Los Honorables Олегом Викторовичем Мальцевым был организован тренировочный выезд расстоянием примерно 500 км, который был успешно преодолен всей выездной группой. Преодолен он был за 14 часов.

Одно дело когда ты тренируешься на ограниченной тренировочной площадке, другое дело когда ты выезжаешь в город, где добавляется еще куча факторов, которых нет на тренировочной площадке, и совсем другое когда выезд достаточно длителен, который включает в себя поездку по городу, выезд за город, движение по определенному маршруту плюс ко всему движение происходит в колонне и куча других факторов. То есть, все эти учебно-тренировочные ситуации разные и предназначены они для оттачивания разных навыков.

Так чему же меня научил именно этот выезд?

1. Меня он научил подходить более ответственно к выбору экипировки. Ибо нет возможности вернуться на базу и взять то, что тебе нужно. А сами по себе условия специфические.

2. Научил меня тому, что более ответственно нужно подходить к выбору мото-аппарата именно для длительных расстояний. Каждый мотоцикл все больше раскрывается на длительных дистанциях. А сам райдер и его психо-физиологические параметры соответствуют определенному типу мотоцикла. Я знал это и ранее, но в этот раз дошло до печёнок.

3. Движение на трассе (за городом) и движение в городе сильно отличается, соответственно нужно перекладывать манеру езды в разных условиях.

4. При длительных перемещениях наличие круиз-контроля очень помогает!

5. За счет грамотного планирования Олегом Викторовичем самого выезда исключено было 90 процентов неприятностей, которые могли бы быть. Остальные 10 процентов - это навыки и умения самого человека.

6. Нагрузка длительная накладывает свои требования к манере езды, дабы усилия грамотно распределить на всю дистанцию.

7. Дорожное покрытие бывает очень коварным, обычный гравий либо песок, рассыпанный на дороге, добавляет неприятностей, требуется быть очень внимательным.

8. Требуется делать периодический осмотр мото-аппарата на всех остановках и заправках.

9. Все то, что говорит большинство «мото-инструкторов», не имеет к действительности никакого отношения, а в большинстве случаев подвергают опасности райдера. Только научный подход при тренировках позволяет выработать правильные навыки, которые позволят преодолевать длительные дистанции и делать это безопасно.

10. Чем больше скорость, тем с большей скоростью на тебя двигаются препятствия, соответственно внимание нужно держать на объеме, в котором вы перемещаетесь (гав не ловить)

О навыках, которые требуется осваивать, я вообще не говорю, так как это постоянная работа над собой и это не обсуждается.





МАРИНА БЕРБЕР

Эксперт-полиграфолог, старший научный сотрудник НИИ «Международное судьбоаналитическое сообщество» и НИИ «Памяти» им. Г.С. Попова

Мотопутешествие осуществлялось на Benelli TNT 302s

Только ежедневными тренировками можно **БЫТЬ**. Только ориентируясь на достойные личные примеры, можно **СТАТЬ**. Только отказавшись от себя, поставив во главу угла результат и приказ руководства, можно **ВЫПОЛНИТЬ ЗАДАЧУ**.

Хотелось бы поделиться с вами своей первой практикой поездки на дальнюю дистанцию. Начну с предыстории появления мотоцикла в моей жизни.

Во время Хорватской экспедиции в декабре 2020 года научное подразделение НИИ «Памяти» - Экспедиционный корпус - под руководством капитана и моего шефа Олега Викторовича Мальцева основал мотоклуб под названием «Los Honorables», в переводе «Люди Чести». И тут все началось... Тот, кто знаком с Олегом Викторовичем знает, что там, где он, там и результаты ручьём бьют, и город сад, как говорится, вырастает из достойных и очень способных людей. Поэтому, будучи секретарем Олега Викторовича в Украинской академии наук и зная о вышеперечисленном, не задумываясь, попросила принять меня в члены клуба. Но при этом меня преследовал ещё страх езды на мотоцикле, скажем так детская психотравма и то, что это не совсем женский транспорт для передвижения. Эти

сомнения длились ровно до того момента, как я села на мотоцикл впервые. И после вопросов «Как тебе? Хотела бы ездить

на мотоцикле?» ничего внятного сразу ответить я не могла, но до момента покупки мотоцикла меня ни на один день не покидали мысли о том, что я хочу научиться ездить на мотоцикле и хочу сам мотоцикл.

Благодаря самому лучшему шефу и Наставнику очень быстро в моей жизни появился первый мотоцикл Kawasaki Z250SL, на котором я научилась ездить, и вскоре второй, более мощный Benelli TNT 302s.

И вот спустя 4 месяца с момента, когда у меня появился мотоцикл, настало время X, выезд за пределы города на дистанцию 250 км в одну сторону и с небольшим перерывом преодоление такого же расстояния в обратную сторону. Благодаря подготовке и навыкам, поставленным ежедневными тренировками Олегом Викторовичем Мальцевым за несколько месяцев, мы сделали это! За 14 часов за рулем ты очень многое узнаешь о себе, о психологии людей, которые встречались на дороге в той или иной степени, о культуре вождения, о качестве наших «прекрасных» украинских дорог, где любая поездка переходит в поездку из разряда «хард эндуро». И самое главное, ты понимаешь на каком уровне подготовки ты сам находишься, над чем еще стоит работать и какие приобретать навыки, потому что именно от этого зависит твоя жизнь и жизнь людей, которые осуществляют движение на дороге. Ты понимаешь, какой тебе нужен мотоцикл, чего не хватает на твоём. Появляется некий взгляд райдера, благодаря которому видна важность правильного подбо-

ра экипировки под погоду и условия езды. Можно без сомнений отметить, что после такого марша езда в городе обретает иной окрас, и здесь нужно быть предельно внимательным, так как абсолютно отсутствуют всевозможные страхи, не чувствуется скорость и очень хочется открутить ручку газа, но... потом включаешься и объективно оцениваешь ситуацию.

Безмерная благодарность шефу за возможность увидеть в мотоцикле больше, чем просто средство для передвижения или же машину по переработке эмоций. Люди покупают мотоциклы определённым способом и мотивируют это по-разному. Покупка мотоцикла - это как проективный тест. И выбирая тот или иной мотоцикл, вы всему миру говорите кто вы. Стоит понимать, что вы — это то, что из себя представляете сейчас, исходя из выбранного мотоцикла. Первый мотоцикл — это то, чего в вас сейчас нет. Все заключается в том, что мотоцикл вам для чего-то нужен.

Лично я увидела в мотоцикле идеальный инструмент для тренировки духа и личности человека. Человек, у которого уйма страхов, никогда в жизни не сядет на мотоцикл. Тот, кто в жизни слаб и является трусом, тот не для мотоцикла, при условии только, что сам человек захочет и ему помогут перебороть это все в себе. Мотоцикл не даёт права на ошибку, не даёт пути к отступлению, на ходу ты не сможешь спрыгнуть с мотоцикла или остановиться на полпути, его нельзя обмануть, обхитрить, сев за руль сразу же будет видны все твои ошибки, ловушки и отсутствие нужных навыков.

С точки зрения реализации, конечно же, мотоцикл превзошел все ожидания, с его помощью можно добраться в те места, где другой транспорт не позволяет, сократить значительно время в преодолении дистанций и многое другое. И об этом уже можно будет узнать из наших дальнейших поездок и использования мотоцикла в экспедиционных выездах.





ДАРИНА КАРУНА

Действительный член Экспедиционного корпуса,
главный редактор журнала «Экспедиция»

Мотопутешествие осуществлялось на Kawasaki Z250SL

Знаете, есть вещи, которые сложно описать словами, они происходят на психологическом уровне. Я бы хотела отметить, что тренировка, которую разработал академик Мальцев, гений в постановке навыков, до винта разбирающийся в человеческой психике, – это вообще не похоже ни на одно обучение ни в одной мотошколе!

Я иначе посмотрела на время. 1 секунда – это очень очень много, 1 секунда способна изменить буквально все! Мы не ценим время и до конца не представляем его созидательного и разрушительного фактора. Человек тратит, просто разбазаривает данное ему драгоценное время

Мы провели за рулем 14 часов. Спросите меня 3 месяца назад, могла ли я себе такое представить? Вы бы услышали в ответ «Вы что, сумасшедший?!».

И вы думаете я знала, что мы проведем за рулем 14 часов? НЕТ! Ну 6 часов я себе представляла. Но никак не 14. Простите, но 14 часов за рулем даже на автомобиле немногие способны провести, даже самые опытные байкеры не способны это выдержать. Это очень сложно. Есть такое понятие: «резка норматива». Это когда ты справляешься с нагрузкой в разы больше, чем та, которую ожидал.

Итак, меня спросили чему меня научило это упражнение. С одной стороны многому, с другой стороны упражнение как раз и показало, что мне еще учиться и учиться, учиться постоянно! Это гениальное упражнение для тренировки человека, которое преподнесло мне очень серьезный психологический урок и заставило сделать массу выводов как в плане технических навыков, так и философского масштаба – о том, насколько уникальное существо Человек.

Вопрос я бы перефразировала так: Что изменилось после этого упражнения? Ответ: я, я изменилась, и мое мышление.

В этой поездке предстояло преодоление 4-х барьеров:

1. Большое расстояние (впервые преодоленное)
2. Барьер скорости (впервые держать постоянно скорость, на которой ты никогда не ездил)
3. Барьер коробки передач (в городе у меня не было возможности переключать скорость выше 4-й, и то пару раз)
4. Трасса не равно город (после длительного заезда по трассе в городе все как в замедленном кино)

Все это и преодолели.

Я никогда бы в жизни не подумала, что мотоцикл может быть таким хорошим учителем и инструментом, приводящим человека в сознание. Цена твоей бессознательности – увечье, а то и жизнь! Кого-то, конечно, мотоцикл делает безответственным, а лично меня он сделал еще более ответственной. В том, что ты погиб, никого, а главное, совершенно незачем обвинять: гейм овер, и все. Вот в жизни можно кого-то обвинить, что что-то не получилось, а здесь просто нет смысла, и ты это четко понимаешь. Я постараюсь это понимание сохранить, да его, собственно, и очень тяжело потерять после 14 часов, на протяжении которых все зависит только от тебя – от того, как ты водишь, твоих навыков, от массы слагаемых. Это очень сильный урок. Люди могут быть какими угодно: и дураками, и маньяками, и сумасшедшими (и у них могут при этом быть права) – но это ничего не меняет. Ты сама должна учитывать, контролировать, знать, предполагать, прогнозировать. Этому нас Олег Викторович и учит: человек такое уникальное существо, у него счетно-решающая машина настолько потрясающая, что он на все это способен – просто забыл об этом. Эти способности необходимо восстанавливать, и мотоцикл – один из инструментов.

На мотоцикле я ездю около трёх месяцев. Мне самой трудно поверить в это. Единственным объяснени-

ем этого является является личность моего шефа и наставника, академика Олега Викторовича Мальцева, который создал поистине ЛУЧШУЮ систему тренировки, которой нет НИ В ОДНОЙ мотошколе мира. Дело в том, что мы хорошенько изучили этот вопрос и можем с уверенностью так утверждать.

Я училась ездить на мотоцикле Kawasaki Z-650. Но поскольку была запланирована дальняя поездка почти на 500 км, а у меня на спидометре уже было под 800 км (первое ТО проходит на тысяче км, и эту цифру желательно не превышать), то было принято решение взять другой мотоцикл, который тоже требовал обкатки. Это Kawasaki Z250SL. Он в два раза меньше, легче, с меньшим объемом двигателя, на нём совершенно другая посадка, на другом расстоянии расположены зеркала, он не показывает, какая передача сейчас переключается – и вообще, как выяснилось, этот мотоцикл не совсем предназначен для дальних путешествий.

До момента, когда я приехала в 5.20 утра на сбор в паркинг, я на этом мотоцикле никогда не сидела. И только здесь включила его, чтобы проехать один кружок, хоть почувствовать, что это такое. Он действительно был как велосипед для меня после «Зетки-650-й». Все-таки мудрость моего учителя Мальцева Олега Викторовича проявилась еще и в том, что он сразу дал мне тяжёлый мотоцикл – лёгкого мне с моим характером довольно быстро стало бы «не хватать».

Вся дистанция изначально была разбита на отрезки по 50 км. Но по факту первый отрезок составил 86 км. За это время у меня чуть не «отсохла» правая кисть: держать постоянно ручку газа не просто. Рука практически занемела, и когда нужно было перестроиться, на заправке делать манёвры – пришло жуткое понимание, что ты ни-че-го не можешь сделать. Естественно, мне нужно было на ходу придумать, как сделать, чтобы не устать. Я как-то перебирала пальцами, переключала руку в разное положение, в итоге, можно сказать, при-

ловчилась, чтобы рука была не в постоянном напряжении. Я знала, что на мотоцикле нельзя напрягать руки, но здесь я очень ярко поняла и навсегда, насколько важны расслабленные руки на мотоцикле.

Кроме того, у меня была задача держать не больше 4 тысяч оборотов. Это также связано с правилами техобслуживания: до 800 км пробега желательно не превышать 4 тысячи, после уже можешь отпускать на 5 тыс. оборотов. Как я уже сказала, у меня еще и не показывались передачи на этом мотоцикле, так что я начала ориентироваться по звуку мотора, ну и примерно по скорости. 10 км/ч – первая передача, 20-25 вторая, 30-35 третья... Раньше, на тренировках и в городе, я никогда не поднимала передачу выше третьей, а на трассе практически всё время ехала на шестой. Всё было, как говорится, впервые и вновь...

Когда ты впервые в жизни едешь по трассе со скоростью 80-90 км/ч, а мимо проносятся тяжеленные фуры, которые, кажется, сейчас снесут тебя своим потоком воздуха, мысли не о том, чтобы гонять, тупо переводя свою энергию в скорость, как это делают многие, а решить конкретную задачу: доехать до точки в целостности и сохранности. Собственно, такая задача и ставилась на это упражнение. Она была выполнена. И сверх того, мне удалось преодолеть страх трассы: постоянной скорости на длинной дистанции. Хотя иногда доходило до смешного: на мне была ветровка с капюшоном и она надувалась так, что мне иногда казалось, что я сейчас улечу на парашюте!

Чётко был замечен принцип: куда смотрят глаза, туда ты и едешь. Я

на доли секунды отвлеклась на группу проезжающих встречных байкеров, голову повернула – смотрю, уже руль в их сторону у меня повернут, а слева несется фура. Отсюда принцип, о котором неоднократно говорил нам Олег Викторович: «Сначала голова, потом руль» – только так.

Отработала навык : держаться в колонне, но ехать самостоятельно! Нас было семеро, мы старались ехать на дистанции. Да, штурман и замыкающий сообщают разную полезную информацию, но все равно ты сам держишь постоянный контроль за дорожной ситуацией: несмотря на то, что ты едешь в колонне, ты едешь один и думаешь самостоятельно. Повторять ни за кем не нужно ни в коем случае, Олег Викторович на подготовке сделал на этом акцент. Дорожная ситуация меняется постоянно и мгновенно. Впереди идущий вообще ошибся, а ты за ним повторила ошибку и произошло столкновение. Кто в этом виноват? Райдер впереди или ты, что слепо последовала за ним?

В чем особенность колонны: если один внезапно затормозил, а следом идущие вовремя не сориентировались, все сложится, как гармошка. Представьте себе эту «гармошку» на скорости 150 км/час! У меня в поездке случился как бы «намек» на такую ситуацию. Мы на каком-то расстоянии увидели, что дорога перекрыта на ремонт: из двух полос становится одна. Наши мотоциклы собрались перестраиваться и объезжать. И тут вдруг едущий передо мной почему-то решил остановиться и не ехать никуда. Я до этого скорость чуть снижала, но всё равно вижу, что дистанции для вытормаживания мне не хватает, и мне надо уходить вправо, прямо

в эти ремонтные знаки. Если бы там была яма или куча песка – сами понимаете, что бы произошло со мной и с мотоциклом. Хорошо, что там были только знаки! То есть, я вовремя среагировала, вывернула, выехала. А этот человек еще в момент, когда я его объезжала справа, берёт и резко поворачивает руль на меня. Ситуация была экстремальная. Но что я для себя приятное отметила. Кстати уже неоднократно: в эти критические моменты у меня нет страха, ступора, паники, лишних мыслей, ты просто делаешь, что нужно. Все сделала спокойно и собранно – нервы были потом. А потому никогда не забывайте принцип: **«В критической ситуации вы не поднимаетесь до уровня своих ожиданий, а упадете до уровня своей подготовки»** - только так!

Каждая из таких ситуаций учит контролю дистанции, контролю тормоза, постоянному контролированию зеркал. Я поняла в этой поездке, что такое, когда ты делаешь массу контролируемых движений, а руки и ноги должны работать вообще автоматически, «без тебя». В городе это не так сильно было заметно. Я очень хорошо потренировалась справляться с многозадачником на дороге. Это очень мощно.

Другая моя опасная ситуация в этой поездке началась с того, что у меня и у второй девушки отказала мзш-связь – буквально за 15 километров до ресторана на середине трассы, после которого мы по плану должны были поворачивать назад. Мы до сих пор не знаем, почему связь отключилась. Ресторан находился с другой стороны трассы, и чтобы к нему попасть, нужно было пересечь встречную. Машины несутся. Сначала надо было повернуть в карман, а из него уже выехать на стоянку. И вот я делаю поворот в карман и вижу, что тут куча песка. Ее-то я объезжаю, но по асфальту был мелко рассыпан песок. На своем мотоцикле я бы проехала нормально, я знаю, как он на это реагирует, а «необъезженный» байк поскользнулся как на льду (негодные шины) и просто мгновенно лег набок. Я не упала! Вовремя соскочила с него, отпустила руль и перепрыгнула мотоцикл, как барьер. А мот лег в кучу песка.

Естественно, после этого я уже ехала с учетом шин. Прошел мелкий дождь, и трасса была мокрая. Неизвестно, как бы шины себя там повели, так что я перестраховалась и снизила скорость до 50. «Всегда едь на той ско-



рости, которую ты контролируешь» - так учил меня академик Мальцев.

Что касается приобретенных за три месяца обучения вождению мотоцикла навыков, то для меня важно отметить, что я, наконец, перестала бояться контрруления. Я не буду подробно объяснять, что это такое, все и так знают. Просто само слово-то они знают, но многие не понимают принцип действия и говорят всякую чушь. Кому-то кажется, что это очень легко? Ну, лично для меня было очень страшно преодолеть этот барьер: во-первых, контрруление с поверхностного взгляда нелогично, иррационально. Как Олег Викторович объяснил, «контрруление – это не способ поворота, а способ наклона мотоцикла». Если ты не будешь пользоваться им, не будешь «вкладывать в поворот» мотоцикл, а поворачивать, как на велосипеде, ты просто однажды уйдешь на встречу, например. С контррулением мотоцикл как миленький заходит. Я рада, что исчез этот жуткий страх контрруления, я потренировалась в его применении в этой поездке, особенно он пригодился на въездах на заправки.

Что еще сказать: был жестко понят момент, когда ты после длительного заезда с трассы съезжаешь в город. На подготовке Олег Викторович нас об этом предупреждал. Даже если не со 150, с 80 км/ч ты въезжаешь в город, где скорости до 40 и 30 км/ч – все равно все для тебя резко становится очень медленно, все очень

медленные, и ты можешь по инерции выкрутить ручку газа, где не надо. Тут требуется именно психологически вовремя перестроиться. Когда шеф говорил об этом на подготовке, логически все было понятно, но на практике контраст был, конечно, жестким.

Мало того, я никогда до этого днём в городе не ездила, с таким потоком транспорта. Наши тренировки происходят с часу ночи. А тут мы приезжаем - еще светло, масса машин. И на одном из светофоров колонна уехала вперед. А я и мой старший товарищ Дмитрий Иванович остались на светофоре. Я ехала впереди, а он контролировал меня сзади. В этот момент времени я испытала стресс. Скажу откровенно. Мало того, что я уже почувствовала сильную усталость после 14 часов, рука уже была занемевшая, резкий переход с трассы в город, хаос на дороге, надо маневры совершать, рука не работает, на ходу ее разрабатывала, тут же думать куда ехать, учитывать правила. В общем все эти слагаемые сошлись в одну точку. И вот тут то и надо было собраться и просто спокойно доехать. Честно говоря, отрезок от въезда в город до гаража стоил всех 14 часов поездки, я чуть с ума не сошла в этом хаосе. Но все без приключений. И я себе сказала «Дарина, ПДД, зубри ПДД, чтоб ночью тебя разбудили и от зубов отскакивало». Я не скажу, что научилась первоклассно в этих условиях ездить по городу; просто прикоснулась к тому, что

такое день в Одессе на мотоцикле. Но страх плотности трафика исчез.

Знаете, научить человека ездить на мотоцикле – это же очень ответственная задача. Это же не блинчики его жарить научить. И вот я приехала в гараж, и первая мысль: какой же гений шеф, насколько же он уверен в том, что делает. Олег Викторович уверен в том, что он делает, чтобы не бояться выпустить нас в такое испытание! Другой сказал бы: не надо, никуда не поедете, сидите. Насколько надо быть сильным, мужественным и уверенным, чтобы девочек, «три месяца от роду» на мотоцикле, выпустить на трассу! Еще и 14 часов быть за рулем. Конечно, когда я приехала домой, зашла в квартиру, села у двери и поняла, как я сильно устала, я была выжата как лимон, тело было как железный костюм, похудела я за эту поездку на 2-3 кг. Но я поняла, что мы сегодня сделали невозможное. И это навсегда меня поменяло. И никакая мотошкола не в состоянии создать такие условия для тренировки качественных навыков, как это делается в мото клубе Loshonorables, членом которого я и являюсь, чем безумно горда, основателем которого и является мой шеф, наставник академик Олег Викторович Мальцев. Вот так мы тренируемся и учимся.

Запомните: вранье себе стоит очень дорого. Необходимо адекватно оценивать себя, свои возможности и обстановку. И не только на трассе!



«Я» человека самый его опасный враг. Не мешай себе и другим своим навязчивым «Я», более того нетренированным, ничего неумеющим, а просто мнящим о себе черт знает что. Лучше быть, чем казаться. Закончу, пожалуй, на этом.

КАК НАУЧИТЬСЯ ВОДИТЬ

МОТОЦИКЛ

ВЫШЛА
КНИГА



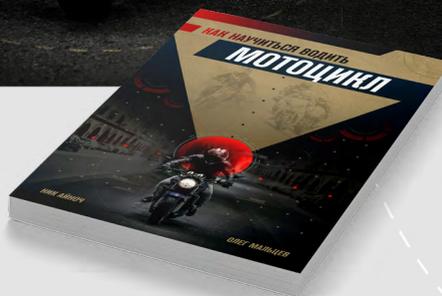
PhD. Олег Мальцев

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.

В свет вышла книга «Как научиться водить мотоцикл» написанная академиком Олегом Мальцевым совместно с ведущим мото-инструктором «Yamaha Champions Riding School» Ником Айничом.

С научной точки зрения, приобретение навыков - это весьма специфическая отрасль, расположенная на стыке наук. Но значительное число людей, стремясь кого-то обучить, лишь делятся своим опытом. Однако то, что у кого-то получилось может не получиться у вас, потому что всё будет по-другому, от времени и места, до людей и событий.

«Я всегда ставлю перед собой задачу использовать сугубо научный подход, что бы я при этом не объяснял: как охранять



VIP-персону, как заключать контракты или как научиться ездить на мотоцикле. Именно научный подход к вопросу обучения езды на мотоцикле мы с Ником Айничом предлагаем вам в этой книге». - PhD. Олег Мальцев

Книга подробно описывает всю правду о вождении мотоцикла и то, какое у вас должно быть отношение к различным явлениям.

Цель этой книги не в том, чтобы научить вас безопасно ездить по городу. Её цель в том, чтобы показать подход к обучению вождения мотоцикла, а также развеять ряд мифов, которые существуют сегодня и вводят людей в заблуждение.



Ник Айноч

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. Ник был ведущим мото-инструктором в течение 20 лет в школе Фредди Спенсера. Он является основателем, генеральным директором и ведущим мото-инструктором школы вождения мотоцикла Yamaha Champions.

