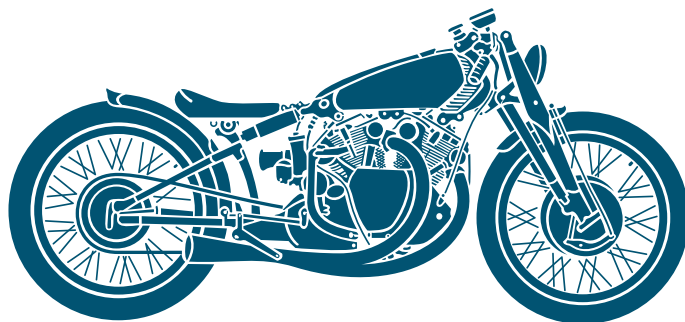


Д Э В И Д Х А Ф

МОТОЦИКЛ



КЛАССИЧЕСКАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
ГОНЩИКА

БОМБОРА™

Москва 2021

УДК 796.72
ББК 75.721.8
Х26

David L. Hough
PROFICIENT MOTORCYCLING:
THE ULTIMATE GUIDE TO RIDING WELL

Хаф, Дэвид.
Х26 Мотоцикл : классическая энциклопедия гонщика / Дэвид Хаф ;
[перевод с английского Е. А. Кустова]. — Москва : Эксмо, 2021. —
288 с. : ил. — (Подарочные издания. Спорт).

ISBN 978-5-699-97233-3

«Мотоцикл. Классическая энциклопедия гонщика» — реально работающие подсказки по тому, как мотоциклистам грамотно вести себя на дорогах, как избегать сложных ситуаций и что делать, если всё-таки в них попали.

Вы можете изучить эту книгу в любой последовательности, которую вы выберете, но содержимое организовано таким образом, что одна тема приводит к следующей. Воспримите эту книгу только как начало пути к тому, чтобы стать опытным мотоциклистом.

УДК 796.72
ББК 75.721.8

ISBN 978-5-699-97233-3

© 2008 Fox Chapel Publishers International Ltd.
© Photos and diagrams © 2008 by David L. Hough.
© Additional photos courtesy of: front cover and page 234, Kevin Wing; page 48, American Honda Motor Company Inc.; page 64, Scott Wilson; page 65, David Searle; page 94, Milagro; page 253, BMW MotorradNA; page 273, Liberty Motors.
© Кустов Е.А., перевод на русский язык, 2018
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2021

Посвящение

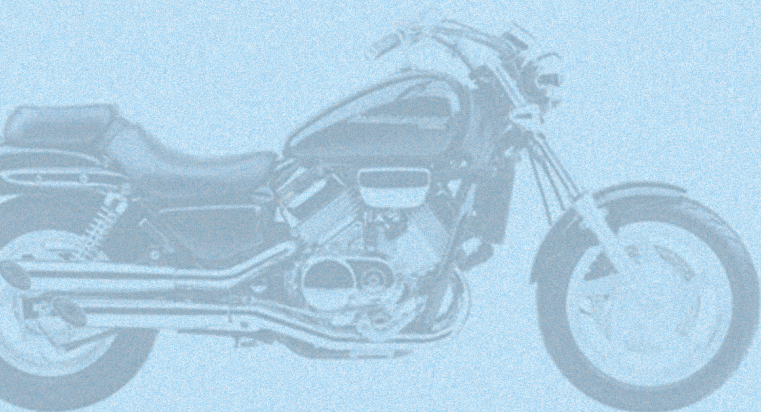
Хотя содержание этой книги является плодом действительно коллективной мудрости, почерпнутой у дружественных мне мотоциклистов, и следствием набитых шишек, два человека особенно поспособствовали тому, чтобы эта книга увидела свет.

Во-первых, Боб Карпентер, редактор Road Rider, который спас мою первую статью еще в 1972 году. Боб посоветовал мне продолжать писать, показал на примере, как писать, а затем предложил заняться серией «Управляем мотоциклом грамотно», которая в конце концов послужила основой для этой книги. Спасибо, Боб. До нынешнего момента это была поездка что надо!