ПРИБРЕСТИ
КНИГУ

WWW.ROLL-ON.ORG



Неправильная езда на мотоциклах вредит. Но что такое правильно? Как отличить хорошую информацию от плохой? Именно эти вопросы побудили школу Yamaha Champions Riding School создать ChampU - онлайн-версию признанной критиками двухдневной школы.

ChampU дает нам возможность охватить больше гонщиков за меньшее время, давая им основные чемпионские навыки, которые создают безопасность и удовольствие от езды. Эта онлайн-версия нашей школы дает всем гонщикам необходимые навыки и подходы для процветания и выживания, независимо от того, ездят ли они на улице, участвуют ли в трек-днях или гонках. ChampU фокусируется на совершенствовании дей-

ствий гонщика, необходимых для точного управления байком, независимо от того, на чем и где вы едете.

ChampU - это несколько часов видео, упражнений и экзаменов, на создание которых у YCRS ушло 1,5 года. Это захватывающий, увлекательный и очень познавательный курс.

ШКОЛА YAMAHA CHAMPIONS RIDING SCHOOL

Новые мотоциклисты часто удивляются количеству умственной концентрации, необходимой для выживания и процветания на двух колесах, и не только на гоночной трассе. Уличная езда требует такой же или даже большей концентрации, и наша первая основная «привычка быть чемпионом» требует от каждого, кто решил сесть за руль мотоцикла, быть «во всеоружии» умственно. На самом деле мы призываем

каждого мотоциклиста усилить свою умственную сосредоточенность на каждом аспекте своей жизни, чтобы его «мышца внимания» была готова, когда это действительно будет необходимо на двух колесах. Интеллектуальный подход чемпионов учит мотоциклистов концентрироваться перед поездкой, перефокусироваться во время езды и немедленно исправлять любые ошибки, постоянно спрашивая себя «что будет дальше?»

Понимание того, как скорость влияет на радиус, а также умение применять эти методы управления байком в каждом повороте является ключом к безопасной и приятной поездке на мотоцикле. Мы наблюдаем, как наши гоночные герои радикально свешиваются со своих мотоциклов, но какое это имеет отношение к нам? Что делать на улице, на трассе



ПРИОБРЕСТИ
КУРС ШАМПУ



ПРИВЫЧКИ ЧЕМПИОНОВ: ОСНОВНАЯ УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА

и почему? Что важнее, нижняя часть тела или верхняя часть тела? Где должны быть наши ноги? У нас есть вопросы! По мере того, как мы углубляемся в то, как и почему, мы также исследуем, когда. Когда мы переносим свой вес на подножку, когда гонщики на треке садятся или пригибаются, когда мы должны опускать голову во время катания на треке?

Хотите по-настоящему хорошо ездить в течение долгого-долгого времени? Овладейте тормозами. «Конечно, - скажете вы, - это отличная идея. Но как и что мне практиковать?»

Мы включили практику торможения в наш курс по нескольким причинам:

1. Плохая практика торможения может быть болезненной, нам часто приходилось видеть

как гонщики разбиваются только потому, что у них были некачественные навыки торможения.

2. Наши мотоциклы действительно хорошо останавливаются при правильной эксплуатации, лучше, чем может представить большинство гонщиков.

3. «Практика делает постоянным», и следование этому режиму практики торможения настроит вас на жизнь уверенного и постоянного использования тормозов.

Аварии не случаются в идеальные дни, когда мы медленно едем по знакомым дорогам на байке, которым владеем годами, они случаются, когда мы удивлены обстоятельствами и не имеем навыков, чтобы адаптироваться. Поэтому мы в ChampSchool разрабо-

тали специальные упражнения, которые также вошли в рамки данного курса.

Все, что мы делаем на наших байках, служит для того, чтобы направить мотоцикл в правильном направлении перед ускорением, независимо от того, покидаем ли мы свои районы по дороге на работу, наслаждаемся каньоном Скалистых гор или соревнуемся на трассе. Навыки и подходы, которым обучают в ChampU, подготовят уличных райдеров и победителей чемпионатов в гонках на всю жизнь, но все эти умственные и физические советы и уроки связаны с единственной главной целью каждого великого гонщика: управление мотоциклом.

Автор статьи: мотогощик, журналист
Ник Айноч ridelikeachampion.com

Фоторепортаж: 4theriders.com





ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК МОТОЦИКЛОВ

НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

За первые три месяца 2021 года регистрация новых мотоциклов на пяти крупнейших европейских рынках (т.е. во Франции, Германии, Италии, Испании и Великобритании) увеличилась на 10,3% (197 856 единиц) по сравнению с аналогичным периодом 2020 года. Сильные результаты марта (+67,6%) смогли компенсировать негативную тенденцию, наблюдавшуюся в первые два месяца года (-29,8% в январе и -12,8% в феврале).

Тенденции регистрации в сегменте мотоциклов значительно различаются по странам. В одних, таких как Италия (+47,3%) и Франция (+15,1%), зарегистрирован значительный рост, в то время как другие, такие как Великобритания (-21,3%), Германия (-4,1%) и Испания (-0,5%), все еще отстают от показателей 2020 года. Это связано с различными формами запретов, введенных в европейских странах в 2020 году, а также с тем, что прошлогодняя база для сравнения

в некоторых случаях была исключительно низкой.

Сегмент мопедов показал несколько лучшие результаты. На шести крупнейших европейских рынках мопедов (т.е. в Бельгии, Франции, Германии, Италии, Нидерландах и Испании) регистрация мопедов достигла 56 535 единиц, что на 21,6% больше, чем в прошлом году.

Генеральный секретарь Ассоциации европейских производителей мотоциклов

(АСЕМ) Антонио Перло, прокомментировал текущую ситуацию в отрасли:

«Регистрационные данные за первый квартал 2021 года показывают, что сектор продолжает восстанавливаться после кризиса С-19, хотя и разными темпами по всей Европе.

Было бы не совсем точно сравнивать показатели этого года с показателями 2020 года, поскольку в прошлом году большое количество дилерских центров было закрыто, а экономика нескольких европейских стран находилась в состоянии блокировки.

Если мы посмотрим на 2019 год, который, возможно, был более нормальным, то в 2021 году регистрация мотоциклов все еще отстает (-4,14%), в то время как регистрация мопедов показывает значительный рост (+19%).

Это показывает, что, хотя неопределенность в европейской экономике сохраняется, в то же время рынок реагирует. Подтверждается привлекательность и удобство двухколесных транспортных средств для передвижения по городу и пригородам в санитарных условиях, когда общественный транспорт не считается безопасным вариантом. Кроме того, все больше потребителей

отдают предпочтение мотоциклам, когда речь идет о безопасном досуге, например, для поездок поближе к дому».

Статистические данные от Association des Constructeurs Européens de Motocycles (АСЕМ)

Европейский рынок мотоциклов был устойчив к пандемическому кризису в 2020 году и закончил год с умеренными потерями, хотя крупнейшие рынки были закрыты более 1/6 части года.

Затем вырос уровень регистраций, зафиксированный в четвертом квартале 2020 года, связанный с тем, что производители стремились зарегистрировать большие объемы моделей *euго4*, которые перестали продаваться с января этого года, привел к почти отрицательному началу года: и январь, и февраль были ниже уровня продаж предыдущего года. Однако, начиная с марта, продажи пошли в гору, причем не только по сравнению с периодом закрытия 2020 года, но даже по сравнению с предположительным 2019 годом.

Лидером рынка вновь стала Honda с 132.905 продажами (+38,9%), за ней следуют Yamaha с 95.293 (+17,2%) и

Piaggio с 90.675 (+22,9%). Выдающиеся показатели у Zontes (+730%), Benelli (+88%), NIU (+97%) и V-Moto (+107%). После и без того плохих результатов в 2020 году Harley-Davidson теряет 24,2% из-за повышения пошлин на импорт из США. КТМ, как и в 2020 году, уверенно держит свою позицию на рынке.

Пандемия изменила европейский рынок мотоциклов, ускорив процесс электрификации, который до прошлого года был почти медленным, и повысила спрос на двухколесные транспортные средства по сравнению с общественным транспортом.

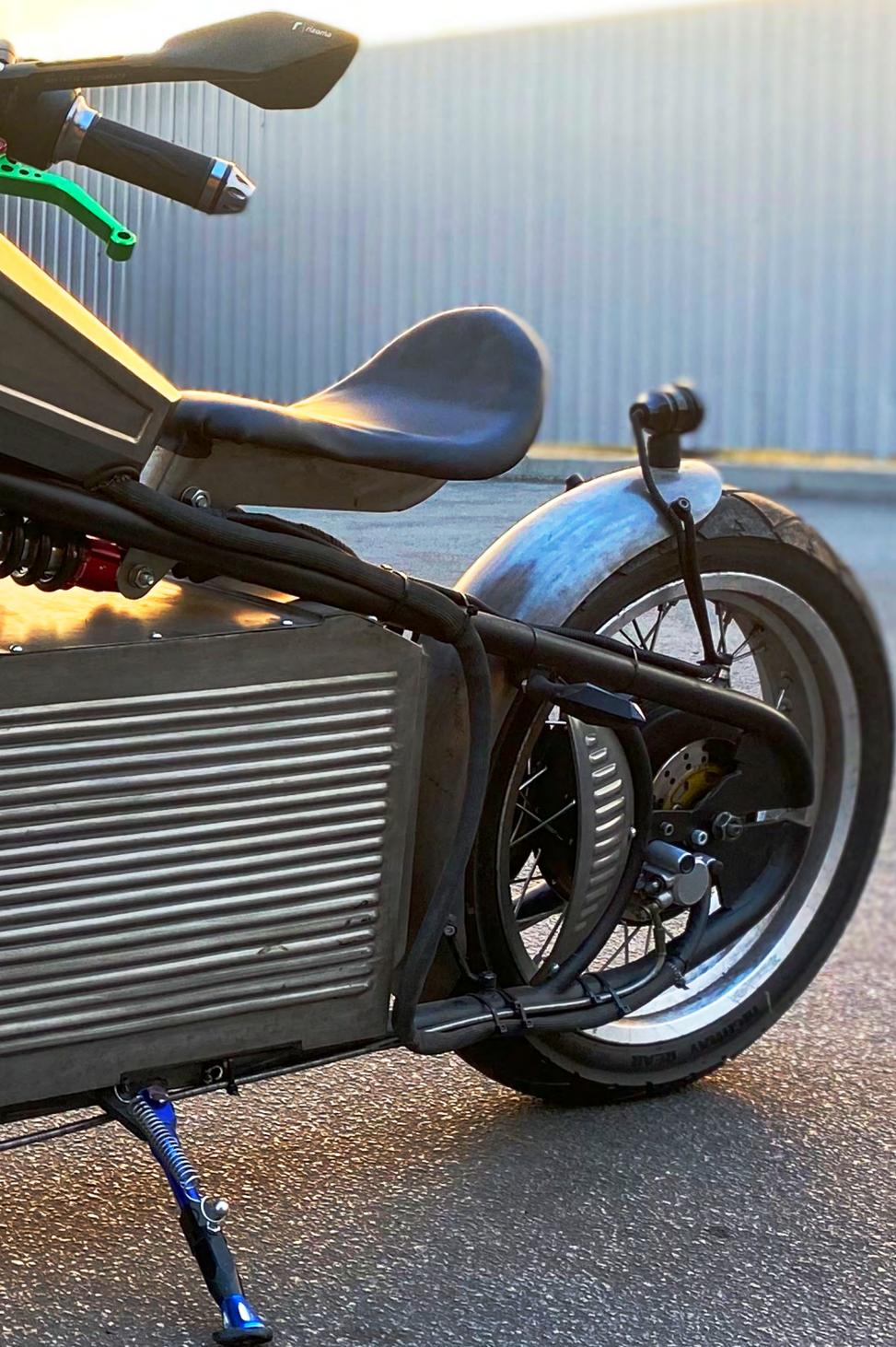
Автор статьи главный редактор мотожурнала «ROLL-ON» Алена Меревская.



Я решил создать электрический мотоцикл для того, чтобы понять нужен ли миру байкеров электромотоцикл и можно ли путешествовать на такой машине. Для меня это нечто большее, чем просто мотоцикл.



НЕЧТО БОЛЬШЕЕ, ЧЕМ ПРОСТО МОТОЦИКЛ



Не так давно на дорогах города Днепра появился компактный и довольно юркий электрозверь. Был он спроектирован разработчиком электромотоциклов и электромобилей Ким Ченбау Вадимовичем.

Уникальность данного байка заключается не только в его конструкции, но и в возможностях, которые он выдает, а именно - преодолевает расстояние более 320 км на одном заряде и разгоняется до 105 км/ч. О том, как зародилась идея создать этот мотоцикл, какие тестовые испытания были проведены и о конструктивных особенностях Чембау рассказал нашему главному редактору Алене Меревской.



Ченбау Ким со своим электробайком



Тестовые испытания электробайка



Поездка по трассе, скорость держит более 61 км/ч

ОТ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Конечно сегодня, в век технологий, мало кого удивишь электрическими машинами и мотоциклами. Многие мировые бренды с каждым годом модернизируют свои транспортные средства, и у каждого из них обязательно есть свой маленький электрокар. А если говорить об электрических мотоциклах, так это прорыв в сфере технологий, который ежегодно завоевывает популярность среди любителей мотоциклетной езды. Это отдельная линия в мотоиндустрии со своими поклонниками и энтузиастами. К этой теме примкнул даже Harley-Davidson, создав электрический уличный истребитель Livewire. У всех известных брендов, создающих электробайки, разная мощность, вес, максимальная скорость, стиль,

диапазон (расстояние, которое они могут преодолеть на одном заряде) и, конечно, же стоимость. Желая приобрести такой экологический мотоцикл, вы должны быть готовы к тому, что отдадите ощутимую сумму в диапазоне от 10 000\$ до 81 000\$.

Пока известные производители творят свои очередные электрошедевры в конструкторских бюро. Всегда будут существовать любители и фанаты своего дела, которые создадут что-то необычное и эффективное, затратив на это минимум средств. Ченбау Ким является разработчиком уникального электромотоцикла, который на одном заряде преодолевает расстояние более 320 км и может разогнаться до 105 км/ч.

КОНСТРУКТОР ЧЕНБАУ КИМ

На самом деле, я уже много лет ездю на мотоциклах разного класса, в основном все они с двигателем ДВС. Для меня байк - это взрыв мотора, гул, скольжение шин по асфальту и все такое. Конечно, во всю эту симфонию электробайк никак не вписывается, но это меня все равно не остановило. Я принял для себя решение отвлечься на время от основной деятельности и сделать электрический мотоцикл для того, чтобы понять, нужен ли такой электромотоцикл этому миру и миру байкеров и можно ли путешествовать на нем.



Сборка электробайка и установка блока для зарядки мотоцикла



Во время первой экспериментальной поездки одна из ячеек просела, в следствие чего батарея разрядилась



Подзарядка мотоцикла

С определенного времени я начал увлекаться электромеханикой, электрическими машинами, разрабатывать разные электронные приборы, тяговые установки и так далее. Мы с группой мастеров собрали электродвигатель для автомобиля Таврия, и даже в качестве теста съездили на нам до Берлина. На разработку моего первого электромотоцикла, от идеи до рабочей конструкции, со всеми тестовыми испытаниями ушло 9 месяцев.

Я создал этот байк на электромагнитном BLDC-моторе самого топового китайского производителя мощностью 3 Квт, но в пике он дает 21 Квт. Поставил хорошую батарею компании LG ёмкостью 12 киловат*часов, это около 160 Ампер. Так как рама строилась вокруг батарейного блока, то мы его расположили таким образом, чтобы центр тяжести был ниже, соответственно

это улучшит управление. Рама «сухарь», то есть заднее колесо неподдрессоренное, оно напрямую связано с колесом. Почему это сделано? В теории мы предположили, что такой способ при езде на дальнее расстояние будет более экономно расходовать электроэнергию. Для экономичности мы не стали нагружать мотоцикл лишними деталями, а сделали его более легким, и я думаю у нас это получилось - вес электробайк составляет около 120 кг. В мотоцикле установлены гидравлические тормоза, передний тормоз перфорированный односторонний двухпоршневой; задний тормоз перфорированный односторонний. Также здесь есть система рекуперации, датчик заряда батареи, расхода электроэнергии, круиз-контроль, температурные датчики и много всего того, что помогает водителю при движении. BMS (система управления

батареей) от Ярослава Куруса - это наш украинский производитель, находится в городе Тернополь, и он мне помогал строить этот мотоцикл.

ЗАЧЕМ ЭЛЕКТРО-МОТОЦИКЛУ БАК?

В баке у нас спрятана вся система управления мотоциклом, разводка проводов, а в дальнейшем туда будут убраны и другие запланированные нами дополнительные элементы.

ПОЧЕМУ БАТАРЕЙНЫЙ ЯЩИК ТАКОЙ ФОРМЫ?

Да, сам ящик больше похож на кирпич, но при всем это наиболее компактная форма для размещения батарей. Мы про этот ящик говорим так: «возим собой сварочный аппарат».

В планах снабдить мотоцикл системой безключевого доступа, кнопкой «старт-стоп», установить сигнализацию, иммобилайзер и некоторые другие элементы, которые пока находятся на стадии разработки. Планируем увеличить дальность пробега на одном заряде до 500 км. Это наши оптимистические желания, но мы будем тестировать, и я думаю, что достигнем поставленной цели. Также мы придумали систему быстрого съема и установки мотор-колеса, которую в дальнейшем будем внедрять. На тот случай, чтобы можно было удобно и относительно быстро его заменить или починить, если где-то в дороге его пробьет. В основном в транспорте с мотор-колесом это одна из сложных задач, которая может случиться в поездке и которую нужно будет решать.

Мой первый и самый дальний заезд был по маршруту «Днепр – Черкассы» на международный мотофестиваль «Тарасова гора». Я преодолел

320 км на одной зарядке аккумулятора, но когда до Черкасс оставалось 3 километра, появилась программная неполадка, и батарея полностью разрядилась прямо на дороге, хотя датчики показывали, что можно проехать еще 41 км. Благо неподалеку был шиомонтаж, куда я дотолкал байк и подзарядил. Скорость по трассе приблизительно 70-80 км/ч, максимальная – 105 км/ч. Рама мотоцикла сделана по типу хардтейл, хотя он больше сделан под кастомный мотоцикл. От однофазной розетки мотоцикл полностью заряжается за 6 часов. В принципе для пробега в 500-600 км в день можно просто где-то остановиться для подзарядки и поехать дальше.

Изначально у меня крутилась идея создать электробайк для дальних путешествий. Но так как это был мой первый проект, то я не стал торопиться, за один раз все равно всё не учтешь, и мы создали экспериментальную модель. Я довольно часто совершают тестовые заезды, например, по маршруту «Днепр – Запорожье – Днепр». Каждая такая поездка позволяет мне выявлять недоработки и вносить правки, таким образом я стремлюсь не только улучшить этот мотоцикл, но и учесть все факторы при создании следующего. В ближайшее время, ориентировочно в сентябре, планирую совершить еще одну дальнюю поездку в Закарпатье, посетить Львов, Ивано-Франковск и так далее. Этот электробайк так сконструирован, что на нем можно спокойно передвигаться на довольно большие расстояния с небольшой скоростью. Для города он вообще супер, разгоняется быстро, маленький, хорошо

проходит в междурядье, он как кузнечик. Для трассы, конечно же, хочется скорости побольше, но в принципе, когда ты путешествуешь и отдыхаешь, его скоростных параметров достаточно.

Визуально мы старались сделать его эстетичным. **Идея этого байка кроется в трех «Э»: эстетика, экология и энергоэффективность.** Может кто-то скажет, что не все уж так и гладко в нем, что какой-то он странный по внешности, кому-то он может и вовсе не нравиться, в таких случаях я всегда говорю: сделайте лучше.

Следующий мотоцикл мы хотим сделать уже на основе нашего двигателя, который разработали сами. Он будет более эффективным, иметь более резвый разгон, да и мощности будет побольше. Я думаю, что это будет полноценный байк именно для путешествий. Если первый байк я делал, если можно так сказать, из подручных средств, то следующий будет уже идти как полноценный мотоцикл, который в дальнейшем планируется выпускать на продажу. Этот, конечно, тоже можно уже продавать, но мне все же видится, что он вышел более городским мотоциклом. Для серьезных поездки, и чтобы выпускать его уже серийно, требуется внести ряд доработок.

Я как-то общался с нашим украинским путешественником Валерием Крышень, он в 2010 году совершил кругосветное путешествие на Honda XR750 Africa Twin. Я с ним поделился идеей о том, что хочу создать электробайк и что мы могли бы с ним вместе отправиться в кругосветное путешествие. Его это предложение очень заинтересовало.



Электрика позволяет нам путешествовать все дальше и дальше и открывать для себя невиданные горизонты. Для меня лично байк, независимо ДВС это или электробайк - это хобби, увлечение, эмоции, круг общения. Конечно, современному миру лучше и удобнее ездить на каком-то хорошем автомобиле с кондиционером, с печкой зимой, но как по мне, байк должен нести эмоции, дарить удовольствие и комфорт.



ТЕД БОЙКО

Механик мотоциклов, основатель и руководитель дилерской компании Boyko Racing. Тед планировал стать профессиональным гонщиком минибайков, но из-за травмы, полученной в аварии, был вынужден отказаться от этой карьеры. Однако любовь к мотоциклам не позволила ему уйти из мотомира, и он решил стать механиком. Бойко — один из первых механиков, работающих с Kawasaki, и он сотрудничает с ними уже более 40 лет. Однако кроме Kawasaki он работает со всеми моделями и марками мотоциклов, которые присылают ему со всей страны. Работы всегда много, ведь, как говорит главный редактор Dealer News (Robin Hartfiel), Тед самый востребованный и компетентный мотомеханик в США.

KAWASAKI

ГЛАЗАМИ МЕХАНИКА №1 В США



BOYKO RACING



Тед Бойко является основателем и руководителем дилерской компании Boyko Racing



Мастерская Теда Бойко

Каныкей Турсунбаева: Уважаемый Тед Бойко, мы рады приветствовать вас. Спасибо, что вы приняли приглашение на интервью для Журнала "Roll On". И должна сразу заметить, что у Вас очень интересная футболка!

Тед Бойко: Спасибо, на ней изображен логотип моей компании. Буква "В" значит Boyko – это фамилия Бойко. Это фамилия моего отца, который был родом из Украины. Он был механиком самолетов. И во времена Второй Мировой войны он учил ребят работать с самолетами здесь, в США. И, можно сказать, что тот факт, что мой отец был механиком, очень сильно повлиял на то, чем я занимаюсь сегодня...

КТ: Тед, вы более 40 лет посвятили профессии механика разных видов мотоциклов, особенно Kawasaki. Вот о них и хотелось бы поговорить с вами. Какие малоизвестные нюансы вы бы могли рассказать нам о Kawasaki?

ТБ: Ну первое, что стоит отметить, Kawasaki делает замечательные мотоциклы. Их инженеры – просто фантастические. То есть мы говорим и корпорации Kawasaki LTD Heavy equipment, а это значит, что они делают все виды тяжелого оборудования в Японии на протяжении очень многих лет. Честно говоря, многие люди даже не догадываются, что именно производит Kawasaki кроме мотоциклов. Опять же, повторяюсь, их инженеры просто фантастические, они сделали просто невероятные вещи за все эти годы. У меня есть друг, который работает там 43 года, и я каждый день получаю запчасти от корпорации Kawasaki, так что могу сказать, что их детали очень качественные.

Кстати, многие люди об этом не знают, но большая часть новых мотоциклов сделана в Тайланде. И да, бывает такое, что некоторые компоненты не совпадают. Все говорят, что Kawasaki делается в

Японии, но на самом деле, если посмотреть на то, что написано мелким шрифтом – то можно увидеть, что это не так. Конечно, я не говорю о всех байках, есть те, что приходят из Японии, но часть производят в Тайланде. При этом у всех очень хорошая алюминиевая рама. Хотя многие уличные скутеры и другие виды байков нового поколения не так хороши.

Дело в том, что люди забыли, что в Японии было несколько бедствий за эти годы, от которых пострадали все японцы, не только Kawasaki – одни цунами чего стоят. Когда они обрушились на Японию, то пострадали такие компании-производители, как Honda, Yamaha и Kawasaki. На самом деле многие страны пострадали от цунами, и многие продолжают работу в обычном режиме, но Япония пострадала больше всех. Например, теперь заводы Honda фактически остановлены, и теперь часть продукции приходит из Китая,

еще одна часть приходит из Тайваня, что мне в принципе нравится, потому продукция, произведенная на Тайване, действительно высокого качества.

Лично мне не очень нравится, что многие из деталей поступают из Таиланда, но опять же все зависит от того, какие именно это детали. Возможно, качество металлов деталей из Таиланда немного ниже, и поэтому немного дешевле. Я думаю, что на Тайване качество немного лучше. Но при этом нельзя сказать, что сам продукт плохой, потому что инженеры Kawasaki действительно знают свое дело.

Я уже много лет работаю с Kawasaki. И это касается не только байков. Я начал работать с компанией в начале 70-х, когда они делали свои первые гидроциклы. Я даже был первопроходцем – первым человеком, который занимался послепродажным обслуживанием для водных мотоциклов Kawasaki. На тот момент я работал с этой корпорацией на тех условиях, что проводил научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы с их продукцией. То

есть, я получал гидроциклы Kawasaki, тестировал их в течение года или двух, и старался их улучшить. Я разрабатывал насосные колеса (импеллеры), рули и другие детали. Моей задачей было улучшить эти гидроциклы и в плане лошадиных сил, и в плане управления. Когда дело доходит до исследований и разработок, они часто нанимают таких ребят, как я, чтобы мы помогли им сделать продукт лучше. Есть такая компания Mazzi, она была монстром – огромной компанией послепродажного обслуживания, которая работала с Kawasaki в течение многих лет. Благодаря ей были разработаны байки для шоссейных гонок и другие. Поэтому за все эти годы они нанимали много разных людей, так же как они наняли меня. По сути, я получал гидроциклы Kawasaki, тестировал их, давал корпорации обратную связь, они брали мои заметки и знания, отправляли их в Японию,

вносили некоторые изменения и улучшали продукт.

Знаете, я всегда получал удовольствие от своей работы. Мне нравится делать то, чем я занимаюсь. И сама езда на мотоцикле – это весело. В далеком прошлом я закончил среднюю школу и сразу пошел работать в корпусный цех. Я был очень хорош в этом деле. Мой учитель в цехе по металлу очень гордился бы мной сегодня, потому что я использую старое аналоговое оборудование и не использую цифровое. Меня учили «старой школе» (old school) и я все делаю согласно этой «старой школе». Мой бизнес занял хорошую нишу, и это дает возможность жить хорошо. И, хотите верить, хотите нет, сегодня я все еще работаю с Kawasaki. Хотя времена изменились. Я это видел своими глазами. Сейчас вытесняют стариков, что не-



много грустно. Эти парни посвятили всю свою жизнь, 40 лет и более, этому делу, а их просто уволили. Сейчас компании, конечно, хотят пригласить какого-нибудь нового большого парня. Так что сейчас в этой сфере осталось немного старожилков. Например, мой друг, который занимался гонками, Брюс Сторструм (Bruce Stjernstrom). Он курировал все гонки – и мотокросс, и любые другие. А теперь у них вообще нет шоссейных гонок, потому что ими занимается Honda. Теперь для них дешевле работать с другими командами, чтобы те участвовали в гонках, и передавать им мотоциклы и продукты.

КТ: Тед, вы говорите, что инженерная команда Kawasaki очень профессиональна. Возможно, вы знаете, проводят ли они какой-либо контроль квалификации своих дилеров? Потому что Kawasaki в Украине, например, иногда вызывает сомнения относительно их квалификации.

ТБ: Я думаю, они позволяют им действовать полностью самостоятельно.

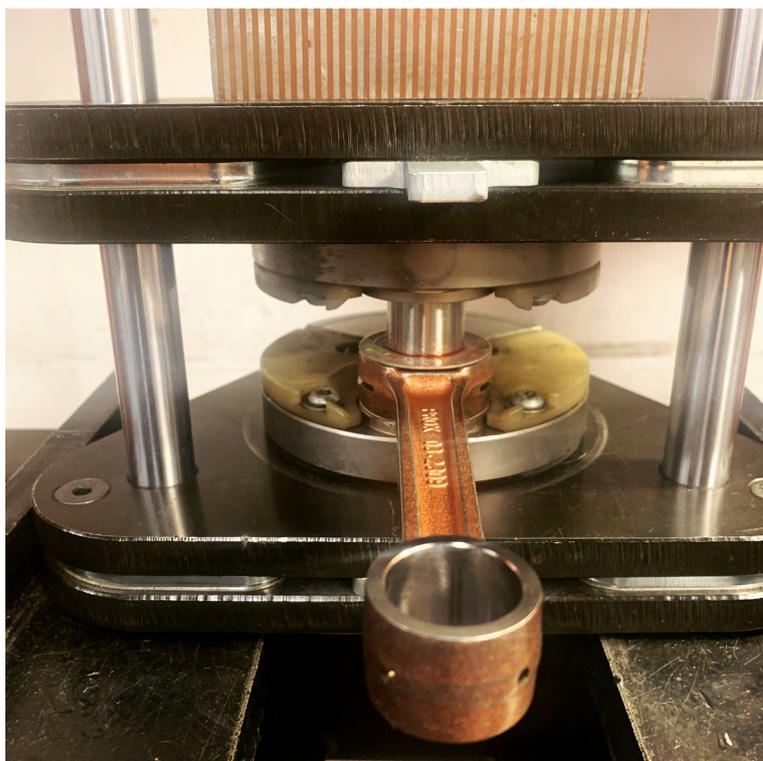
КТ: А как понять, компетентен ли специалист (особенно механик) дилерского центра?

ТБ: Что ж, первый индикатор: он должен быть смекалистым, сразу отвечать на вопрос, не заикаться. (смеется) Но в целом, они должны быть квалифицированы. Например, в США в дилерском центре механики должны пройти определенную специализированную подготовку. Они не могут просто прийти и стать механиком. Они должны быть сертифицированы, прежде чем запрыгнут на борт и начнут работать с мотоциклами. Но я не знаю, есть ли в Украине какая-нибудь профессиональная подготовка для таких ребят. Я думаю, что любой Иван Иванович может стать дилером, если у него есть на это деньги. И я действительно думаю, что Kawasaki в принципе плевать на то, что происходит с дилером в Укра-

ине. Но здесь, в США, есть региональные менеджеры, которые поддерживают дилерские центры, следят за тем, чтобы сотрудники были на должном уровне, чтобы они носили правильную одежду, и чтобы ребята точно знали, что они делают. Если нет такого подхода, то начинается белиберда. Это как с вакциной: одни говорят «надо делать», другие говорят «не надо». В итоге нет четкого ответа на вопрос и получается полный бред. Точно также и в дилерском центре.

КТ: Тед, какой вопрос можно задать механику, чтобы понять, что он знает свое дело?

ТБ: Ну, первое, у него должен быть подъемник для мотоцикла, хороший стенд. Если механик сует свою голову под мотоцикл, а пятая точка при этом торчит, то стоит усомниться в нем. Я часто встречаю механиков, которые ведут себя так. Уже по одному тому, как человек меняет масло, можно сказать о его компетентности. Если нужно заменить масло,



то просто поднимите мотоцикл на необходимый уровень, чтобы вам не пришлось наклоняться, чтобы открутить и вытащить сливную пробку. Когда вы видите, что парень постоянно наклоняется-разгибается в хаотичном порядке, то скорее всего это его первый рабочий день. Дело в том, что у любого, кто не использует подъемник, скоро начнутся проблемы со здоровьем. Так что подъемник – это важно. Это спасет ваши тело и позвоночник. Вот мне 65 лет, и я использую подъемник, потому что я не хочу проблем со здоровьем, а значит, не хочу наклоняться. Так что это первый показатель.

Вы можете задать им простой вопрос относительно обслуживания мотоцикла: вы можете спросить о замене масла или об интервалах замены масла, и посмотреть, что вам ответят.

Есть еще один простой вопрос, который можно задать механику. Люди, которые покупают мотоцикл, хотят, чтобы

он прослужил им много лет, верно? Поэтому я думаю, что следующим вопросом будет: что я должен сделать, чтобы продлить срок службы и долговечность моего мотоцикла? Они должны вам сказать следующее: во-первых, вы должны позаботиться о воздушном фильтре, содержать его в чистоте, чтобы он не был грязным, абразивным, и чтобы не было мусора и всякой дряни внутри тех деталей, которые идут прямо в корпус дроссельной заслонки. Мы, люди, хотим есть хорошую еду, также и мотоцикл должен питаться чистым воздухом. Если попадут грязные частички в мотор вашего мотоцикла, а значит в поршень и шатун, то вашему мотоциклу полный трындец. Поэтому механик должен рассказать вам, как обслуживать воздушный фильтр и указать интервалы между заменами масла – это два вопроса, на которые он должен ответить вам сразу. Еще раз: чистый воздушный фильтр и интервалы заме-

ны масла. Если он этого вам не скажет, то он ни черта не смыслит в том, чем занимается.

КТ: А какой ответ на первый вопрос? Какой интервал должен быть для замены масла?

ТБ: Ну, когда байк новый, то очевидно, чем чаще, тем лучше, и я скажу вам почему. В наши дни мотоциклы не вмещают много масла, особенно это касается мотоцикла для бездорожья. Я бы сказал, что они вмещают на четверть меньше, чем раньше. И это не так много масла, Каныкей! А я спец в моторах... Так что, если вы действительно хотите, чтобы мотоцикл прослужил долго, будь то мотоцикл для бездорожья, стрит, универсал или даже для гонок, надо менять масло часто. Масло разлагается, его динамический коэффициент вязкости снижается и т.д. Но ведь важно, чтобы масло оставалось вязким и функциональным, и все внутренние детали были смазаны.

Если мы говорим, например, о Kawasaki Ninja 400 или 250 – а это хороший небольшой «бизнес»-байк – то я лично говорю ребятам менять масло примерно каждые 10-15 часов, потому что масло ничего не стоит, а ремонтировать байк будет стоить вам очень дорого!

Также крайне важно читать руководство по вашему байку. Там все написано! У меня стаж работы более 40 лет, но я все равно постоянно обращаюсь к руководству мотоцикла для каждой отдельной модели. Я привык работать с распечатанным материалом, поэтому моя жена распечатывает мне руководство, и я внимательно изучаю, что там написано, в том числе и рекомендуемый интервал для замены масла.





Буква "В" значит Воуко. Бойко - это фамилия отца Теда, который был родом из Украины. Он был механиком самолетов. И во времена Второй Мировой войны он учил ребят работать с самолетами в США. Этот фкт очень сильно повлиял на то, чем Тед занимается сегодня...





Тед 40 лет посвятил профессии механика разных видов мотоциклов, особенно Kawasaki.

КТ: Тед, если бы вы покупали мотоцикл Kawasaki для себя, на что бы вы обратили внимание в первую очередь?

ТБ: Это зависит в первую очередь от того, о каком мотоцикле мы говорим: универсальный мотоцикл, мотоцикл для гонок по шоссе, или внедорожник. Kawasaki делает несколько видов байков – и внедорожники, и универсальные, и другие. В общем, для всех видов вождения. И еще очень многое зависит от того, кто будет райдером – это новичок или профессиональный гонщик, или просто обычный парень по имени Иван, который будет гонять по улице. Так что зависит от этого.

КТ: Допустим, вы покупаете мотоцикл для ежедневной езды: не для гонок или путешествий, а обычный стрит байк. На что стоит обратить внимание при покупке?

ТБ: Я дам вам универсальный ответ для всех байков. Если вы покупаете байк, то, прежде чем его купить, сделайте простую проверку. Принесите с собой кабельную стяжку. Я часто беру обычную белую, чистую кабельную стяжку. Если вы покупаете байк с рук, то вас легко могут обмануть – сделать так, чтобы старый байк выглядел как новый, «принарядить» его – поставить новые пластиковые детали, но потом, когда вы начнете на нем ездить, вы поймете, что это не байк, а мусор. Они скажут вам, что только что его отремонтировали/восстановили, но это ложь. Лучший способ проверить это с помощью кабельной стяжки. Я обычно даже не спрашиваю, просто открываю крышку маслозаливной горловины, засовываю стяжку почти полностью прямо в масло, это при-

мерно 10 дюймов. Сделайте то же самое, потом вытащите и понюхайте. Если стяжка вся черная, от нее пахнет сгоревшими отходами или каким-то дерьмом, то есть если пахнет плохо и плохо выглядит, то не покупайте этот байк. Купите другой байк, который не пахнет гарью, и вы сэкономите кучу денег. Вы сами понимаете, такое масло никуда не годится. Если же вы проверили, и масло на кабельной стяжке выглядит чистым, и пахнет хорошо, тогда купите этот байк.

КТ: Отличный совет, спасибо! Говоря о Kawasaki Z 1000, на ваш взгляд какие уязвимости есть в этом байке?

ТБ: Уязвимости... Вот почему очень важно соблюдать то, о чем я говорил ранее. Также как у нас есть спинной мозг, который играет ключевую роль в нашем теле, то же самое с коленным валом, цилиндром, двигателем внутреннего сгорания в мотоцикле. Поэтому важно с любовью относиться к этим деталям, использовать хорошее масло, хороший воздушный фильтр, хорошее топливо – все должно быть хорошим, и тогда байк будет работать исправно. Кстати, топливо – это отдельная тема для разговора. Знаете, у меня даже есть футболка с надписью «F*** your priest and f*** your Tesla» («К черту вашего священника, к черту Теслу»). Потому что я ненавижу эти электронные байки. Мотоцикл должен быть мотоциклом, и он должен работать на топливе, а не на электричестве.

Но возвращаясь к уязвимостям и важности правильного обслуживания байка, приведу еще пример почему это важно. Я восстанавливаю коленчатый вал для каждого

дилера в США, я разбираю двигатели. Основные компоненты: шатун, поршни и кольца. Все это – внутренние детали. Если вы не будете следить за ними, то любая из частей может изнашиваться, и это может в будущем стоить вам много денег. Запомните мои слова. Если вы не будете менять масло, не делать это простое обслуживание, о котором я вам рассказал, то вы заплатите за это дорого, потому что тогда вам придется: вытащить двигатель из рамы, разобрать корпус, отправить его парню вроде меня, чтобы он его разобрал, затем восстановил коленчатый вал, чтобы все было отремонтировано, восстановлено и готово к работе, а затем отправил его вам обратно. Когда я отправляю их обратно, то они в идеальном состоянии. Я проверяю на специальном индикаторе, и абсолютно нет никакой вибрации. Например, вал на 1000 СС должен полностью крутиться. Если я восстановил четырехцилиндровый коленвал, то все должно быть идеально. Если будет сделано не идеально, то вы не получите ничего, кроме вибрации и большого куса дерьма.

Итак, очень важно менять масло, следить за воздушными фильтрами, свечами зажигания и топливом – это самые ключевые компоненты.

КТ: Спасибо большое за ценные советы!

ТБ: Я очень рад, что мы записали это интервью, и надеюсь, что я смог поделиться своими знаниями, которые могут читателям.

КТ: Безусловно, Тед! Спасибо вам большое.

Интервью провела журналист «Roll-On», переводчик, научный сотрудник EUASU Каныкей Турсунбаева
Фоторепортаж предоставил Rottweiler Performance



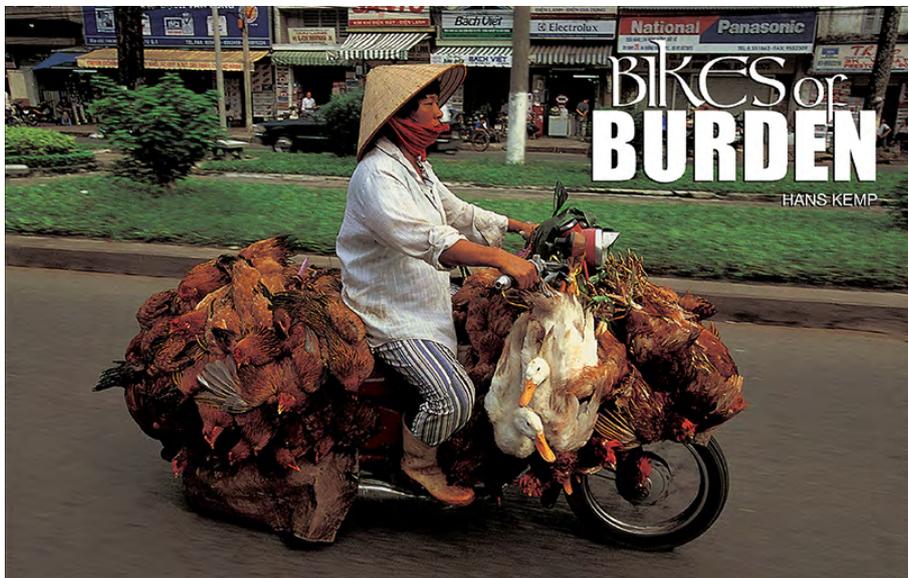
Также как у нас есть спинной мозг, который играет ключевую роль в нашем теле, то же самое с коленным валом, цилиндром, двигателем внутреннего сгорания в мотоцикле. Поэтому важно с любовью относиться к этим деталям, использовать хорошее масло, хороший воздушный фильтр, хорошее топливо – все должно быть хорошим, и тогда байк будет работать исправно.

Moto-Vietnam:

ДРУГОЙ МИР, ДРУГИЕ ПРАВИЛА, ДРУГАЯ ЖИЗНЬ



Беседу с фотографом, создателем уникальной книги о мотоциклах во Вьетнаме «Bikes of Burden» Хансом Кемп, провел глав. редактора мотожурнала Алена Меревская.



Вы создали серию интересных и необыкновенных фотографий, о том, как во Вьетнаме используют мотоциклы и мопеды. Из этого, если я не ошибаюсь, родилась книга «Мотоциклы с грузом» («Bikes of Burden»). Расскажите пожалуйста, немного о себе, о том, как судьба вас привела во Вьетнам и о ваших первых впечатлениях, когда вы увидели, как местные жители эксплуатируют там мотоциклы.

Еще в 1986 году я впервые приехал в Азию. Мне было 23 года, и я купил билет в один конец в Куала-Лумпур, Малайзия. На самом деле я хотел поехать в Китай, но в то время было очень сложно получить визу из Нидерландов, откуда я родом. Я приехал с ограниченными средствами, которых хватало примерно на 3 месяца путешествия, а затем либо купить обратный билет обратно

в Нидерланды, либо найти способ пополнить свои средства.

После 3 месяцев путешествия по Малайзии и части Индонезии я не хотел возвращаться, поэтому в конце концов я оказался в Токио, где мне удалось найти работу в баре. Через 6 месяцев я прилетел из Токио в Гонконг, получил визу в Китай и продолжил свои путешествия по Китаю, Тибету, Непалу, Таиланду, вернулся в Гонконг и еще раз в Китай.

После того, как я был в отъезде почти 18 месяцев, мне было трудно оставаться на месте. К счастью, мне удалось устроиться гидом для голландских групп в Китай. Я занимался этим несколько лет и переехал в Гонконг как удобную базу. Хотя я всегда делал фотографии, только когда я основал базу в Гонконге, я смог начать продавать некоторые из моих рассказов журналам и использовать выручку от этих продаж

для путешествий по региону в поисках новых историй. Так я впервые попал во Вьетнам. Это было в 1991 году. Вьетнам в то время только открывался для иностранных гостей. Я увидел возможность и начал производить открытки для продажи туристам на месте. Чтобы лучше заботиться о бизнесе, в 1995 году я переехал из Гонконга в Сайгон (Хошимин), перестал проводить экскурсии и как фотограф расширил бизнес открыток, сделал календари и книги.

Мое первое впечатление о мотоциклах Вьетнама было во время моего первого визита в страну в 1991 году. Это был Тет, вьетнамский Новый год, и вечером улицы Сайгона превратились в сплошную реку мотоциклов. Я стоял на тротуаре, обдумывая все это. Воздух был пропитан этой смесью бензина и духов, и это опьяняло меня; я был на крючке.

Вероятнее всего вам доводилось, общаться с местными водителями мотоциклов и мопедов. Может они вам рассказывали, как им удается перевозить такие тяжелый, объемный, и подчас немислимые грузы: огромные зеркала, множество ящиков со стеклянными бутылками, десятки животных и многое другое. Ведь такие даже не в каждую машину влезет, а они это делают на мотоциклах.

У вьетнамцев очень сильная позиция «все можно сделать». Как говорится, в основном это вызвано необходимостью, матерью всех изобретений. Когда я начинал снимать эту серию, мотоциклы были предпочтительным видом транспорта. Автомобили были в основном не по карману, а мотоциклы могли с относительной легкостью манев-

рировать по перегруженным улицам и маленьким переулкам. Так что местные водители справлялись, потому что должны были справляться.

Каким образом у этих водителей мотоциклов получается балансировать на очень оживленной дороге? Вести объемный груз, ехать в потоке других транспортных средств, умудриться не упасть с мотоцикла, никого не сбить, при этом одновременно следить и за дорогой и своим багажом. Может у них есть такие методы езды на мотоцикле?

Практика, я думаю. Я уверен, что иногда все идет не так, но если от этого зависят ваши средства к существованию, вы быстро учитесь.

Как обстоит обстановка на дорогах Вьетнам? Соблюдаются ли там правила дорожного движения? Есть ли какие-то ограничения, то есть что можно перевозить, что нельзя, где и на чем можно ездить, где нельзя?

Когда я создавал фотосерию «Bikes of Burden», то единственными правилами, которые существовали, были правила улицы. Неписанные, но так или иначе, в большинстве случаев, они работали. Здесь было очень мало светофоров, и движение транспорта, пересекающего друг друга, было почти органичным. Если вы хотели перейти улицу как пешеход и ждали, когда откроется проезд, то могли ждать часами. Поэтому лучшим вариантом было начать переходить дорогу, медленно идти вперед и никогда не останавливаться.



Мотоциклы предугадывали ваши движения и объезжали вас. По началу это очень пугало, так как ты никогда не делал так раньше, но со временем осваиваешься, и все становится нормальным.

Позже, по мере развития страны, появилось больше правил. Их целью было ограничить количество дорожно-транспортных происшествий. Когда миллионы мотоциклов ездят по улицам Сайгона, обязательно случаются аварии. Поэтому появилось больше светофоров и был введен закон о ношении шлемов.

По мере развития экономики появлялось все больше автомобилей и все больше товаров перевозилось легкими грузовиками, поэтому в то время стало возможным немного ограничить перевозку грузов на мотоциклах. Но даже сейчас мотоциклы по-прежнему важны для экономики.





Сталкиваются ли местные жители, с какими-то сложностями в приобретении мотоцикла? То есть, вопрос цены и возрастной категории. Насколько дорогие во Вьетнаме мотоциклы и их обслуживание?

Мотоциклы доступны по цене для большинства людей, иностранные бренды дороже, но есть дешевые мотоциклы китайского производства (хотя и не популярные), а также местные бренды. Ремонтные мастерские есть везде. Более дешевые байки (около 700 долларов) часто ломаются, но ремонт стоит недорого. Но сейчас, когда у людей стало больше денег, самые дешевые мотоциклы китайского производства не очень популярны.

Какие в основном модели мотоциклов там есть и как местные жители их чинят, это мастерские или сами?

Honda - самая популярная марка, из-за надежности ее рыночная доля оценивается в 70%. В основном это небольшие мотоциклы типа скутер, от 100 до 125 куб. см, собранные во Вьетнаме. Yamaha и Suzuki также присутствуют, помимо местных брендов, таких как SYM. Большие туристические мотоциклы необходимо импортировать, и все, что больше 126 куб.см, будет облагаться налогом на импорт в размере 120%, что делает большие мотоциклы намного дороже, чем в Европе.



Если я не ошибаюсь вы много путешествуете. Доводилось вам где-то в других странах видеть, чтобы вот также, как во Вьетнаме, использовали мотоциклы?

Мотоциклы используются во многих частях Азии, но концентрация во Вьетнаме является чем-то уникальным. На данный момент в стране насчитывается около 45 миллионов байков при населении 93 миллиона человек. Таким образом, Вьетнам действительно уникален по количеству мотоциклов. Конечно, байки используются для перевозки в Камбодже, Китае, Индии и т.д., но не в такой концентрации, как во Вьетнаме.



Благодарим Ханса Кемпа за интервью и предоставленные фотографии. Фотографии взяты из книги Hans Kemp «Bikes of Burden».

сайт:
www.hanskemp.com

Текст перевел и подготовил главный редактор Алена Меревская





МОТОРМАН

ДЖЕРРИ ПАЛЛАДИНО



Я купил свой первый мотоцикл в 1974 году. Первоначальные инструкции по езде я получил от продавца, который продал мне этот мотоцикл. Он сказал: «Вот байк, вон дорога, удачи!» Более 20 лет его слова были единственными инструкциями, которые я когда-либо получал по поводу езды на мотоцикле. Потом я прошел специальный курс и понял, что 20-летний опыт езды, который, как мне казалось, у меня был, на самом деле был повторен 20 раз за год.» С этих слов начинается книга «Води, как профи» сертифицированного инструктора, офицера мотополиции - Джерри Палладино.

Также Палладино выпустил порядка 14 обучающих видео-пособий о технике безопасности вождения мотоциклов, в том числе самой продаваемой «Води как профессионал». Курсы Палладино направлены на обучение среднего гонщика трем техникам офицера мотополиции. Джерри превратил 120-часовой курс по вождению мотоциклов для полицейских в курс для обычных граждан, который дает возможность обучать их тем же методам, которые изучают и используют полицейские.

Джерри Палладино был свидетелем-экспертом в судебных делах, связанных с авариями на мотоциклах. Профессиональные свидетельские показания Джерри помогли присяжным понять физику мотоциклетного спорта и причины большинства мотоциклетных аварий.



PhD. Олег Мальцев



Джерри Палладино

Может ли райдер начинать учиться ездить сразу с тяжелого мотоцикла? Какие существуют особенности вождения тяжелого мотоцикла с автоматической коробкой передач? Каково назначение заднего тормоза, когда мы его используем одновременно с газом на автоматической коробки передач? Насколько важно правильно сидеть на тяжелом мотоцикле? Какова последовательность торможения на тяжелом мотоцикле? Существуют ли какие-то принципы на трассе при обгоне с помощью тяжелого мотоцикла?

Обо всех особенностях и нюансах управления тяжелым мотоциклом вы узнаете из беседы журналиста, криминолога, ученого PhD. Олега Мальцева и инструктора офицера мотополитии Джерри Палладино.

PhD. Олег Мальцев: В этом интервью я хотел бы с вами поговорить о нюансах управления тяжелым мотоциклом.

Джерри Палладино: О, это моя любимая тема, о которой я могу говорить хоть целый день. Это то, чем я занимаюсь.

ОВ: Тогда начнем с самого простого вопроса. Может ли начинающий райдер сразу ездить на тяжелом мотоцикле или стоит сначала потренироваться на более легком?

ДП: Когда речь идет о технике вождения мотоцикла, то она всегда одинаковая, вне зависимости от того, какой у вас байк. Вы учитесь правильно двигать головой, использовать свои глаза, задний тормоз и т.д. Однако большинство людей пугаются большого веса крупного мотоцикла и лишь в этом заключается главная особенность, с моей точки зрения. Поэтому, для 99% людей я бы рекомендовал начинать с чего-то более маленького и легкого. У нас есть некая шкала, по которой мы определяем уровень страха райдера от 1 до 10. И если у человека уровень

страха достигает показателей 0 или на 1 (таких людей крайне мало), то они могут на любом мотоцикле начинать ездить. Но у среднестатистического человека уровень страха находится примерно на показателях 5-6. Это для сравнения.

ОВ: Я как раз начинал учиться на тяжелом мотоцикле, и на других даже не ездил.

ДП: Да, это возможно, но как я уже сказал, мало, кто сможет сразу сесть на тяжелый байк из-за страха.

Например недавно на одном из моих уроков были 2 женщины: Мериам и Виктория. Рост Мериам составляет всего 165 см., а вес - около 50 кг. При этом, она начала свое обучение сразу с Road King - это очень крупный мотоцикл. Да, она знала, что уронит его, но совершенно не боялась этого. Вторая женщина Виктория была еще ниже ростом, но практически с нулевым показателем страха. В итоге, в первый час езды мы дали ей байк 250 СС, а уже через час она попросила другой, более мощный, и мы ей дали байк 800 СС. Затем она попросила мо-

тоцикл нс автоматической коробкой передач. То есть, хоть и очень редко, но встречаются люди, которые совершенно не боятся крупных, тяжелых мотоциклов, вне зависимости от роста и веса самого человека. И все-таки, большей части людей, я бы рекомендовал начинать свой мото путь с умеренных и не крупных мотоциклов.

ОВ: Что касается меня, ведь я человек крупного телосложения - мне любой другой мотоцикл кажется маленьким. Я буквально не комфортно себя чувствую с точки зрения диссонанса по габаритам.

ДП: Я вас прекрасно понимаю. Потому что видел однажды, как человек весом в 115 кг. сел на мотоцикл 250 СС. Выглядел при этом он, как идиот. Он вообще не хотел, чтобы кто-либо его видел на этом байке.

ОВ: Безусловно разные производители изготавливают байки, как правило, рассчитанные на райдера среднего размера, около 70-80 кг. Но я вешу 120 кг., и это уже совсем другое дело.

ДП: Когда я преподаю уроки, то у меня есть возможность некоторые мотоциклы давать людям в аренду. И почему-то большая часть людей сразу хотят «прыгнуть» на Road King. Были даже случаи, когда довольно крупные люди садились на него и очень быстро понимали, что этот байк явно не для них. То есть, даже у крупных людей не всегда сразу получается освоить большие мотоциклы. Тогда мы просто пересаживали их на что-то менее крупное.

Очень важно понимать, что в вождении мотоцикла 90% - это психологическая часть, и только 10% - физическая.

ОВ: В своих видео и статьях вы часто говорите о том, что мото индустрия сегодня развивается. При этом, такие производители, как Honda, например, начали отказываться от сцепления, делая мотоциклы с автоматической коробкой передач.

С вашей точки зрения, каковы особенности вождения тяжелого мотоцикла с автоматической коробкой передач?

ДП: В США сегодня люди могут купить байки, как с механической коробкой передач, так и с автоматической. Однако, я считаю, что байки с автоматической коробкой передач довольно не просты в управлении. Например, мои ученики, которые ездят на Honda Gold Wing, испытывают большие сложности, потому что очень сложно найти эту золотую середину между газом и задним тормозом. А совмещение газа и заднего тормоза - это единственный способ комфортно и контролируемо управлять этим мотоциклом. И конечно нужно правильно поворачивать голову. Но в целом, я бы рекомендовал людям покупать мотоциклы с механической коробкой передач, которая обеспечивает больше контроля над мотоциклом.

ОВ: Буквально все мои друзья из США говорят, что не могут себе представить мотоцикл без сцепления.

ДП: Я тоже так думаю. Например у Gold Wing передачи автоматические, и они переключаются намного быстрее, чем у обычных мотоциклов. Ни один человек не сможет так же быстро переключать передачи вручную,

как это делает автоматизированная система байка. Но для оптимального контроля нужны и задние тормоза, и сцепление. Главный минус Gold Wing заключается в том, что он не позволяет вам начать движение например с 3 передачи, что было бы удобно в некоторых случаях. Он в любом случае начинает с 1 передачи. Из-за этого, дроссельная заслонка очень чувствительная и байком достаточно сложно управлять.

Несколько лет назад я ездил на мотоцикле Yamaha 300 с автоматической коробкой передач. О, как же это было прекрасно. Байк мог стартовать с любой передачи. Например, 1 и 2 мне не подходили, тогда я переключался на 3 и это мне давало оптимальное количество газа, которое было необходимо. И это довольно странно, если честно, ведь в компании Honda работают наилучшие инженеры в мире. Но почему же они об этом не думают..? Потому что люди, которые покупают Honda, чаще всего используют их для различных соревнований.

ОВ: Скажите пожалуйста, для чего необходимо использовать задний тормоз одновременно с газом на мотоциклах с автоматической коробкой передач? Какое назначение у этой комбинации?

Очень важно понимать, что в вождении мотоцикла 90% - это психологическая часть, и только 10% - физическая.





ДП: Например, если вы едете на Gold Wing на низкой скорости, от 10 до 20 км/ч, то вам будет довольно сложно удержать мотоцикл на нужной вам скорости, если вы не будете использовать во время езды задний тормоз. То есть, только на газу вы не сможете хорошо и управляемо ехать. Когда мы говорим о газе, то это одна сила, которая пытается вас толкать вперед, а задний тормоз - это другая тяга, которая тянет байк назад. И они как бы балансируют друг с другом.

Я считаю, что хорошо управляюсь с Gold Wing, но у меня есть друг, который водит его просто прекрасно. И даже он не может на поворотах совершать маневры также легко, как на обычном мотоцикле.

Обычный мотоцикл с механической коробкой передач мы можем контролировать тремя разными путями: сце-

плением, тормозом и газом. А такие байки, как Honda Gold Wing - только при помощи тормоза и газа.

ОВ: Можно ли сказать, что мы как бы придерживаем мотоцикл задним тормозом, чтобы скорость была постоянной? То есть, не жмем на тормоз полностью, а просто нажимаем до определенного момента, который позволяет нам контролировать тот импульс газа, который нужен.

ДП: Именно так. Если переадавить на задний тормоз, то из-за связи с передним тормозом, байк начнет вилять и может упасть. Мастерства езды на Gold Wing безусловно можно добиться, но потребуются в 3 раза больше практики, чем на обычном байке с механической коробкой передач.

ОВ: То есть, нужно просто постоянно тренироваться с тормозом и газом, чтобы не передавливать на задний тормоз, и научиться управлять газом без сцепления. Верно?

ДП: Да. Я раньше ездил на мотоцикле Honda Africa Twin, также с автоматической коробкой передач, но по сравнению с Gold Wing, у него установлен не настолько чувствительный газ. Не так он ужасен, как на Gold Wing (смеется).

ОВ: То есть, вы считаете, что новый Gold Wing - не очень удачный мотоцикл, с точки зрения удобства и комфорта вождения?



ДП: Лично для меня - я бы так не сказал, потому что я одинаково хорошо умею справляться с мотоциклами, как со сцеплением, так и без него. Что касается людей, у которых плохо получается работать со сцеплением и газом, то они могут ошибочно подумать, что купив байк с автоматической коробкой передач, им будет намного легче. Но они сильно расстроятся, потому что станет только сложнее.

И повторяюсь, что с 2018 года Honda выпускает Gold Wing, который всегда стартует с первой передачи, и это единственная их большая проблема. Если бы они это решили, если бы байк мог начинать движение с 3 передачи, то всё было бы потрясающе.

А иногда бывает ситуация, когда вам, например, не нужна вторая передача, а вы на первой, но он сам автоматически может переключиться на вторую. И не важно, что вы делаете с ручным управлением, он всё-равно будет сбрасывать скорости.

ОВ: Насколько важно правильно сидеть райдеру на тяжелом мотоцикле?

ДП: Есть люди, которые немного откидываются назад, но я думаю, что чем ближе к вам расположен руль, тем лучше и удобнее вам будет во время вождения.

ОВ: Когда мы тормозим на обыкновенном тяжелом мотоцикле, то какова будет последовательность? Мы сначала тормозим передним, потом задним тормозом или одновременно двумя тормозами?

ДП: Я всегда рекомендую людям использовать два тормоза, потому что бывают экстренные ситуации. Например,

когда вам нужно быстро затормозить, чтоб вы не думали: о, какой я сейчас должен зажать тормоз, передний или задний? Это хорошая привычка - всегда использовать оба тормоза. То есть, используем их одновременно.

ОВ: Когда дорога хорошая и прямая, то у тяжелых мотоциклов, как правило, нет каких-либо проблем. Но если мы попадаем на дорогу с плохим покрытием, например съехали с трассы на деревенскую дорогу (гравий, грязь...), какие возникают особенности тяжелого мотоцикла на таком грунте?

ДП: На таком плохом бездорожье, будь то песок, гравий или грязь, я всегда рекомендую использовать задний тормоз. Потому что даже, если он у вас заклинит, то катастрофы не будет, по сравнению с передним тормозом. Если вдруг заклинит передний тормоз, то вы сразу упадете. Также необходимо держать голову прямо и смотреть вперед. Когда дорога становится скользкой, то многие люди сразу начинают смотреть прямо впереди переднего колеса. Этого нельзя делать.

ОВ: А существуют ли какие-то нюансы прохождения лежачих полицейских на Gold Wing или тяжелом Харлее?

ДП: Перед такими лежачими полицейскими вам нужно немного сбросить скорость, использовать серую зону, и не нужно сильно газовать. 10-15 км/ч будет вполне достаточно.

ОВ: Если, например меня в пути на тяжелом мотоцикле застал дождь, какие тогда нужно учесть нюансы? Безусловно, шины будут играть важную роль. Но нужны ли для безопасной езды под дождем особые навыки?

ДП: Многие, особенно начинающие мотоциклисты считают, что если пошёл дождь, то все станет очень плохо. На самом деле, это не так. Когда дождь только начал идти, то безусловно сцепление с дорогой немного теряется. Но как только он чуть-чуть уже прошел, то сцепление становится даже лучше, чем без дождя. Поэтому не нужно бояться этого. Если дождь льет очень сильно, как во Флориде например, то достаточно, чтобы прошло 20 минут дождя до того момента,



когда ехать будет совершенно комфортно и безопасно. Если дождь идет не слишком сильно, то примерно через час дорога становится идеальной. Просто нужно использовать здравый рассудок. Особых нюансов не расскажу. Примерно также, как и на машине. Безусловно не стоит ехать слишком близко к другим участникам дороги, не нужно сильно на поворотах наклонять мотоцикл и т.д.

ОВ: Существуют ли какие-то особенности на трассе, когда мы едем на тяжелом мотоцикле и собираемся например обгонять фуру, грузовик и т.д.?

ДП: Первое, что нужно помнить при обгоне машин, что это нужно сделать очень быстро, особенно если речь идет о грузовике. Также, когда речь идет о трассе, то многие люди предпочитают ездить в группе и вплотную, вместе с другими машинами. Я этого не рекомендую делать. Лучше смещаться вперед или назад, но не ехать в плотном потоке. Причина в том, что в такой сжатой группе сильно рассеивается внимание, и люди чаще

начинают допускать ошибки, например: резко останавливаются или внезапно занимают вашу линию. Лично я предпочитаю выбирать позицию впереди, но если у меня нет выбора, то я останусь позади.

ОВ: Кроме веса, какие еще существуют отличия у тяжелого мотоцикла от байков других типов?

ДП: Например у крупных туреров-круизеров достаточно ограниченный угол наклона - 32 градуса. В то время как у спортбайков - 45 градусов. Как видите, разница большая. Но это не значит, что с таким уровнем наклона, как у туреров-круизеров нельзя хорошо ездить. У меня есть одно видео под названием «Хвост дракона», в котором я прохожу в 18-и километровую трассу с огромным количеством разных поворотов. И в некоторых моментах видно, как я практически касаюсь земли во время поворота, чиркаю подножкой об асфальт.

ОВ: Давайте поговорим немного об особенностях прохождения поворотов на тяже-

лых поворотах. Расскажите пожалуйста об основных нюансах.

ДП: В первую очередь, если вы поворачиваете направо, то необходимо попытаться взять этот поворот, находясь максимально с левой стороны, так, чтобы у вас был хороший обзор. Во время поворота скорость должна быть такой, чтобы вы могли остановиться на той дистанции, которую видите. Если это 100 метров, и вы видите все в пределах 100 метров, то скорость должна быть такой, чтобы вы могли спокойно остановиться на 100 метровой дистанции. Также необходимо смотреть максимально далеко в поворот. Новички часто могут отвлекаться на другие элементы. Запомните, что вы едите туда, куда смотрят ваши глаза.

Если вы поворачиваете налево, то соответственно, необходимо расположиться максимально с правой стороны, чтобы обзор также был хорошим.

ОВ: Обычно на таких мотоциклах, как например Gold



Wing, существует огромное количество кнопок на приборной доске. Насколько важно человеку натренировать тактильный контакт с этими кнопками до того, как он начнет ездить? Чтобы он не думал во время движения, какую кнопку он сейчас нажимает.

ДП: Очень и очень важно, чтобы человек знал, где расположена каждая кнопка. Недавно я проходил некий экзамен как раз на Gold Wing. Примерно 15 минут я потратил только на то, чтобы разобраться, где какая кнопка расположена. И то, этого не было достаточно. По хорошему, человек должен в течение нескольких часов все изучить, перед тем, как вообще садится на мотоцикл. И самое главное - во время езды, человек ни в коем случае не должен отрывать глаза от дороги, чтобы посмотреть, что происходит на панели.

ОВ: А как можно натренировать эти движения, чтобы интуитивно знать, где находятся все кнопки?

ДП: Самый главный совет - всем этим нужно заниматься в гараже и ни в коем случае

не на улице. Я недавно купил несколько мотоциклов Harley. До этого, у меня много лет не было байков с радио. В итоге, я потратил не менее часа, чтобы только разобраться с этими кнопками.

ОВ: А как вы относитесь к мобильным телефонам во время езды на мотоцикле? Я знаю многих людей, которые ездят на тяжелых турерах. Они предпочитают, чтобы мобильный телефон у них был перед глазами. Насколько это допустимо?

ДП: Когда звонит телефон, всегда нужно остановиться на обочине и поговорить. Ни в коем случае нельзя смотреть на свой телефон или переписываться во время езды. Это очень сильно отвлекающий фактор. В США говорят, что на машине лучше ездить пьяным или под наркотиками, чем разговаривать по телефону - настолько это сильно отвлекает водителя. А на мотоцикле это еще хуже. Я недавно видел парня на Harley-Davidson, он одной рукой держал телефон и пытался на кнопки нажимать, а второй рукой пытался управлять байком. Его то и дело уносило от одной линии к другой.

Я посмотрел на него и подумал: как он до сих пор жив..?

ОВ: Могли бы вы составить список из 5 пунктов «нельзя», которые не стоит делать на байке. Мы не говорим сейчас о мобильном телефоне или алкоголь. Только в части навыков управления и езды на мотоцикле.

ДП:

1. Первый совет: никогда не используйте передний тормоз, когда вы на низкой скорости входите в поворот.

2. Никогда не смотрите перед колесом на землю. Смотреть нужно минимум на 12 секунд вперед.

3. Никогда не покупайте новый мотоцикл без системы ABS. ABS - это то, что спасает наши жизни. Когда Harley выпустили одну из моделей с системой ABS, они решили провести некий тест: проверить, насколько быстрее возможно затормозить на обычном мотоцикле, у которого нет этой системы. Представляете, что нам, в таких контролируемых условиях понадобилось минимум 12 раз, чтобы хотя бы на





30-40 см раньше остановиться, чем на байке с ABS. Не знаю, как в Европе, но в США до сих пор есть некоторые мотоциклы без этой системы, однако 800 экстра долларов определенно стоят этого и нужно всегда брать мотоциклы с ABS.

4. Ехать нужно только по своему пути, по своей дороге. Если вы едите с группой куда-то, то никогда не нужно смотреть на других. Всегда едьте в свой темп. Я видел очень многих людей, которые отстали от группы, и потом решили их догнать. И хотя они знали, куда все едут, все-равно попадали в ужасные неприятности.

5. Никогда не покупайте мотоцикл, который не подходит под уровень ваших навыков.

ОВ: А как определить, подходит мотоцикл под уровень моих навыков или нет?

ДП: Очень просто. Шаг первый - изучаете мои видео. Далее, если вы на спортстаре, и можете все упражнения легко проделать, значит вы готовы к большому мотоциклу, а если есть проблемы с выполнением, значит пока рано.

Все, что мы делаем на занятиях - это пытаемся проходить через препятствия. И если человек не может маленькую горку на 15 км/ч преодолеть, то как он сможет с машиной справиться, которая едет 80 км/ч.

ОВ: Можем ли мы сказать, что ваша программа - это некий тест на право вождения тяжелого мотоцикла в городе?

ДП: Да, это будет очень хороший тест для вас. И также я хотел бы добавить б пункт запрета на мотоцикле - если вы новичок, то никогда не возите с собой пассажиров. А люди это делают постоянно.

ОВ: Поскольку вы упомянули езду с пассажирами, могли бы рассказать об особенностях их перевозки?

ДП: Во-первых, тормозная дистанция будет на-

много длиннее. Угол наклона мотоцикла будет меньше. Например, если раньше был 32 градуса, то с пассажиром будет 29 градусов, потому что подвеска проседает больше на 2,5 - 4 см. Ну и конечно, повороты необходимо проходить на более медленных скоростях.

ОВ: Какую бы свою работу вы порекомендовали уже опытному райдеру?

ДП: Моя программа «Води как профи» - это пожалуй самая детальная программа из всех, что я когда-либо делал. Она включает в себя несколько уровней: новичок, профессиональный уровень, эксперт. Я рекомендую изучить все три уровня каждому райдеру.

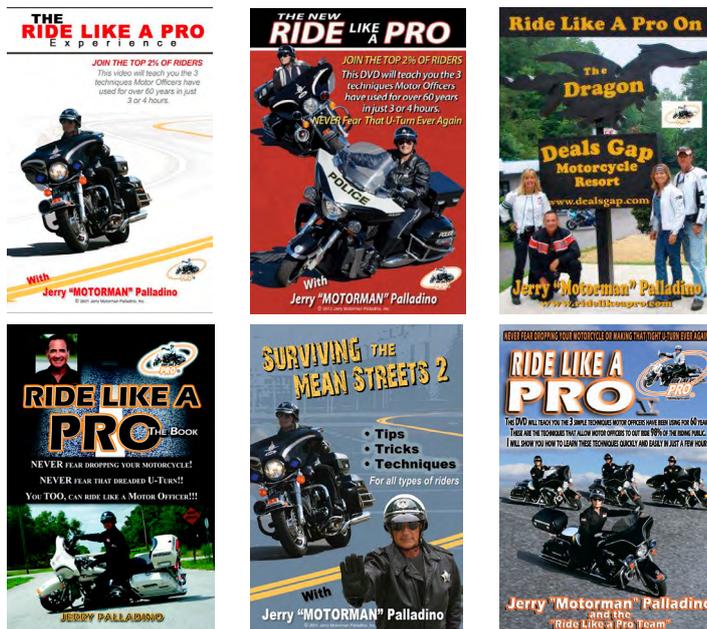
ОВ: Спасибо большое за ваше время, внимание, а также за ваш труд.

ДП: И вам спасибо за то, что связались со мной. Как я уже сказал раньше, о мотоциклах я могу говорить хоть целый день.

Текст подготовила журналист "Roll-On" Екатерина Сидорова



Донна и Джерри Палладино



Курс обучающих видео и книги Джерри Палладино

ПЕРЕВОД КНИГИ НА РУССКИЙ ЯЗЫК ОСУЩЕСТВЛЕН ПРИ СПОНСОРСКОЙ ПОДДЕРЖКЕ НИИ "ИССЛЕДОВАНИЯ ПОВЕДЕНИЯ ЧЕЛОВЕКА В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СИТУАЦИЯХ", РУКОВОДИТЕЛЕМ КОТОРОГО ЯВЛЯЕТСЯ АКАДЕМИК ЕВРОПЕЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК УКРАИНЫ DR. МАЛЬЦЕВ ОЛЕГ ВИКТОРОВИЧ.

JARVIS

ПЕРЕВЕДЕНА
НА РУССКИЙ ЯЗЫК

ПОКОРИТЬ ЖЕЛЕЗНОГО ГИГАНТА:

ГРЭМ ДЖАРВИС

Поклонников мотоспорта и офф-роуд мотоциклистов в ближайшее время ожидает сюрприз – совместная книга Dr. Мальцева и Джарвиса о навыках, Эндуро, Хард-эндуро и программе тренировок, изложенной простым научным языком!

не видно за всегда невозмутимым выражением лица Гримбо (как иногда называют Грэма, от слова "grim" – "угрюмый"), и что может достичь человек, когда в нем есть упорство и значимая цель в жизни.

В русскоязычном мире число людей, глубоко уважающих достижения и технику езды Грэма Джарвиса, – просто бесчисленное множество. Думаем, каждый из вас сможет почерпнуть для себя что-то важное из этой книги, независимо от того, занимаетесь ли вы Хард-эндуро, Триалом, Мотокроссом или любым другим видом спорта. Кого-то вынуждает жизнь, а кто-то сам стремится стать чемпионом. Так или иначе, независимо от поставленной цели – будь то победа на Эрцбергском родео (Erzberg rodeo), победа оппонента в поединке или выполнение задачи в профессиональной деятельности, – принципы едины. В любой деятельности на том или ином этапе возникают духовные, психологические, физические препятствия, с которыми человеку предстоит справиться. На наш взгляд, данная книга интересна тем, что описывает и демонстрирует на примерах из жизни, чего может

достичь человек при наличии упорства, мудрого ментора, условий и значимой цели. Это те компоненты, которые современное общество не считает необходимыми. Однако именно эти составляющие сделали Грэма лучшим в мире гонщиком Хард-эндуро. При этом он остался крайне скромным человеком и по сей день считает, что ему есть чему поучиться и куда расти.

Перевод с английского на русский выполнил научный сотрудник института, журналист Каныкей Турсунбаева. Редактор текста: Мария Сапаркина.

ПРИОБРЕСТИ
КНИГУ ДЖАРВИСА

WWW.ROLL-ON.ORG



«Я здесь,
чтобы побеждать.
И я это сделаю»

ПУТЬ К УКРОЩЕНИЮ БЫКА

Представляем вашему вниманию беседу с талантливым мотогонщиком, трехкратным национальным чемпионом по мотокроссу среди любителей и шестикратным чемпионом по мини-мото-суперкроссу Дерекостелла (Derek Costella). Когда одни дети еще играли в песочницах, или учились ездить по прямой на своих велосипедах, Дерек, уже во всю придумывал как сделать самые высокие и дальние прыжки на велосипеде. Спустя время он пересел на мотоцикл, и в этот момент жизнь обрела иной смысл – стать лучшим в том, что ты любишь больше всего.

В период с 2003 по 2009 года Дерек был гонщиком Суперкросса, а также Супермото на всемирных экстремальных играх (X-Games). За время существования турнира MiniMotoSX, Дерек Костелла стал единственным гонщиком, выигравшим больше всего призов. А в 2008 году Костелла стал первым гонщиком, победившим за одну ночь сразу в двух номинациях на турнире «Самая большая гонка мини-байков на планете» – в классе 10-дюймовых и 12-дюймовых колес. В 2017 году вышла книга «Мотокросс: сердце мотогонщика» повествующая о жизненном пути Дерекостелла и становлении профессиональным мотогонщиком в индустрии мини-байков.



PhD. Олег Мальцев



Дерек Костелла

О своей любви и страсти к мотокроссу, а также о том, какие необходимо обрести навыки для уверенного управления байком и сколько на это нужно времени, вы узнаете из беседы журналиста, криминолога, ученого PhD Олега Мальцева и трехкратного национального чемпиона по мотокроссу среди любителей и шестикратного чемпиона по мини-мото-суперкроссу Дерек Костелла.

PhD. Олег Мальцев: Я бы хотел поговорить с вами о Мотокроссе и о нюансах езды на байке.

Дерек Костелла: Я с радостью, давайте.

ОМ: Давайте представим, что я в мотоциклах вообще не разбираюсь. Не знаю, что такое езда по бездорожью, а мотоцикл видел только, проезжающим мимо меня по дороге. Как бы вы объяснили, в чем разница между ездой по бездорожью и ездой по городу?

ДК: Во-первых, ездить на мотоциклах по бездорожью и по нормальным улицам - легко и это потрясающе. Но если вы слишком много будете требовать от мотоцикла на бездорожье, то он начнет плохо себя вести и трястись. Если это произойдет, вы сразу понимаете, что нужно сбавить темп. В Мотокроссе самое главное - это то, что вы буквально ныряете внутрь земли. А уличную езду, я бы сравнил с чем-то спокойным, как например, написание стихов. Вы можете широко входить в поворот и срезать, если это необходимо.

ОМ: Можно ли сказать, что те, кто хорошо ездят по

бездорожью, будут также хорошо ездить и в городе?

ДК: Да. Приведу пример из моей практики. Когда я занимался Супермото, и участвовал в соревнованиях, то они проводились на улице. То есть, половина трассы была бездорожьем, а вторая половина - улица. Организаторы предпочитали собирать райдеров из Мотокросса. Именно мотокроссовцы очень хорошо справляются с обычной ездой, потому что они довольно агрессивные райдеры.

ОМ: С чего бы вы порекомендовали начать? Например, какой лучше выбрать мотоцикл?

ДК: Несмотря на то, что я был профессиональным райдером по бездорожью, участие в других видах спорта сделало меня лучше, как профессионала, в целом. Поэтому, когда мы говорим о мотоцикле, я думаю, что новичку нужен не сильно мощный байк, четырехтактный с системой охлаждения. Такой байк не будет сильно перегружаться и человек сможет детально разобраться, как работает сцепление, газ, тормоза, как правильно держать пози-

цию тела и т.д. А после этого, при необходимости, уже можно переходить на более мощный байк.

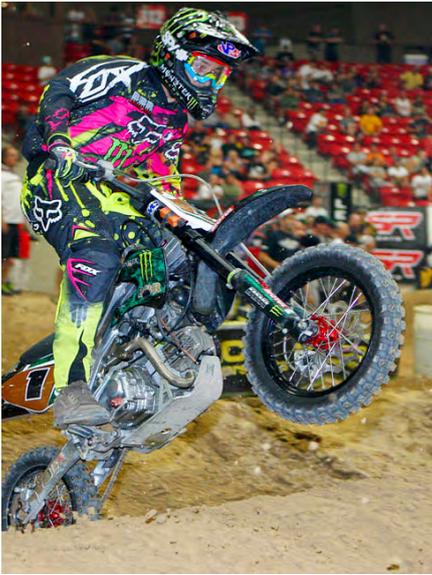
ОМ: К примеру мотоцикла 200 СС или 300 СС будет достаточно для начала?

ДК: Это, безусловно, во многом зависит от размера человека. Но если предположить, что человек не сильно крупный, то я бы начал от 150 СС до 250 СС. У Honda, например есть очень хорошие модели именно таких байков.

ОМ: А с чего необходимо начинать учиться ездить на мотоцикле?

ДК: В первую очередь необходимо под человека хорошо настроить байк. Руль должен подходить, руками нужно легко дотягивался до всех рычагов и т.д. После этого, я бы учил его делать большие овалы, сначала вперед, а потом назад. Затем, я научил бы его делать упражнение «восьмерку». На третьем шаге, научил бы его подниматься и спускаться с горки, чтобы он понял, как работают тормоза.

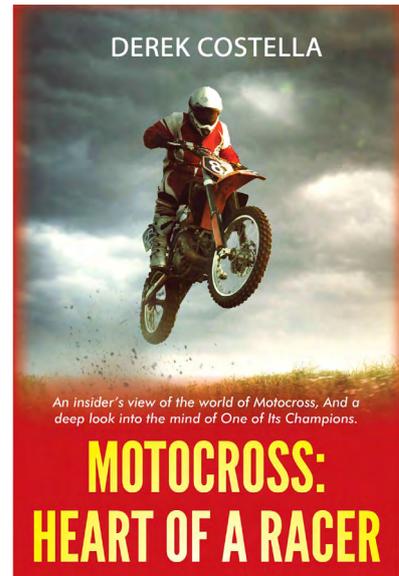
ОМ: Я бы хотел обобщить то, что мы обсудили и потом



2011 GEICO MiniMoto SX



Derek Costella is the King of MiniMotoSX 2008



Мотокросс: сердце гонщика
Инсайдерский взгляд на мир мотокросса и глубокий взгляд в разум одного из его чемпионов

пойдем дальше. Итак, сначала необходимо настроить байк под человека. Руль подходит, сцепление и тормоз стоят в параллели рук, чтобы я и в оттяжке, и в стойке спокойно доставал до них. Обе руки должны быть под прямым углом, относительно рычагов сцепления и газа...

ДК: Конечно, всех учат так, что руки должны быть идеально прямыми. Это правильно, и я так делаю, но только когда вхожу в поворот. После того, как я вошел в поворот, мои локти гуляют буквально везде. Это можно видеть на моих видео. Но всех учат так, как я сказал и это правильно. Если для человека это работает, и его стиль позволяет так ездить, то это нормально. Но должен сказать, что у каждого райдера свой стиль, и такие вещи, как положение рук также отличаются у разных райдеров.

ОМ: Двигаемся далее. Мы подогнали руль, рычаги... Сидеть необходимо ровно по центру подножек, верно?

ДК: Да, но нужно быть

очень гибким и расслабленным. Безусловно всех учат сидеть прямо, но байк же постоянно двигается. Более того, на пути могут встречаться препятствия в виде кочек, ям и т.д., где вы можете удариться, если будете сидеть слишком прямо или напряженно. Очень важно во время движения быть максимально расслабленным, как жгут.

ОМ: Следующим шагом мы учимся ездить по кругу, верно?

ДК: Да, тренируемся ездить по кругу. Почему по кругу? Потому что данная геометрия очень предсказуема. Человек сделал круг, и он знает, что будет на следующем круге. Так он понемногу будет повышать свою уверенность. После того, как он научился правильно делать круги в одном направлении, необходимо то же самое проделать в другую сторону. И только после этого переходим к упражнению «восьмерка». Потому что «восьмерка» уже заставляет вас быстрее думать. Вы только сделали пол круга, как вам нужно уже поворачивать. Это очень полезное

упражнение. Примерно также любой человек учится ездить на велосипеде.

ОМ: Затем необходимо научиться ездить на горку и с горки, верно?

ДК: Да. Но крайне важно, при спуске вниз, немного податься вперед корпусом и согнуть руки в локтях. А когда мы поднимаемся наверх, то положение тела будет немного другим. Мы как бы висим, и корпусом немного тянемся вперед.

ОМ: Как убедиться, что я правильно сижу на мотоцикле? Как это проверить?

ДК: Ключевой фактор - это находиться в нейтральной позиции на байке. Например, когда вы заходите в поворот, и на пути встречаются какие-то препятствия в виде кочек, вы сможете податься немного вперед или назад. Нейтральная позиция - это посадка райдера перпендикулярно подножкам. Руки должны быть квадратными, тело расслаблено, а ноги должны быть напряжены, чтобы вы могли свободно работать запястьями.

ОМ: Расскажите пожалуйста, как научиться ездить в стойке?

ДК: Во-первых очень важно хорошо познать свой мотоцикл. Я учил людей так: мы ходили на трек и я заставлял их стоя ездить по всему треку, будь это поворот, прямая или даже прыжки. Когда вы поворачиваете в стоячем положении, это очень странно, но когда вы поймете, что происходит с байком, вам в будущем будет значительно легче, когда вы будите садиться и вставать. После этого, когда они по треку поехали, я их заставлял ездить стоя и ничего не использовать кроме переднего тормоза. После этого, они ездили стоя и ничего не использовали, кроме заднего тормоза.

ОМ: Правильно ли я понимаю, что внедорожный мотоцикл управляется ногами, а стритбайк управляется в большей степени руками?

ДК: Да. По улице стритбайки ездят как-будто по стеклу, по идеально ровной поверхности. В этом случае райдер чаще всего использует верх тела и руки. А что касается езды по бездорожью, то мы используем все, но больше всего - ноги, чтобы удерживать байк в прямом положении. Можете конечно попробовать управлять руками на бездорожье, но вы очень устанете уже после первого круга.

Я нашел еще одну модель, которая прекрасно объясняет разницу между уличной ездой и ездой по бездорожью. Уличную езду можно сравнить с плаванием на корабле. Это очень мягко, поэтично и деликатно. Но когда мы ездим по бездорожью - это настоящий хаос. Вы как будто укрощаете быка. Вам нужно постоянно за

него удержаться.

ОМ: А сколько человеку нужно времени, чтобы этого быка укротить?

ДК: Все зависит от того, насколько быстро человек обучается. Если он уже знает все основы и очень быстро обучаем, то понадобится примерно год, чтобы полностью укротить быка. И это только в том случае, если он не будет пропускать тренировки, и будет заниматься постоянно.

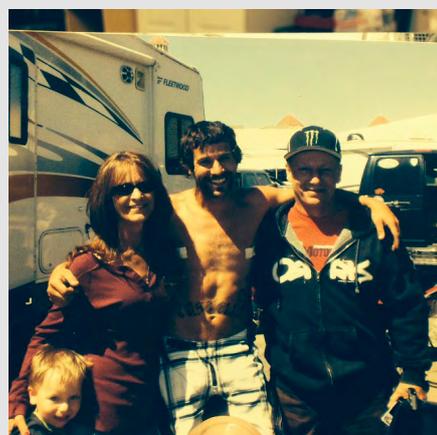
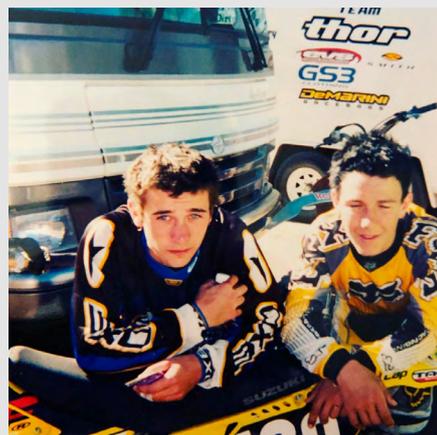
ОМ: По вашему мнению, трех раз в неделю достаточно тренироваться для хорошей езды на мотоцикле?

ДК: Я бы порекомендовал тренироваться 5 раз в неделю. В моей карьере был период, когда я тренировался только 3 раза в неделю. У меня не было возможности делать это чаще. Но я дополнял тренировки на байке другими вещами. Например, я ходил на плавание, в спортзал, и ездил на велосипеде.

Помню, когда я только учился ездить на байке - у меня все очень плохо получалось. Но я смотрел на профессионалов по телевизору и говорил сам себе: если они так могут, значит и я смогу. Это меня очень заводило, и прогресс становился сильнее и сильнее.

ОМ: 2 часа для одной тренировки достаточно?

ДК: За 2 часа тело будет очень сильно уставать. Когда я соревновался на профессиональном уровне, я делал 3 заезда по 20 минут. То есть всего один час, но вечером еще мог пойти в тренажерный зал. И это на профессиональном уровне.



Расскажу вам одну забавную историю. Учитывая то, что езда на мотоцикле и мысли об этом заполняют буквально всю мою жизнь, я однажды взял руль мотокроссового байка, принес его в спортзал, повесил на турник, и качался на этих рукоятках, чтобы руки не отвыкали от руля. Рукоятки на этом руле были розовыми, и все, глядя на меня хохотали, а я не обращал внимания и усердно занимался.

ОМ: Вы говорили про велосипед. Внедорожный велосипед помогает оттачивать навыки?

ДК: Я считаю, что нужно использовать любой инструмент для того, чтобы «кормить основное дитя» - мотоцикл. Поэтому я ездил на внедорожным велосипеде и на обычном городском велосипеде, и даже на мини-байке, который похож на мотоцикл, но это велосипед.

Иногда я ездил на велосипеде по 100 миль, что занимало несколько часов. Это очень хорошая кардио тренировка, позволяющая также восстанавливаться после больших нагрузок.

ОМ: Двух раз в неделю занятий на велосипеде достаточно?

ДК: Да, можно. Если вы много времени проводите на велосипеде, можно уменьшить количество тренировок на мотоцикле.

Однако, на самом деле это невозможно. Это то же самое, что сказать человеку - «Ты давай готовься на экзамен, но только совсем чуть-чуть».

ОМ: А чем плавание полезно для Мотокросса?

ДК: В воде мы используем все наше тело, чтобы плыть. Это один из основных инструментов для Мотокросса. Конечно проплыть несколько бассейнов туда и обратно - это легко. Но если вы будете плавать 45 минут без перерыва, то через какое-то время вода как бы сжимает вашу грудь в некую капсулу. В этот момент становится сложно дышать. Но это прекрасная кардио тренировка, которая позволяет повысить общую выносливость организма.

ОМ: Какие упражнения можно делать в зале, чтобы повысить свои навыки на Мотокроссе?

ДК: В джиме все, что связано с балансом будет вам в помощь. Особенно те упражнения, которые заставляют вас думать, пока вы это делаете. Это очень хорошо, потому что в Мотокроссе будет то же самое. Опишу вам одно из упражнений, которое я делал. В зале были большие надувные мячи для фитнеса. Я становился на такой мяч, держал баланс и в это время кидал другой мячик в стену и ловил его. Это очень хорошее упражнение на баланс. Когда мы ездим на внедорожным байке, то по сути, все тело тренируется, однако в джиме я особое внимание уделял тем частям тела, которые в меньшей степени задействуются во время езды. Это спина и корпус. Также я очень рекомендую делать растяжку.

И самое главное, что все эти маленькие компоненты, разные виды тренировок - все это усиливает вас, добавляет уверенности и готовит к большому делу, а именно, к езде по бездорожью.

ОМ: Возвращаясь к мотоциклу, какой шаг в обучении будет следующим, с точки зрения езды по бездорожью?

ДК: Далее мы учимся делать прыжки, а потом и поворачивать в прыжке. Начинаем прыгать на маленькую высоту, а потом все выше и выше. Кроме самого прыжка в воздух, очень важно научиться правильно отталкиваться и приседать во время приземления. При прыжках ключевую роль играют наши ноги.

ОМ: Далее я бы хотел задать вопрос о психологии. Ка-

кое самое главное психологическое препятствие вы могли бы выделить в вождении внедорожного мотоцикла?

ДК: Самое главное, с моей точки зрения, чтобы у вас не было каких-либо сожалений, когда вы уже садитесь на байк. Когда вы сели на мотоцикл, не должно быть таких мыслей: ой, нужно было побольше потренироваться, больше на велосипеде проехать и т.д. Когда вы стоите на старте - все ваше внимание должно быть на предстоящей езде. Если есть пробелы в ваших тренировках, и они в вашей голове, то у вас будут серьезные проблемы.

ОМ: А теперь я бы хотел задать один глупый вопрос. Как поставить мотоцикл на одно колесо при помощи сцепления?

ДК: На самом деле, это сделать очень легко. Нужно зажать сцепление и потом плавно его отпуская, добавить газ, и подняться одним колесом вверх. Важно очень хорошо чувствовать сцепление и знать, как ведет себя байк. Когда колесо уже поднято вверх, то многие люди начинают его как бы волочить задним тормозом. Я этого не делаю. Чтобы удерживать байк в Вилли я использую только свой баланс без тормозов.

Также важно запомнить, что нельзя сцепление отпустить резко, одним пальцем все время придерживаем рычаг, иначе вы подниметесь слишком вертикально. И также, чтобы поставить мотоцикл назад, нужно использовать сцепление.

ОМ: То есть, мы мотоцикл в Вилли держим при помощи сцепления, верно?

ДК: Да, там, где оно есть.

Но также я очень люблю небольшие мотоциклы, у которых нет сцепления. Я их называю идеальным сооружением для практики Вилли. В этом случае я использую только передачи и газ.

ОМ: Тогда вы держите мотоцикл в Вилли только при помощи газа?

ДК: Да. А также я использую вес своего тела, чтобы откинуться резко и поднять мотоцикл на одно колесо. Сначала наклоняем тело вперед, а затем одновременно открываем резко газ и откидываемся назад.

ОМ: Руки в этот момент должны быть прямые или согнутые?

ДК: Я начинаю с прямыми руками, а потом когда поднимаюсь вверх, уже сгибаю их.

То, о чем мы сейчас говорим, может показаться неким весельем. На самом деле, делать Вилли, прыгать через бревна и различные препятствия - крайне важно, потому что эти вещи сделают вас, как райдера лучше и профессиональнее. Когда вы будете ездить на мотоцикле, вы точно будете знать, что ожидать от вашего мотоцикла, особенно, когда произойдет что-то, похожее на Вилли и т.д. Все эти упражнения дают в итоге вам полный контроль над мотоциклом.

Приведу вам пример из моей практики. Был период, когда я ездил на Сузуки, они нас тогда спонсировали. Однажды, когда я должен был тренироваться - был очень сильный ветер. Но этот день научил меня всему. Теперь я могу ездить в любых условиях, под любым ветром. Что произошло? Когда я прыгал, ветер настолько сильно дул, что мне пришлось свой мотоцикл в воздухе держать горизонтально, чтобы ветер проходил сверху и снизу меня. А потом, перед тем, как приземлиться, я его немного выравнял, чтобы с силой ветра мы вместе приземлились на землю.

ОМ: Прямо, как летчик.

ДК: Именно так я себя и чувствовал. Если пытаться при таком ветре держать мотоцикл вертикально, то вас просто снесет в сторону. А если положить его на бок, то ветер пройдет сверху и снизу. И когда я делал это упражнения, то чувствовал себя, как летающий змей.

ОМ: Какой совет вы бы дали начинающему райдеру? Один, самый важный совет.

ДК: **Запомните: насколько много усилий вы вложите в это, столько вы и получите.** Нужно четко отдавать себе отчет в том, чего вы хотите. Если вы хотите стать потрясающим или лучшим водителем, значит нужно соответственно тренироваться, полностью отдавая себя тренировкам и совершенствованию навыков. Если вам хочется просто веселья, значит веселитесь. Но я бы рекомендовал вложить в свою тренировку все, что есть в этом мире, все, что возможно, потому что результаты сложно с чем-то сравнить. Это потрясающее чувство, когда ты становишься лучшим в своем деле. Я по сей день, каждый раз полностью отдаюсь этому спорту, и по сей день я использую эти навыки во всем, даже в простой повседневной жизни. Я просто без ума от езды и это потрясающе.

Вот почему моя книга называется «Сердце мотогонщика», потому что я вложил в это свою душу и сердце. Я участвовал в разных видах спорта, я становился лучше и лучше. Это можно сравнить с Американскими горами, на которых ты катаешься. Но сейчас я буквально чувствую себя владельцем этих Американских гор.

Текст подготовила журналист "Roll-On" Екатерина Сидорова



«Я могу честно вам сказать, что нет ничего другого в мире, чего я когда-либо так сильно хотел, как подчинить себе мотоцикл и трек на глазах у толпы»

Мотоспорту в СССР - Быть!»



До Великой Отечественной войны мотоспорт был на подъеме: с середины 30-х годов тов. Сталин оценивал спортсменов как мобилизационный резерв на случай войны. Был популярен лозунг: «Сегодня – спортсмен, завтра – боец».

Василий Иосифович Сталин, сын великого вождя, очень любил мотоциклы и внес большой вклад в развитие советского мотоспорта: по его заказу производились гоночные мотоциклы, а сила полномочий давала возможность обеспечить соревнования зрителями (для офицеров посещение было обязательным). Осенью 1948 года Василий Сталин начал создавать мотокоманду ВВС. Туда он пригласил многих уже известных гонщиков и одаренных молодых спортсменов из клубов «Трудовые резервы», «Динамо», «Буревестник» и других. В итоге он скомплектовал сильнейшую в стране мотоциклетную команду, которая позже, в 1953 году, составила основу мотокоманды ЦСКА. В Советском Союзе соревнования на мотоциклах по своей значимости приравнивались к военной подготовке. В то время даже известную военную песню переиначили: «Мотоциклисты, Сталин дал приказ». Тогда в стране массовому спорту уделяли серьезное внимание, потому как массовый советский спорт работал на оборонку. «Мускул свой, дыхание и тело тренируй с пользой для военного дела!»



Движение имеет сложный ритм, в котором одновременно бьется множество импульсов. В основе этого - двигатель с его тонкой смесью звуков, восемьдесят взрывов в секунду, камеры на толкателях клапанов, толкающие стержни на стержнях клапанов, клапаны на седлах, вращающиеся и скачущие шариковые подшипники, зубцы сцепления и удары в масле, пульсация масляных насосов, шипение газов, удары цепей по звездочкам, все это безумие металла в движении, удивительно, что оно может длиться хоть минуту, но ему придется проработать тысячи часов, чтобы снова отвезти меня домой. Сквозь все эти смешанные и размытые импульсы мне кажется, что я слышу медленный и ровный ритм, ударов движения вверх и вниз, вверх и вниз, различных на три полтона, за секунду тональность стремится вверх, ещё секунда – и вниз; когда я вслушиваюсь, он становится яснее, безошибочнее.

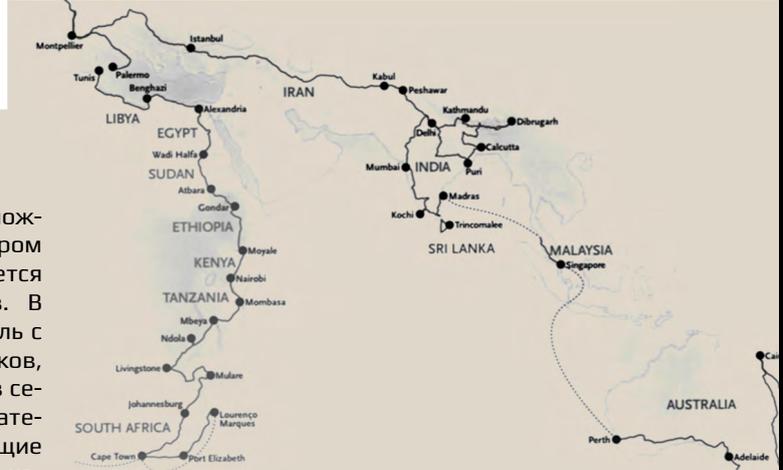
Он действительно доносится оттуда или это я его изобретаю? Пульс моего собственного тела перехватывает звук, изменяя его током крови? Как я ни стараюсь, я не слышу пульсации. Однако в оркестре звучат и другие инструменты. Лацкан летящей куртки щелкает по моему плечу, как барабан в чайнике, мой слишком длинный ремешок на подбородке бьется о татуировку на шлеме, и, несомненно, есть также вибрация, слабое покалывание, идущее от опор для ног, ползущее вверх до седла и руля, эти вибрации комфортны на скорости в пятьдесят миль, отчетливо неприятны в шестьдесят пять, а затем снова выравниваются в семьдесят.

После 2500 км пробега на панели я считаю, что байк обкатан, а я езжу со скоростью семидесяти миль и более. На автостраде нагрузка не оказывает видимого эффекта, пока я не увеличиваю скорость выше восьмидесяти на повороте и не чувствую начала неприятного колебания.

Я обратно снижаю до семидесяти и наклоняюсь вперед, чтобы навстречу было меньше воздуха. Так, полный бак позволяет проехать почти три часа без остановки, три часа размышлений и рассуждений, размышлений о прошлых ошибках, о будущих опасностях.

Почему я так много думаю о низменных сторонах жизни, когда настоящее так радует и приносит удовлетворение?

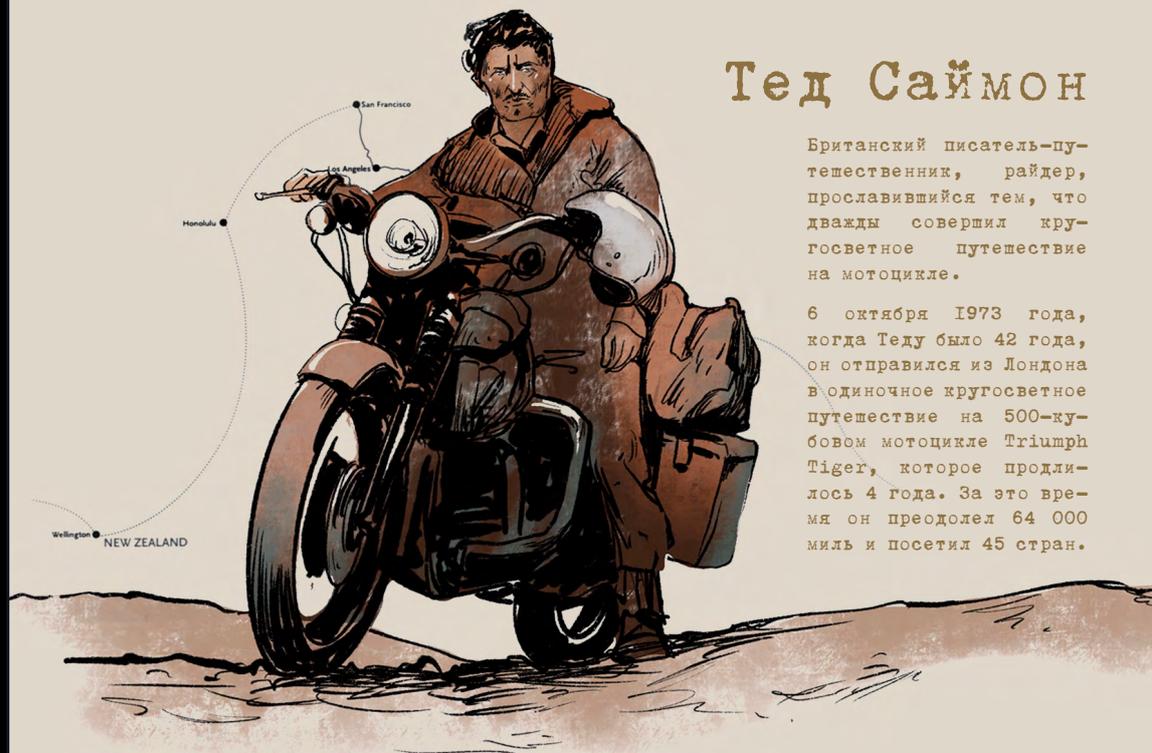
[из книги Т.Саймона "Путешествие Юпитера"]



Тед Саймон

Британский писатель-путешественник, райдер, прославившийся тем, что дважды совершил кругосветное путешествие на мотоцикле.

6 октября 1973 года, когда Теду было 42 года, он отправился из Лондона в одиночное кругосветное путешествие на 500-кубовом мотоцикле Triumph Tiger, которое продлилось 4 года. За это время он преодолел 64 000 миль и посетил 45 стран.



ОЛЕГ МАЛЬЦЕВ

СЦЕПЛЕНИЕ

НОВАЯ
КНИГА

- ГЛАВА 1. Проблемы с мотоциклом
- ГЛАВА 2. Научная модель сцепления
- ГЛАВА 3. Формула отношения скорости и препятствий
- ГЛАВА 4. Ночь и разные полосы препятствий
- ГЛАВА 5. Почему не подходят программы мотошкол
- ГЛАВА 6. Как начать ездить?
- ГЛАВА 7. Некоторые проблемы
- ГЛАВА 8. Некоторые соображения
- ГЛАВА 9. Малое мото-путешествие
- ГЛАВА 10. Мото-братство

Книга "Сцепление" является продолжением исследовательской работы академика Олега Мальцева в области приобретения навыков на примере вождения мотоцикла. Первая часть этого исследования легла в основу книги "Как научиться водить мотоцикл", написанной в соавторстве с Ником Айничем. Каждая из этих книг последовательно раскрывает теорию самостоятельной тренировки на мотоцикле.

Мотоцикл, вообще, это некая целостная система, управление которой скорее схоже с управлением самолета, нежели с автомобилем. Но, прежде, чем начать тренировки на мотоцикле, то есть приобретение навыков вождения, иметь в наличии не просто мотоцикл, а тот, который будет соответствовать тем условиям, в которых будут проходить тренировки.

Если в первой книге "Как научиться водить мотоцикл" акцентировалось внимание на том, что нужно приобрести мотоцикл, на котором вы будете ездить, то в этой книге внимание читателя будет обращено на необходимость постановки вопроса накануне покупки мотоцикла: "где я буду ездить?". Постановка данного вопроса вскрывает целый перечень параметров, которому должен соответствовать мотоцикл и ряд проблем, с которыми будущий райдер столкнется.



УЗНАТЬ О ВЫХОДЕ КНИГИ
ВЫ МОЖЕТЕ ЗДЕСЬ

WWW.ROLL-ON.ORG

Автор статьи: основатель мотожурнала «Roll-On», журналист, европейский ученый, глава НИИ «Память» им.Г.С. Голова, автор культурных научных работ в области криминологии, психологии, социологии и философии. Ph.D. Олег Малышев

ПОЧЕМУ НЕ ПОДХОДЯТ ПРОГРАММЫ МОТОШКОЛ



Методологический вопрос программы подготовки крайне важен и касается не только обучения вождению мотоцикла, но и любых видов деятельности, с которыми сталкивается человек, и хотел бы им обучиться. Почему предлагаемые в мире программы мотошкол не подходят? Чтобы ответить на данный вопрос, предлагаю совершить путешествие в тот исторический отрезок, когда мотокультура только зарождалась.

ЭКСКУРС В МОТОКУЛЬТУРУ

Мотокультура – это культура путешествий на мотоцикле, жизни на мотоцикле или жизни с мотоциклом. Что касается времен Советского Союза, то как таковой мотокультуры, как, например, в США, не было. Мотоциклы были, они даже популяризировались – проводились туристические слёты, мотопробеги, любительские соревнования, только в основной своей массе использовались совершенно с иной целью – были скорее инструментом для выполнения определенно-го рода задач.

Например, в милиции, что в советских фильмах и даже мультфильмах широко освещалось («Берегись автомобиля», популярный мультфильм о попугае Кеше и др.). Мотоциклы использовались и в других специальных подразделениях. Наши с вами соотечественники прошли на мотоциклах Великую Отечественную и доехали на них до Берлина. То время известно мотоциклами Урал – доработанными моделями немецких мотоциклов BMW. То есть мотоциклы использовались в армии, милиции, спецлужбах, но это был ограниченный круг лиц и массовой мотокультуры в Советском Союзе не было.

На мотоциклах ездили и обычные граждане, и довольно много, кто, конечно, имел возможность купить мотоцикл, ведь для этого необходимо было в очереди постоять. Только вот основное их назначение не имело отношение к спорту или мотоцикл не являлся частью жизни, как для настоящих байкеров. Мотоци-

клы были просто как средство передвижения, чтобы, например, съездить на дачу. И, безусловно, были мотошколы, где проходили обучение и получали права категории "А" на вождения мотоцикла. Только вот эксплуатация мотоциклов и наличие мотокультуры – это не одно и то же. И ещё одно – в СССР как таковая невозможна была контркультура, всё контролировалось государством. Поэтому мотокультура, подобная западной, здесь и не была создана.

Что касается мотопроизводства, как во времена Советского Союза, так и сейчас, Россия, Белоруссия, Украина не являются лидерами этого сегмента рынка. Когда речь идет о потребительском рынке, Россия в данной сфере не имеет лидирующих позиций. Если взять военную промышленность, космическую индустрию – здесь ситуация иная, Россия, как и СССР, далеко шагнула вперед. В России, Белоруссии, Украине не производят мотоциклы, которые бы занимали достойные позиции в мотоиндустрии и остались бы на тех же позициях, что и раньше. Оглянитесь вокруг, никто не ездит на Уралах, ИЖах, вы видите Kawasaki, Harley-Davidson, Suzuki, Yamaha.

Мотокультура появляется только с момента распада Советского Союза, то есть в 90-х годах. Начинают развиваться и мотокультура, и субкультура мотоциклистов, и мотошколы. Люди поняли, что на этом можно зарабатывать деньги, и начинают открываться мотошколы, только в этих школах программы подготовки были скопированы у тех, кто в данной области работали уже давно и имели свои разработки. И в Советском Союзе были шко-

лы, где можно было пройти какую-то подготовку и получить права, только эти учреждения не имели ничего общего с мотошколами. Поэтому зарождающаяся мотокультура была привнесена с запада, а программы подготовки в открывающихся школах скопированы оттуда же, по сути, изначально вообще ни о каких программах подготовки речи не шло.



ИМЗ М-61 из к/ф "Берегись автомобиля" (1966)



Ява-350 из к/ф "Бриллиантовая рука" (1968)



Днепр К-750 из к/ф "Королева бензоколонки" (1962)



Колонна советских мотоциклов М-72 и танков Т-34-85 на марше под Одессой. 3-й Украинский фронт.



На фотографии видны мотоциклы М-72 с коляской. Западный фронт, Можайская линия обороны.



КАК Я ПОКУПАЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ МОТОЦИКЛ

Расскажу вам историю о том, как я покупал свой первый мотоцикл и учился вождению. По сути, моя история не новая и все, кто длительное время ездит на байках, рассказывают аналогичную, например, Джерри "Motorman" Палладино. Когда он покупал свой первый мотоцикл еще в 1974 году, то первую инструкцию о том, как его водить, он получил от продавца, у которого он купил мотоцикл. Продавец сказал: «Вот байк, вон дорога, удачи!». И почти 20 лет эти слова были единственными указаниями о том, как ездить на мотоцикле.

Моя история приобретения мотоцикла началась с друга, который пришел в гости и начал соблазнять на покупку тяжелого мотоцикла типа Harley-Davidson. События разворачивались в Симферополе. Идея друга мне пришла по душе, и я был совершенно не против. И мы отправились в мотомагазин. Выбор был не велик, поскольку, как рассказал нам продавец, в Симферополе располагался не главный фили-

ал, и чтобы выбрать мотоцикл, который нам действительно понравится, нужно ехать в центральное отделение в Харьков. Оно располагалось в центре города, недалеко от гостиницы "Харьков". Тогда ведь интернет не был еще так развит, чтобы посмотреть онлайн, поэтому решили не откладывать в долгий ящик и выдвинуться завтра же, утром на поезде.

План был таков: утром едем в Харьков, выбираем мотоциклы, покупаем и загружаем их в почтовый вагон, который и доставит мотоциклы в Симферополь, а там доставят в симферопольское отделение, где сделают за один день предпродажную подготовку и, по сути, в понедельник мы сможем их забрать.

И вот мы с Максом отправились в Харьков. Погуляв немного по городу, направились в магазин. Как только я увидел Honda, сразу влюбился в этот мотоцикл с первого взгляда. А оседлав этого "железного коня", я понял, что мои ожидания только подтвердились - сиденье, ручки, вообще все очень удобное, не до чего не нужно было тянуться. А Максимум понравился Harley-Davidson. Недолго думая, купили эти мотоциклы и вечером погрузили их в деревянные боксы почтового вагона. В Симферополе нас не подвели, сделали оперативно, как и обещали, техническое обслуживание и в поделник мы получили наши мотоциклы.

Ездить мы особо не умели, только и знали, что первая передача переключается вниз, а все остальные вверх. Вот с такими умениями нам и пришлось ехать в гараж по оживленным улицам Симферополя. А был тогда август месяц. Да и не знали мы, что их мож-

но было транспортировать на автомобиле. Короче говоря, кое-как с горем по полам мы добрались домой на этих мотоциклах и поставили их в гараж, а гараж был большой и позволял поставить два мотоцикла параллельно.

И сейчас нужно было научиться ездить, ведь познаний в управлении мотоциклом как таковых у нас не было. И был у нас один общий знакомый байкер, который к тому времени ездил на мотоцикле около 15 лет. Миша был не только байкер, но и бизнесмен. Пригласил он нас на одну из своих стоянок, на которой в то время был ремонт и автомобилей на ней было. Выехал к нам на Harley-Davidson - и началась учеба: выжимай сцепление, поставь ногу на подножку, отпуская, поехали. Так целых два дня мы за ним по кругу ездили и повторяли. После чего он сказал, что мы готовы и можем ездить самостоятельно. На этом и закончилась моя учеба в то время. Не знаю, как я ездил на мотоцикле тогда...

Мой пример и примеры других байкеров говорят о том, что раньше не было мотошкол как таковых. Но появились люди, которые их создали. И, как вы понимаете, первые школы, как и мотокультура, зародились в США. Кто же были те первопроходцы, создатели программ подготовок?



ПЕРВЫЕ МОТОШКОЛЫ

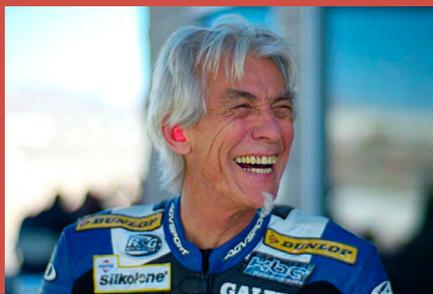


ДЭВИД ХАФФ

Дэвид Хафф многие годы публиковал свои статьи о безопасности вождения в таких журналах как Road Rider и Motorcycle Consumer News. Он много путешествовал по Северной Америке и Европе. Хафф получил сертификат инструктора по безопасности мотоциклов в штате Вашингтон, а позже стал добровольным менеджером по разработке учебного материала для Программы безопасности мотоциклов с коляской. Его курс для начинающих мотоциклистов был принят Советом по безопасности Evergreen и адаптирован, чтобы стать Образовательной программой с коляской/ трайком. Им написано ряд книг о вождении мотоцикла: «Особенно опытный мотоциклист», «Освоение езды», «Уличные стратегии», «Руководство уличного гонщика», «Хороший наездник» и «Вождение мотоцикла с коляской»

1

**ШКОЛА ПОДГОТОВКИ
РАЙДЕРОВ НА ДЛИННЫЕ
ДИСТАНЦИИ (ПУТЕШЕСТВИЯ)**



КЕЙТ КОУД

Бывший американский мотоциклист, писатель и основатель Калифорнийской школы супербайков, которая была основана им в 1980 году. Его называли «возможно, самым известным и самым успешным инструктором по мотогонкам на треке в мире». На методологии Кейта Коеда были возвращены многие гонщики, которые стали чемпионами - Уэйн Рейни, Джеймс Тозленд и Леон Камир.

В 2006 году Корпус морской пехоты США поручил ему разработать программу обучения гонщиков USMC. Цель данной программы - сокращение количества аварий на мотоциклах. Программа, получившая название Advanced Motorcycle Operator School, в настоящее время считается золотым стандартом обучения из-за выдающихся достижений ее выпускников.

2

**ШКОЛА
СПОРТИВНОЙ ЕЗДЫ**



ДЖЕРРИ ПАЛЛАДИНО

Палладино выпустил порядка 14 обучающих видео-пособий о технике безопасности вождения мотоциклов, в том числе самого продаваемого «Води как профессионал». Курсы Палладино направлены на обучение среднего гонщика трем техникам офицера мотоциклиста. Джерри превратил 120-часовой курс по вождению мотоциклов для полицейских в курс для обычных граждан, который дает возможность обучать их теми же методами, которые изучают и используют полицейские.

Джерри Палладино был свидетелем-экспертом в судебных делах, связанных с авариями на мотоциклах. Профессиональные свидетельские показания Джерри помогли присяжным понять физику мотоциклетного спорта и причины большинства мотоциклетных аварий.

3

**ШКОЛА ПОДГОТОВКИ
РАЙДЕРОВ ДЛЯ ЕЗДЫ
ПО ГОРОДУ**

Мотокультура началась с таких людей как Дэвид Л. Хафф. На сегодняшний день ему уже более 80-ти лет. А ездит он на мотоцикле с 1965 года.

С Дэвидом Хаффом я хорошо знаком, интервьюировал его. Это легенда, чей вклад в развитие мотодвижения переоценить сложно. По сути, он стал учителем для первого поколения байкеров - до 70-х годов. Основной вид мотоцикла, на котором он ездил и продолжает кататься, - тяжелый круизер, а последний BMW GT - туристический мотоцикл. Он вообще приверженец марки BMW, хотя его позицию я не разделяю, но каждый выбирает мотоцикл по своему вкусу.

По сути, мотошкола Дэвида Хаффа можно считать первой школой, которая существует уже более 40 лет. Он и сам длительное время преподавал. И эта школа в лице ее основателя оставила своим последователям труды, в которых Дэвид системно описал некие советы на тему как не просто научиться ездить, но делать это безопасно, на что нужно обращать внимание и другие аспекты езды на мотоцикле.

Однако, в данном случае следует обратить внимание на то, что эта школа имеет свою направленность, то есть, эта школа для подготовки байкеров, которые ориентированы на путешествия. Дэвид Хафф сам же был путешественником, он проехал на мотоцикле США и всю Европу. Он путешествовал всю жизнь и только сейчас, в силу возраста, путешествия остались в прошлом, а в настоящем - езда по городу.

В 70-х годах становятся популярными гонки MotoGP, а в конце 70-х на сцену выхо-

дит не менее незаурядная личность - **Кейт Коуд. И начинается зарождение второй школы в США - спортивной.** В повседневный обиход входят спортивные мотоциклы и начинается эра спортбайков, а именно, байков, которые сделанные под спортивные, поскольку на спортивных мотоциклах, которые используются в гонках, езда на дорогах общего пользования запрещена. Они просто не приспособлены для езды на этих дорогах. Спорты - это лайт версия спортивного болида, которые используются на мотогонках GP в шоссейно-кольцевых гонках.

Кейт Коуд - это первый человек, который заговорил о научном подходе при управлении байком. Это он подтвердил и во время интервью с ним, то есть до него не было людей, которые бы рассматривали управление мотоциклом с научной точки зрения. Кейт Коуд был первым, кто поднял этот вопрос публично на конференции, что дало начало исследованиям в данном направлении. И как Кас Д'Амато привнес науку в бокс, так Кейт Коуд в подготовку райдеров для шоссейно-кольцевых гонок.

Нельзя не упомянуть еще про одного гения спортивной езды, который воспитал трех чемпионов мира, в том числе Валентино Росси. Представитель Калифорнийской школы и управляющий Кейта Коуда - **Энди Ибботт.** С Энди я тоже знаком, он лично презентовал мне свою книгу "MotoGP. Эффективные техники вождения". Человек с большим чувством юмора, который говорит, что входить в поворот на скорости 70 км/ч - это преступление, потому что это нужно делать на скорости 200 км/ч. Обещал мне, если приеду к нему, нау-

чить водить мотоцикл очень быстро, при этом не нужно в этом разбираться, все будет происходить во время тренировок.

Затем появляется третья школа - школа езды в городе, которая со временем вырастает в международную школу, лучшую в мире. Основатель школы мотополицейских - Джерри Палладино. И на мой взгляд, школа Палладино лучшая на сегодняшний день.

Спустя более 20 лет, после того, как Палладино начал кататься на мотоцикле после прохождения курса, он начал писать на эту тему в журнале "Полный газ". После чего ему начали приходить письма от людей со всей страны с просьбами обучить их стилю офицера мотополиции. С увеличением желающих, Палладино начал думать над тем, как создать быстрый способ обучения данным стилем обычного гражданского лица. И ему удалось модифицировать программу подготовки. Курс стал очень популярным и перерос в международную школу.



Тренер по езде, писатель, спортсмен, вдохновляющий спикер. В 1996 году он познакомился с Калифорнийской школой супербайков. Вместе с Кейтом Коудам в качестве партнера Энди решил основать собственную школу, известную сегодня как California Superbike School of UK. Спустя 19 лет бизнес расширился. Энди Ибботт был первым тренером в Калифорнийской школе Кейта Коуда.

Как мы видим, в США сформировались три мотошколы, каждая из которых имеет свою направленность: школа спортивной езды Кейта Коуда, школа для подготовки райдеров на длинные дистанции, то есть путешествия Дэвида Хаффа и школа Джерри Палладино, в которой готовят райдеров для езды по городу. Их популярность растет, растет и география распространения, они быстро завоевывают не только США, но и Европу. Вот и получается, что изначально существовали всего лишь три школы, а все остальное, что появилось на сегодняшний день, это всего лишь их копии. То есть все школы, которые сегодня существуют, не считая официально открытых под именем создателей, просто скопировали программы подготовки этих школ. Мало того, программа подготовки пропущена через призму сознания идеологов и лидеров новоявленных мотошкол.

Поскольку программы подготовки Кейта Коуда, Дэвида Хаффа и Джерри Палладино на английском языке, то на русскоговорящем пространстве изначально нужно было разобраться в них, что и было сделано. А затем просто начали повторять за мэтрами мотоиндустрии. Поэтому, когда сегодня вы обращаетесь в какую-либо мотошколу, вам нужно понимать, что программа ее подготовки базируется на одной из программ изначальных американских мотошкол.

НО КАКАЯ ИЗ ЭТИХ ТРЕХ МОТОШКОЛ ЛУЧШАЯ?

Невозможно из них выделить лучшую, поскольку все эти школы ориентированы на разные мотонаправления, соответственно, тренировки у них проходят на разных мотоциклах. Дэвид Хафф – это шко-

ла дальних путешествий, для которых используются определенные мотоциклы, и они кардинальным образом отличаются от мотоциклов для шоссейно-кольцевых гонок, поскольку решают разные задачи. Они отличаются по весу, мощности, посадке райдера. Мотоциклы для гонок должны преодолевать короткие дистанции на высокой скорости, во время же мотопутешествий для мотоцикла важна не скорость, а преодоление длинных дистанций. Для тех кто учиться езде в городе, нужна школа Джерри Палладино. Я вообще считаю, что школа Палладино – самая ответственная, где все организовано на высшем уровне. Сразу видно, что это



военная дисциплинированная организация - обратиться можно в любое время суток и получить не только обратную связь, но и полную организацию для обучения. Директор в школе Донна - это жена Палладино, и у нее все прекрасно получается, потому что она хороший менеджер. И сразу можно сказать, что она занята любимым делом. Донна вообще преуспела не только в управлении школой, но и как инструктор. Она показала и доказала, что женщина может быть не только хорошим райдером, но и завоевывать титул чемпиона США и стать одним из лучших инструкторов среди мотополицейских.

Я БЫ РЕКОМЕНДОВАЛ СЛЕДУЮЩУЮ ПРОГРАММУ

для тех, кто начинает с езды по городу: начать со школы Джерри Палладино. Затем, когда возникнет желание кататься на более длительные дистанции и отправиться в мотопутешествие, то прежде всего изучить Кейта Коуда как промежуточную школу и только затем переходить к школе Дэвида Хаффа - то есть к школе дальних путешествий.

Нельзя не отметить яркого представителя школы спортивной езды Кейта Коуда - Ника Айноча, а он последователь именно этой школы, в своей книге "Техника спортив-

ной езды. Как развить навыки, улучшающие скорость, безопасность и уверенность на улицах и треках" им была выражена благодарность Кейту Коуду: *"Хотелось бы поблагодарить и тех, кто научил меня кататься и гоняться: Кейта Кода, Эдди Лоусона, Уэйна Рейни, Томаса Стивенса, моего тренера по дерт-треку Джеффа Хейни и главное - босса моей мотошколы, Фредди Спенсера".*

И школа Ника Айноча «Yamaha Champions Riding School» построена на доработанной программе Кейта Коуда. Ник работал над ней как ученый, исследователь, искал новые решения, подходы, чтобы усовершенствовать ее, и она стала лучше, чем у Кейта Коуда. Поэтому на его школу тоже следует обратить внимание. Совсем недавно вышел его новый курс по вождению мотоцикла (стр. 18). Я благодарен Нику Айничу за то, что я в числе первых познакомился с этим курсом. Курс еще не был официально опубликован, а Ник прислал мне его в видео-варианте. В этом курсе уделено внимание и женщинам-райдерам, что крайне актуально. Ведь на сегодняшний день их число только растет, и им обидно, что в программах подготовки женщинам не уделяется должного внимания.



Мы рассмотрели американские мотошколы, которые, по сути, стали истоком для всех остальных. И никто ничего нового не придумал, кто-то доработал уже существующее, а кто-то просто скопировал. Но главный вопрос, поставленный в данной статье, звучит следующим образом: "Почему не подходят программы мотошкол?". Вот и будем разбираться, почему так.

ПОЧЕМУ ЖЕ НЕ ПОДХОДЯТ ПРОГРАММЫ МОТОШКОЛ?

Дело в том, что все мотошколы, которые положили начало тому или иному мотонаправлению, как уже отмечалось, расположены в Соединенных Штатах Америки, соответственно, их программы подготовки разрабатывались, исходя из реалий и условий данной местности. И они даже не подозревают, в каких условиях приходится кататься райдерам, например, в Украине.

Рассмотрим, что же ждет райдера на улицах Одессы. Это скорее приключение, полное неожиданностей и стрессовых ситуаций. Вы не встретите на дорогах Америки или Европы рельсы, которые выступают над уровнем асфальта на 20-30 сантиметров. Для безопасного движения рельсы должны быть погружены в дорожное покрытие, чтобы не создавать аварийных ситуаций. Но на улицах Одессы такое препятствие - обычное дело. Да и сам асфальт желает лучшего, поскольку он весь в выбоинах и огромных ямах, при этом по такому дорожному покрытию нужно взбираться на подъемы под 70 градусов, а затем по та-



ким же крутым склонам съезжать. Представьте еще, что за любым поворотом вас может ждать сюрприз - огромная яма, никак не обозначенная, то есть дорожные службы не всегда себя утруждают установкой знаков, которые бы заранее об этом предупреждали, что выливается в полную неожиданность. Еще одно удивительное явление происходит в Одессе каждый раз, когда идет более или менее интенсивный дождь - на некоторых улицах уровень воды на дорогах может достигать около метра. И представьте, как можно передвигаться в таких условиях. Вы, безусловно, не собирались кататься в дождь, но он вас застал в городе и вам нужно каким-то образом вернуться домой. А вода не уходит за минуты и даже часы, это наводнение может продлиться долго. И Одесса в это время превращается в Венецию.

Отдельное приключение в Одессе - это улицы с брусчаткой, не асфальтное покрытие, а булыжники, по которым мотоциклистам нужно проехать. И такая улица не одна, в центре города брусчатка на Пушкин-

ский, Екатерининской, Дерибасовской и т.д.

Отдельную категорию неожиданностей на улицах Одессы представляют пешеходы, автомобилисты, да и такие же райдеры, как и вы. Существует такая категория граждан, как просто прогуливающиеся по городу, особенно нужно обратить внимание на людей с собачками. Ведь четвероногие просто выбегают под колеса мотоцикла, при этом их владелец не особо переживает и топчется, чтобы убрать с вашего пути эту преграду.

Интересные манипуляции совершают автомобилисты, когда их транспортное средство не движется, а стоит, а водителю или пассажиру нужно выйти - они не смотрят по сторонам, а просто открывают дверь, и на вашем пути вырастает шлагбаум в виде дверцы автомобиля. Как обычно, они заняты собой, например, разговаривают по телефону, а окружающие их не особо волнуют, и они не видят подъезжающего мотоцикла.

А еще я выделил такую категорию, как "адская поезд-



ка" - это когда все неприятности происходят в один момент. Представьте, вы выезжаете на Преображенскую улицу и в этот момент впереди следовавшая машина останавливается, водитель открывает окно и начинает просто беседовать с проходящей мимо девушкой, потому что она ему понравилась, и все вынуждены ждать, пока он до чего там договорится с ней. Все пытаются это объехать, ведь все торопятся, и проезжая часть превращается в авторалли. А рядом подруливает еще стритрейсер, который многозначительно смотрит и громким ревом мотора предлагает вам погонять и выяснить, кто из вас быстрее.

Перечисленное выше - это лишь малая часть того, что может произойти с райдером на улицах Одессы и какие приключения его поджидают. А, по сути, это одно сплошное приключение и, вероятно, было бы неплохо открыть школу приключенческой езды на мотоцикле.

В принципе, многие из этих вопросов можно разрешить, если приобрести мотоцикл турэндуро. Этот класс



мотоциклов появился в 90-х годах, а на сегодняшний день он один из самых популярных мотоциклов в мире. Если ранее мотоконцерны в обязательном порядке в своей линейке производили спортбайки, то сейчас обязательным элементом является турэндуро. И если концерн не производит данный вид мотоцикла, то ему на моторынке вообще делать нечего, поскольку основная конкурентная борьба разворачивается именно в этом классе мотоциклов.

Можно приобрести турэндуро и решить проблемы передвижения по городу, но в данном случае возникают проблемы с приобретением навыков вождения на данном мотоцикле. Что это за класс мотоциклов? Это смесь туристического мотоцикла и хард-эндуро - мотоцикл по преодолению препятствий. И чтобы начать ездить на мотоцикле класса турэндуро, необходимо изначально приобрести навыки вождения на мотоцикле класса эндуро или на мотоцикле двойного назначения, таком, например, как Kawasaki KLX 230, а затем эти навыки

перекладывают на мотоцикл класса турэндуро. На сегодняшний день отсутствует мотошкола, которая изначально бы обучала вождению на мотоцикле эндуро, а затем на турэндуро.

Предлагаю рассмотреть различные классы мотоциклов в контексте их отличий по технике вождения.

Наиболее распространенные мотоциклы, на которых ездят по городу, это стрит мотоциклы, кофрейсеры, нейкеды. Данные виды мотоциклов в большей степени подходят под мотошколу Кейта Коуда. Затем вам, например, захотелось пересечь на Honda Gold Wing с автоматический коробкой передач. И многие уверены, что ездить на этом мотоцикле легко, поскольку у него существует автоматический режим управления. Уверяю вас, поскольку я являюсь райдером данного типа мотоцикла, то могу с уверенностью заявить, что на этом мотоцикле ездить сложнее, чем на мотоцикле со сцеплением. Об этом говорил и Джерри Палладино. Речь шла о том, что мотоцикл в школе Палладино контролируют тремя элементами: сцеплением, газом и тормозом. А вот Honda Gold Wing, можно контролировать только газом. И к чему я это все? К тому, что когда вы пересядете на Honda Gold Wing, вам придется полностью переучиваться, чтобы ей управлять.

А затем вы решите, что вам пора ездить на мотоцикле класса чоппер. Но на этом мотоцикле совершенно иная манера езды, требующая других навыков. И вам придется пол-

ностью переучиваться. Во-первых, посадка совершенно иная, если на стрит мотоциклах райдер сидит прямо и ноги согнуты под углом 90 градусов, то на чоппере ноги мотоциклиста согнуты под небольшим углом либо даже выпрямлены. Во-вторых, отличается манера переключения скоростей, поскольку лапка переключения передач располагается по-разному. Если на стрит мотоциклах переключение происходит в одно движение - вверх, то на чоппере нужно совершить тройное действие, чтобы переключить передачу, что, безусловно, скажется на скорости переключения, оно будет медленнее, чем на стрит мотоциклах, и вам нужно придумать инженерное решение, которое исключит движение в три такта. Вам нужно каким-то образом поставить ногу так, чтобы она стояла в нужном положении заранее, то есть нужно спрогнозировать события на четыре шага вперед и поставить ногу заранее в нужное положение, то есть до того, как возникнет ситуация.

В рулении и маневрировании стрит мотоциклом и чоппером также присутствуют существенные различия. Во-первых, положение рук: на спортивном мотоцикле руки согнуты в локтях под углом 90%, а может угол быть и больше, на чоппере же руки почти прямые. И техника входа в поворот кардинальным образом отличается. При повороте на чоппере добавляется элемент переноса тела. Иногда не перенос тела, в зависимости от характера поворота может понадобиться отклониться назад или пригнуться.

Ну и последний вариант, о котором уже упоминалось, когда вы решите пересесть на

турэндуро, при этом никогда не ездили на эндуро: вам снова придется переучиваться, поскольку техника управления этим мотоциклом отличается от всего предыдущего, на чем вы ездили. И одно дело, когда данные нюансы не понимает простой райдер, и совершенно иная ситуация, когда эти вещи невдомек мотоинструктору.

В контексте данной статьи нельзя не упомянуть проблемы общего характера. В частности, когда вы приходите в мотошколу, инструкторы предполагают, что вы уже умеете ездить на мотоцикле, то есть у вас есть базовые навыки управления мотоциклом и вам нужно лишь повышение квалификации. Об этом, например, говорил Ник Айнич. Но вам как раз в мотошколе нужно именно научиться ездить на мотоцикле и только потом думать о повышении квалификации. Из-за этого у начинающего райдера возникают проблемы.

Следующая проблема скорее уже не общего характера, а глобального, и затрагивает она не только область обучения вождению мотоцикла, а все сферы деятельности человека - это ежегодно падающий уровень интеллекта людей. И как бы это прискорбно не звучало, интеллект у большинства людей на очень низком уровне. Как говорил один профессор: если раньше человек мог выучить три страницы, то сегодня только одну. Поэтому книги по мотовождению, требующие интеллектуальной нагрузки, никто не читает. Например, книги Кейта Коуда, Дэвида Хаффа, Ника Айнича, Джерри Палладино требуют наличия определенного уровня интеллекта.

В то же время на сегодняшний день существует наиболее простая альтернатива в виде мотоблогеров, которые выкладывают видеоролики по вождению мотоцикла на YouTube, не отличающиеся достоверностью информации, соответственно, уровень подготовки райдера, обучавшегося таким образом, крайне низкий. В данных видео не раскрывают очень важные вопросы, например, то, что езда на мотоцикле - это не только техника, но и психологические аспекты с постоянным преодолением барьеров: страха, скорости, интеллекта, координации движений, дисциплины, философии, правильного восприятия ситуации, последствий, адекватной оценки себя и прочих. Например, человеку может быть страшно наклонять мотоцикл, и этот страх может привести к неверному действию, а в результате к падению мотоцикла. И преодолевать барьеры стоит так, чтобы это не сказалось на вашем здоровье. В начале обучения вождению мотоцикла у человека выстраивается целая линейка подобного рода барьеров, и райдер находится на той или иной стадии развития в зависимости от количества преодоленных барьеров.

Мотоблогеры не утруждают себя тем, чтобы изучить изначально мотоцикл, прежде, чем выехать на трассу и записать очередной якобы обучающий ролик, на самом деле все направлено на хайп и увеличение количества подписчиков. Помните "эффект нового мотоцикла", описанный Дэвидом Хаффом? Если не хотите упасть на мотоцикле, на котором ранее не ездили, изучите его прежде, чем начинать кататься. На этом может погореть даже опытный райдер. Дэвид Хафф

в книге описал свою историю. Он, будучи 10 лет за рулем мотоцикла, упал, хотя никаких предпосылок этому не было.

Это произошло на парковке. Дэвид Хафф поменялся мотоциклом со своим другом и решил на нем прокатиться, не изучив его предварительно, и на первом же повороте упал. Почему это произошло? Дело в том, что на мотоцикле друга были шины не "первой свежести". При этом в памяти Дэвида остались вспоминая о том, что у него на мотоцикле стоят хорошие шины и на них спокойно можно войти в поворот даже на мокром асфальте. То есть, райдер знает свой мотоцикл, и эти знания переносит на новый мотоцикл, чем вводит себя в заблуждение, поскольку его характеристики могут быть совершенно иными в зависимости от класса мотоцикла. И для перестройки навыков под новый мотоцикл нужно определенное время.

Поэтому, если не хотите упасть с нового для вас мотоцикла, изучите его изначально, уделите время для знакомства. Сделайте несколько кругов по паркингу, посмотрите какие на нем стоят колеса, чтобы определить, где они будут скользить, а где нет. Разберитесь с подвеской, рулением и прочими моментами, только после этого можно кататься на мотоцикле.

Подобные советы дают многие райдеры. Например, об этом говорил Джерри Палладино, когда давал мне интервью (стр. 44). Он как опытный райдер и инструктор понимает, что новый мотоцикл требует предварительного изучения. Поэтому и сам уделяет время на предварительное знакомство с новым байком.

ПОДВОДЯ ИТОГ

отмечаем, что райдеру, прежде, чем начинать учиться водить мотоцикл, следует понимать, что процесс обучения - это полоса препятствий, которую предстоит преодолеть, чтобы научиться хорошо водить мотоцикл. Также следует помнить, что существуют разные классы мотоциклов, и все они имеют свои особенности в управлении. Не следует забывать об условиях, в которых происходит эксплуатация мотоцикла, поскольку его характеристики должны им соответствовать, что в значительной степени сократит количество неприятностей, с которыми вы столкнетесь.

И чтобы качественно освоить навыки вождения мотоцикла и пройти все стадии, как вы понимаете, не достаточно несколько недель или месяцев, что предлагают мотошколы. Сколько времени объективно нужно? Даже затрудняюсь ответить на этот вопрос. Поскольку у всех людей этот временной отрезок разный. Ведь у всех

скорость прохождения барьеров, обучения разная. Кому-то достаточно шесть месяцев, чтобы освоить навыки вождения, другому нужен год, а далее повышение квалификации. И каждый человек вправе самостоятельно выбрать темп освоения навыков, исходя из адекватной оценки себя и уровня своей подготовки.

Возвращаясь к главному вопросу данной статьи "почему не подходят программы мотошкол?", следует отметить, что не методики мотошкол не подходят, а все дело в том, что при обучении езде не учитываются особенности местности, в которой райдер фактически будет кататься, и особенности мотоцикла, при том, что мотоциклы бывают разных классов.

Автор статьи: основатель мотожурнала «Roll-On», журналист, европейский ученый, глава НИИ «Памяти» им.Г.С. Попова, автор культовых научных работ в области криминологии, психологии, социологии и философии PhD. Олег Мальцев



ОСОБЕННОСТИ И КАЗУСЫ ПРИ ВЫБОРЕ МОТОГАРНИТУРЫ

Автор статьи: Алексей Явтушенко (Мастер воинских искусств, директор шеф «дестреза ачинеч» («destreza achinech»), специалист в сфере безопасности бизнеса и личной безопасности).



MYLE
MYLE



Мотоциклетная Bluetooth-гарнитура состоит из микрофона, наушников и передающего устройства. Сегодня уже мало кого удивишь гарнитурой. Например, AirPods, который подключается по Bluetooth, тоже имеет в своем арсенале микрофон, наушники и приемник-передатчик. Различия между мотогарнитурой и обычной кроются только в конструктивных особенностях (форма, расположение кнопок) и параметрах (дистанция, способ соединения с другими устройствами и тд), в остальном все они выполняют одинаковые функции.

С помощью гарнитуры вы можете слушать голосовые инструкции своей мотоциклетной навигационной системы, чтобы безопасно добраться до места назначения, осуществлять управление телефоном, принимать телефонные звонки, общаться со своим пассажиром, другим мотоциклистом или с целой группой мотоциклистов на определенном расстоянии. Для всего этого вам не нужно снимать шлем и вам не придется использовать язык жестов.

Звучит это все, конечно, круто, как что-то из серии «вам не стоит беспокоиться, она все сделает сама», но по факту все по-другому. Покупая гарнитуру, многие даже не задумываются над тем, с чем им предстоит столкнуться. Я не хочу кого-то здесь напугать, я только расскажу, что есть и что будет, как только вы откроете коробку с новым устройством: «предупреждён – значит вооружён».

ПОДХОД К ВЫБОРУ МОТОГАРНИТУРЫ

Подход к выбору гарнитуры должен начинаться с вопроса себе: «зачем мне нужна гарнитура?» Я выделил два типа поездок: одиночная поездка и групповая. От этого, в том числе, будет зависеть поход к выбору. Если ты едешь один, то вероятнее всего, гарнитура будет служить тебе вспомогательным устройством, чтобы отвечать на звонки, слышать, что говорит навигатор и слушать музыку. При поездках в группах необходимо учесть возможности соединения ее с мотогарнитурами твоих попутчиков.

Если вы планируете ехать один, то не стоит хвататься сразу же за самую дорогую гарнитуру с максимальной дальностью связи, так как требования к эксплуатации у вас будут небольшие, а ее функциональные возможности вы все равно использовать не сможете. Если же вы планируете ехать в группе, то здесь важно учесть: дальность действия от гарнитуры до гарнитуры, мощность сигнала, какой версии Bluetooth (чем выше версия, тем, как минимум, энергоэффективнее, то есть больше времени будет работать сама гарнитура). В данном случае денег лучше не жалеть и брать максимально надежную и мощную, которая есть на рынке.

При покупке стоит обратить внимание не только на дальность ее работы, версию прошивки, наличие собственной программы на телефоне и другие вещи, но и на то, как сделаны на ней кнопки. Важно, чтобы те кнопки, которые чаще всего будут использоваться, были удобно располо-

жены. Также пристально обратите внимание на самого производителя. На рынке есть специалисты, которые на протяжении многих лет создают мотоциклетные Bluetooth-гарнитуры, и они достойны внимания. Те же производители, кто занимается этим попутно, не только не внушают уверенности в качестве, но и вызывают сомнения относительно надежности их продукции. Так что акцент при выборе мотогарнитуры мы делаем на того производителя, который по серьезному занимается этим вопросом, и в том числе, взаимодействует с производителем шлемов. Вам же потом нужно каким-то образом встроить в шлем гарнитуру. Изначально у большинства мотошлемов отсутствует ниша, специальное углубление для размещения гарнитуры, но для умелого мастера даже такая вещь не является проблемой. В основном все ставят гарнитуру прямо на шлем. Соответственно производители гарнитур должны все это учитывать - разновидности шлемов и возможности креплений, чтобы при любых обстоятельствах были в наличии разные способы крепления и вы могли без проблем установить гарнитуру.

Если говорить о брендах, то изличной практики могу особо отметить южнокорейского лидера на рынке мотогарнитур - компанию **SENA Technologies**. Данный производитель крепко стоит на своих позициях в этой индустрии и зарекомендовал себя как надежный эксперт. Хотя и они не без грехов. Даже находясь в рейтинге «ТОП» при

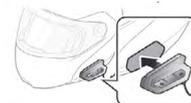


первом знакомстве вылезает множество нюансов - и по настройке самого устройства, и по приложению на телефоне.

Несколько раз мне пришлось сталкиваться с такими гарнитурами, когда версия самого устройства вышла новая, а приложение на телефоне до сих пор старое. Или когда версии андроида и айфона ушли далеко вперед, а приложение так и не обновлялось. Соответственно все эти расхождения в версиях сказываются на работе самого устройства. Например, с такой проблемой чаще всего можно столкнуться при покупке шлема уже со встроенной гарнитурой. Поэтому, когда вы выбираете шлем, то берите тот, который будет вам удобен, не пытайтесь совместить или сэкономить. Не цепляйтесь за акцию 2 в 1. Если так получилось, что вы купили шлем со встроенной гарнитурой, но планируете ехать в группе, то лучше купить отдельно внешнюю. Я считаю, что гарнитура должна быть очень проста в эксплуатации с одной стороны, а с другой стороны даже без наличия у нее приложения вы должны мочь быстро подсоединиться к любому шлему.

SENA

УСТАНОВКА МОТОГАРНИТУРЫ



На этапе покупки первоначально проверьте работоспособность, подсоединение, обновление (если в этом есть необходимость), при возможности попробуйте соединить ее с другими гарнитурами, законектить с телефоном.

Вот вы выбрали и купили мотогарнитуру, теперь вам нужно каким-то образом ее поставить на шлем. Существуют разные способы крепления, и в этом вопросе нет ничего сложного. Если вы хотите, чтобы все было сделано аккуратно, то лучше всего ставить ее там же, где покупали. Не забывая проконтролировать саму установку.

Каждый крепит гарнитуру в том месте, где считает нужным, чтобы ему было удоб-

но ей пользоваться. Из-за некоторых конструктивных особенностей шлемов не всегда есть возможность закрепить гарнитуру сбоку, тогда ее крепят сзади. Гарнитура может быть прикреплена к шлему как при помощи двойного скотча или специальной липучки, так и быть полностью прикрученной к шлему. На самом деле двойной скотч прекрасно фиксирует устройство на шлеме и надежно его держит.

Если мы прикручиваем гарнитуру, будет ли мешать крепление с внутренней стороны шлем? Многие шлемы так сделаны, что в них заранее учитывается создание неких выемок, чтобы разместить туда гарнитуру. Ведь когда вы ставите устройство на шлем,

то вы устанавливаете не только внешний блок, но еще внутрь шлема протягиваете провода, микрофон и наушники. Следовательно, необходимо все разместить таким образом, чтобы вам было удобно, чтобы ничего не мешало и наушники не давили на уши. Если в шлеме отсутствуют выемки для установки гарнитуры, то в таком случае их вырезают, убирая небольшую часть прослойки поролона.

После того, как вам установили гарнитуру, нужно проверить ее работоспособность в дороге, то есть, удобна ли она установлена в шлеме, нормально ли соединяется с другими мотогарнитурами. Сделайте тестовый заезд с гарнитурой до того, как вы поедете на дальнейшее расстояние.



Установка мотоциклетной Bluetooth-гарнитуры Sena 50R на шлем

КАКИЕ ФАКТОРЫ МОГУТ ПОВЛИЯТЬ НА РАБОТУ УСТРОЙСТВА: СРЕДА, УСЛОВИЯ

Город и загород вещи разные. В городе заявленную производителем дистанцию работы от одного человека до второго - 1,6 км – мы наблюдать не сможем. Так как на пути движения будет встречаться много препятствий, зданий, уходов за поворот, разного рода глушилок и т.д. Поэтому в городской среде дистанция работы гарнитуры ориентировочно 200-300 метров, далее сигнал будет идти с помехами или вовсе рваться.

За городом, на прямой местности гарнитура работает нормально, заявленные производителем параметры дальности работы есть. Но речь идет только если дорога ровная. Разрыв сигнала при групповой поездке за городом может произойти в местах, где находятся электровышки; при крутом перепаде высот; в горной местности; при уходе в поворот; если между вами и едущим за вами человеком встроится транспорт средство.

В общем если нет прямой линии между мотоциклиста-

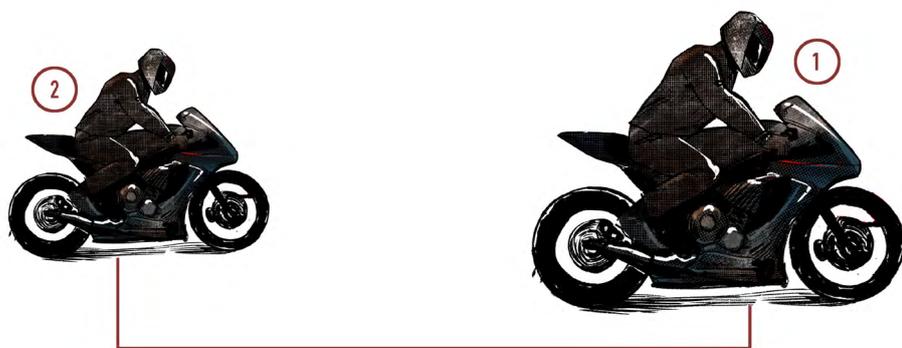
ми и на этой линии возникают препятствия, то будет теряться связь. Единственное, что хорошо, так это то, что как только появится прямая линия, связь автоматически восстановится. Так что нельзя сказать, что гарнитура всегда будет работать четко и без сбоев. Я думаю, что разработчики еще до конца не поняли, как сделать так, чтобы разного рода факторы не влияли на работу самого устройства, то есть сама система еще не до конца отлажена.

Если, например, вам предстоит передвигаться по горной местности, то необходимо учесть тот факт, что дистанцию между мотоциклами следует держать меньше, чтобы связь не терялась. Но как вы понимаете, не всегда получается это сделать, где-то нужно немного уйти вперед, кого-то пропустить и так далее. Есть ситуации, когда хотелось бы ехать ближе, хотелось, чтобы связь не давала сбоев, но это не всегда тактически получается.

СВЯЗЬ И ПОЕЗДКА В МОТОКОЛОНЕ

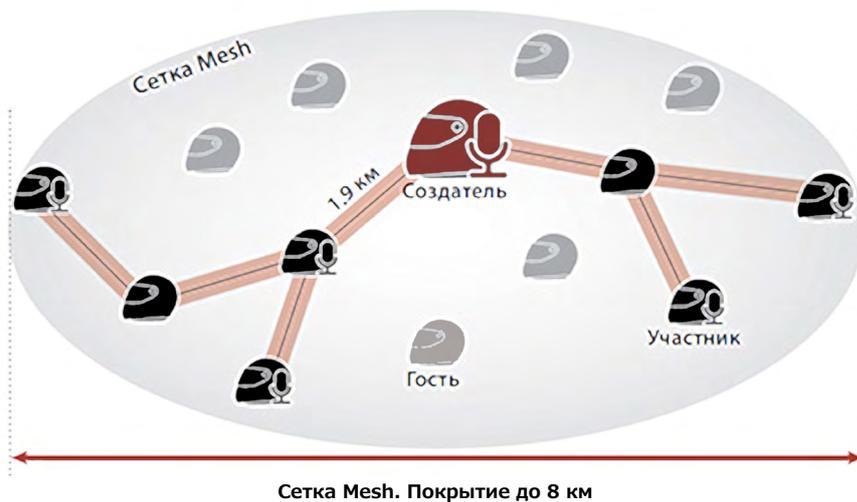
Когда все настроены на одной частоте, едут в одной плоскости, то совершенно не важно каким по счету вы будете ехать в колонне, вы все равно услышите все, что говорит каждый из водителей, начиная с ведущего колонны. Что может пойти не так? Еще на этапе соединения и отстройки групповой связи может выясниться, что ваша гарнитура отличается от той, что у всех. Производитель может быть тот же, а вот версия выпуска другая. Казалось бы, что это не столько значительный факт, версией раньше, версией позже. В самом деле не кардинально же отличается от других. Не кардинально, но отличается. И уже этого достаточно, чтобы начались сбои во время поездки при групповом соединении.

Второй момент. Какая у вас гарнитура - новая или старая. Что я имею в виду? В старых гарнитурах используется несколько другой принцип работы. Сегодня технологии развиваются очень быстро, и такие устройства постоянно модифицируются. Поэтому то, что еще 2-3 года назад было лучшим в своем классе, сегодня просто старье. Как работает в группе гарнитура старого типа? Принцип работы такой: человек связывается с одним конкретным водителем, а тот уже соединяется с кем-то одним из группы, и так по очередности: первый человек подсоединялся ко второму, второй к третьему, третий к четвертому и так далее. То есть соединение происходит по цепочке, если одно звено из этой цепи вылетает, то связь теряют все, кто шли за ним.

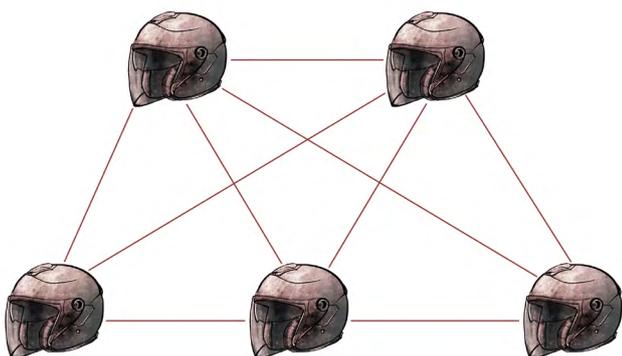


Дистанция работы гарнитуры в городе и за городом будет отличаться

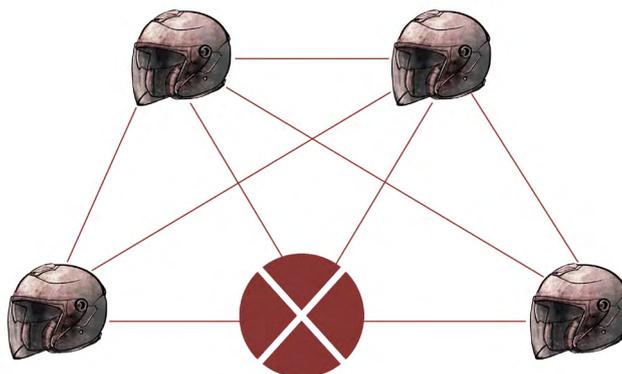
В новых гарнитурах используется технология Mesh, позволяющая осуществить беспроводное соединение по принципу ячеек. То есть не имеет значение в какой последовательности кто и с кем будет соединяться. Даже если один из водителей выйдет из колонны, то система сама перестроится по передаче сигнала, распознав кто ближе, а кто дальше едет, таким образом связь никто не потеряет. Система Mesh намного умнее, она менее линейная и более динамическая.



Соединение каждый-с-каждым по технологии Mesh



Соединение каждый-с-каждым по технологии Mesh
Потеря участника не влияет на остальную группу



Соединение по цепочке с другими гарнитурами



Соединение по цепочке - при потере участника цепочка рвётся



«ОТКРЫТЫЙ ЧАТ» «ЗАКРЫТЫЙ ЧАТ»

Можно создать групповую связь, в которую будет входить только определённое число людей, можно с кем-то завязаться отдельно. Все зависит от того, как вы настроите устройство и что вам нужно.

«Открытая связь» / «открытый чат». В данной конфигурации с вами может законектиться любой водитель, у которого гарнитура поддерживает эту же технологию и включен режим «открытой связи». При этом, чтобы произошло соединение, не нужно делать никаких предварительных подтверждений. Предположим, едет рядом с вами мотоциклист, вы его не знаете, у него включен этот режим, вы можете просто начать с ним говорить или он с вами. Плюс в этом во всем в том, что встречающиеся мотоциклисты таким образом могут предупредить вас о препятствиях впереди.

«Закрытая связь» / «защищенный чат». Данная настройка позволяет ограничить вашу мотогруппу от возможностей влезть посторонним водителям. Любой может общаться в открытом чате, и только определённая группа водителей, которая связалась между собой, может общаться в закрытой группе.

Сейчас производители вышли на такой уровень, чтобы была возможность разные гарнитуры конектить между собой, чтобы технология подключения была одинакова и поддерживалась другими. Но не все учтено, есть нюансы. При таком подключении велика вероятность того, что второго человека, у которого другая

гарнитура, ты будешь слышать плохо или будут идти какие-то перебои. Поэтому, если вы планируете ездить колонной, то лучше всего сделать так, чтобы у всех были мотогарнитуры одного конкретного производителя и версии выпуска.

Мне приходилось сталкиваться с такими проблемами, когда у одного из водителей была гарнитура этого же производителя (Sena), но более старой версии: слышимость была значительно тише, чем у остальных; довольно часто связь попросту терялась; возникали разные звуковые казусы. Хотя вроде бы гарнитуры одной фирмы, просто версия чуть другая - и уже проблема. Так, а если конектится с гарнитурами других производителей, то и проблем появляется намного больше.

ПОДКЛЮЧЕНИЕ 2-Х И БОЛЕЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Многие гарнитуры сегодня можно настроить через телефон, если сам разработчик сделал приложение. Есть настройка при помощи комбинаций клавиш на самом устройстве. Если мы без телефона, то, конечно, каких-то сильных настроек вы не сделаете, но законектиться друг с другом сможете.

Конечно, через приложение в телефоне мы можете сделать более тонкие настройки: шумоизоляция, качество связи и разные параметры, которые можно отдельно включить, например, чтобы использовать ассистента для управления телефоном: построить маршрут, включить следующий трек при прослушивании музыки и так далее. В общем, довольно много что есть, и конечно же все

это удобнее настраивать через приложение в телефоне. Соединения с другими водителями происходит не через телефон, а через горячие клавиши на самой гарнитуры: соединение шлема с шлемом, соединение группы.

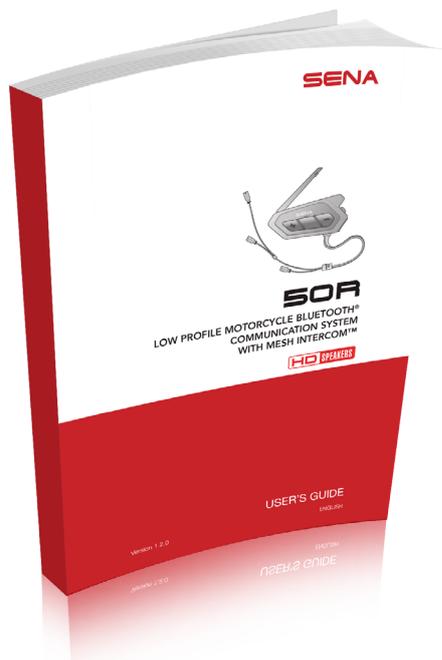
Как законектить 3-5 и более человек? Сначала необходимо, чтобы один законектился с одним, потом второй со вторым. Цепочку тут соблюдать не нужно, поэтому последовательность кто с кем будет соединен не имеет значения. Главное, чтобы вы были все подключены. Сеть появляется, когда соединились больше 2-х людей.

Когда идет настройка, то есть главный, кто инициатор настройки, например, это может быть ведущий колонны. И тут, конечно, есть элементы в работе, которыми он может управлять в отличие от всех остальных, но они не значительные. Он может менять канал настройки всей группы. Но даже если ведущий колонны оборвется, все продолжать общаться дальше.

Может быть и такое соединение: группа включилась, и кто-то из водителей подключил еще одного человека к группе. Этот человек тоже будет находиться в группе, хотя способ подключения у него будет другой, он при этом подключения будет иметь следующие возможности: 1) Он может общаться в группе; 2) Два человека (вновь пришедший и водитель, который его подключил) смогут общаться только между собой, у них таким образом сформировалась своя группа. Но повторюсь, чтобы это все произошло, необходимо, чтобы кто-то из колонны его подключил к себе.

ТЕХНИЧЕСКИЕ КАЗУСЫ

Самый огромный казус, с которым сталкивается каждый купивший себе гарнитуру, выглядит так: **мы смотрим в мануал, пробуем, а ничего не получается.** То, как написан мануал, может быть понято далеко не всеми. Это хорошо, если у вас есть хоть какое-то представление о том, как работает сеть, что такое блютуз и какая конфигурация настроек на что влияет. Но согласитесь, многим работа блютуса известна только по тому, как законектить наушники с телефоном. Да и то, даже это сегодня стало автоматическим, один раз настроил и готово. Здесь, в принципе, тоже - один раз настроил, и готово, но путь настроек долог и тернист. Когда же вы открываете мануал по мотогарнитуре, например, такой как Sena, то складывается отчетливая картина того, что его писал знающий технарь или человек со слов этого техника, который не учел того факта, что пользоваться в большинстве своем случаем будут люди, которые ничего не понимают в этом. Как по мне, инструкция по настройке должна быть понятной для человека любого уровня знаний. Тем более, что мы говорим о довольно-таки простой системе, где, по логике своей, не требуется совершать тысячу действий. Но при этом приходилось сталкиваться с тем, что действия, прописанные в инструкции, попросту не работали. Или написано «зажмите кнопку на 8 секунд». И? Как же мне понять прошли эти 8 секунд, отпускать кнопку или нужно еще подержать, нет никакого звукового сигнала, даже индикатор никак не изменяет свой цвет или ритм мигания.



Понятное дело, что тому, кто знает как подключаться, и мануал не нужен. А вот тот, кто в первый раз взял эту гарнитуру и хочет ее настроить, столкнется с рядом сложностей. Плюс ко всему этому, конечно же, разные объяснения в ютубе как производить соединение, но когда ты берешь и пробуешь повторить, то возникает множество вопросов.

Разные гарнитуры имеют разное расположение кнопок, и нет какой-то единой конфигурации. Да, включение-выключение и регулировка звука у всех одинаковое, а вот дальше... нужен бубен. При этом с техническими казусами я сталкивался не только при попытках настроить связь с другим водителем или группой, но и один на один, то бишь с телефоном. Соединяешь гарнитуру с телефоном, зажал кнопки и чего-то ждешь. Это то, о чем я говорил ранее, сколько секунд ждешь соединения, соединились они или нет, прождал сказанное в инструкции время, а ничего не произошло и так далее. Если кто-то сомневается

Powering On = [Power On Icon] = [Phone Icon] [Hold 1s] [Power Off Icon] = [Phone Icon] [Hold 1s] [Power Off Icon]

Phone Pairing

[Phone Pairing Icon] = [Phone Icon] [Hold 3s]

[Speaker Icon] "Phone Pairing"

[Music Sharing Icon] = [Phone Icon] [Hold 3s]

[Speaker Icon] "Music sharing on"

есть в сказанных мной словах, то возьмите мануал (при учете того, что вы раньше никогда не использовали мотогарнитуру и не знаете как она работает) и попробуйте настроить с первого раз так, чтобы все работало. Парадокс еще весь в том, что я говорю не о каких-то бюджетных или малоизвестных гарнитурах, а об одной из топов на рынке – Sena.

Ко всему этому, когда ты соединяешься с другим шлемом, ты же не можешь два шлема одеть, следовательно, чтобы понять произошло соединение или нет, приходится постоянно спрашивать второго человека, что он слышит: звук или что-то ему говорят (например «подключение телефона»), и так далее. В век технологий такие способы подключения крайне неудобные. На самом деле, в большинстве своем, казусы возникают только при настройке и конекте, когда уже все отлажено, то ты просто берешь и экспортируешь устройство.

Когда ты соединяешься с другим шлемом, ты же не можешь два шлема одеть, следовательно, чтобы понять произошло соединение или нет, приходится постоянно спрашивать второго человека, что он слышит.



ПРИЛОЖЕНИЕ НА ТЕЛЕФОН

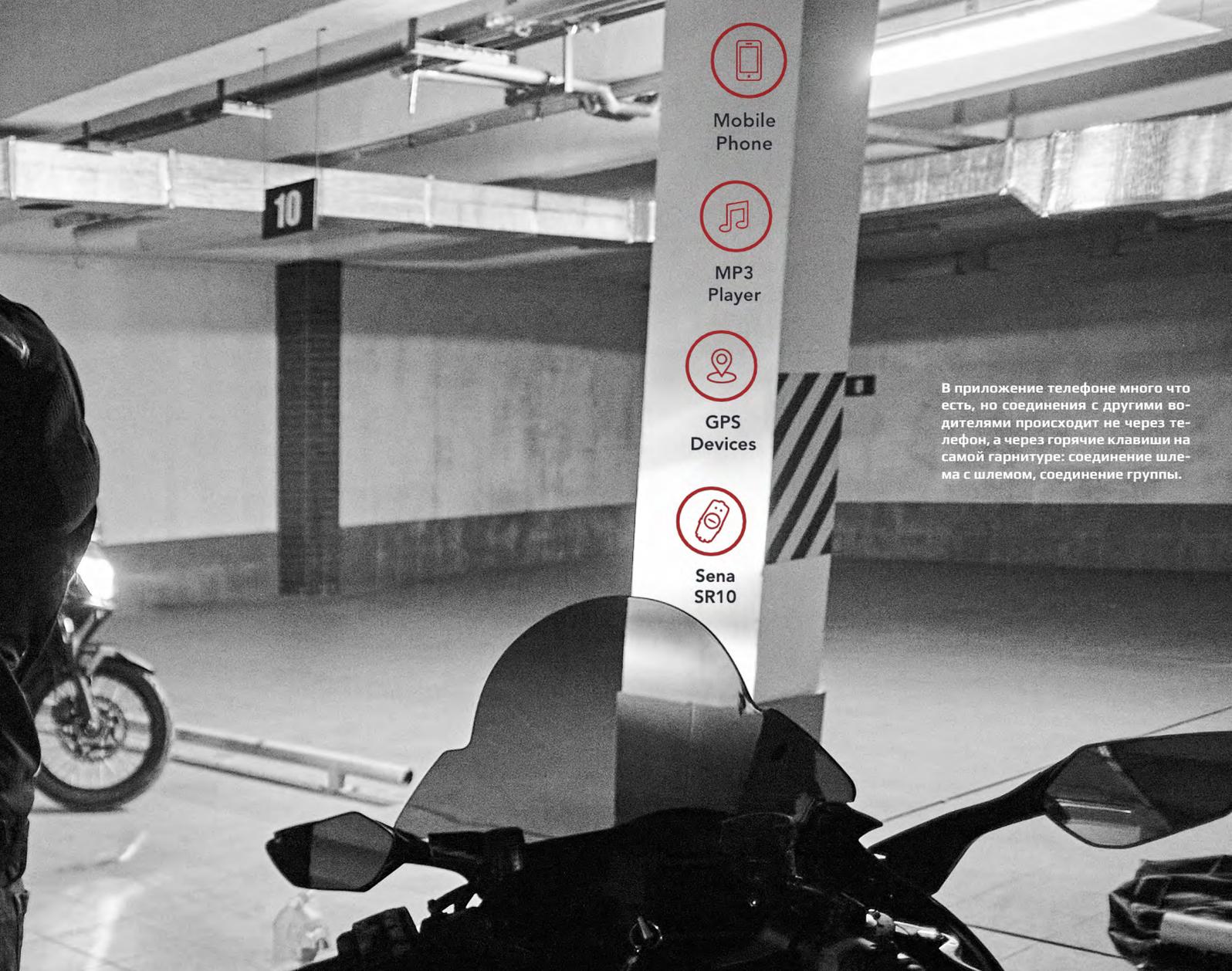
Тут вообще все печально. Приложение на телефоне очень скудное, настроить при помощи него практически ничего невозможно, какие-то кнопки вообще не работают, и что нужно сделать, чтобы начали работать - не понятно. Так и хочется сказать: вы уж определитесь либо мы все настраиваем через приложение на телефоне, либо всё при помощи конфигурации кнопок на самой гарнитуре. А то получается что-то там, а что-то там, а по факту не работает. Например,

в чем сложно вынести настройки «открытая связь» и «закрытая связь» в приложение. Да вы можете засинхронизировать двух людей при помощи приложения, но вот чтобы группу создать, вам необходимо зажимать конфигурации кнопок. Я бы, если делал приложение на телефон под гарнитуру, то внес бы туда всё, что есть в шлеме, все, что можно настраивать, и сделал бы это в крайне удобной форме.

Странно, что, находясь в «топ» на рынке мотогарнитур (речь идет о гарнитуре Sena), поход к тому, чтобы настроить, сделан очень некачественно, все сильно запутано и не имеет

понятной структуры. Вероятнее всего они при разработке делали акцент на ее технические возможности (дальность сигнала и тд), но упустили из внимания, что делают они ее для обычных пользователей.

Во время групповой поездки возникало несколько странностей. Одна из таких – это эхо, которое одновременно появлялось у всех участников мотопутешествия. Убрать его получалось только перезапуском системы. Проблемы с эхом возникали еще несколько раз за время поездки, причина пока не установлена, да и производителе по этому поводу, пока молчит.

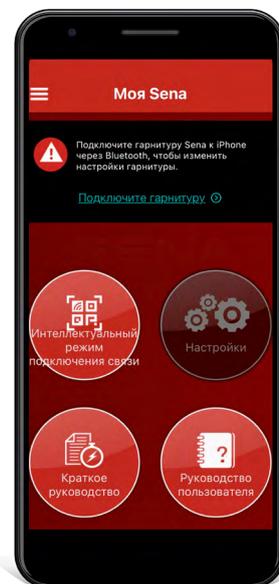


В приложение телефона много что есть, но соединения с другими водителями происходит не через телефон, а через горячие клавиши на самой гарнитуре: соединение шлема с шлемом, соединение группы.

В завершение скажу, что, проанализировав рынок мотоциклетных Bluetooth-гарнитур в рейтинге «топ», ты понимаешь, что нет еще такой гарнитуры, которая сделана так, чтобы ею было удобно пользоваться. И это, как по мне, очень странно. С одной стороны хочется пользоваться качественным, но с другой стороны мы имеем то, что есть. «Возьмите лучших из лучших! Лучшие из лучших зализывают раны... Тогда, возьмите лучших из худших!» Вот так и с выбором мотогарнитуры, первых нет, вероятно еще не создали, и приходится брать вторых. Желаю производителям думать о том, что есть разные люди, которые

приобретают эту гарнитуру, и им бы хотелось быстро начать ей пользоваться.

Автор статьи: Алексей Явтушенко (Мастер воинских искусств, директор шеф «дестреза ачинец» («destreza achinech»), специалист в сфере безопасности бизнеса и личной безопасности).



РИСК, ТАКТИКА ВОЖДЕНИЯ,
ПСИХОЛОГИЯ ПОВЕДЕНИЯ,
ПРИЧИНЫ АВАРИЙ, НАУЧНЫЙ
ПОДХОД - ЭТО ТА МАЛАЯ ЧАСТЬ,
КОТОРУЮ ВЫ НАЙДЁТЕ НА
СТРАНИЦАХ НАШЕГО МОТОЖУРНАЛА





Wissenschaftliche Zeitschrift "Roll-On"

Адрес:

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

Государственный руководитель:

Sergej Engelmann
Verantwortlicher gem. §55 Abs. 2 RStV
Ust: 212/5052/2947

roll-on.org

 www.facebook.com/RollON.moto

 Motojournal "ROLL ON"

 Rollon.moto

 RollON_moto

 motorcycle.rollon@gmail.com

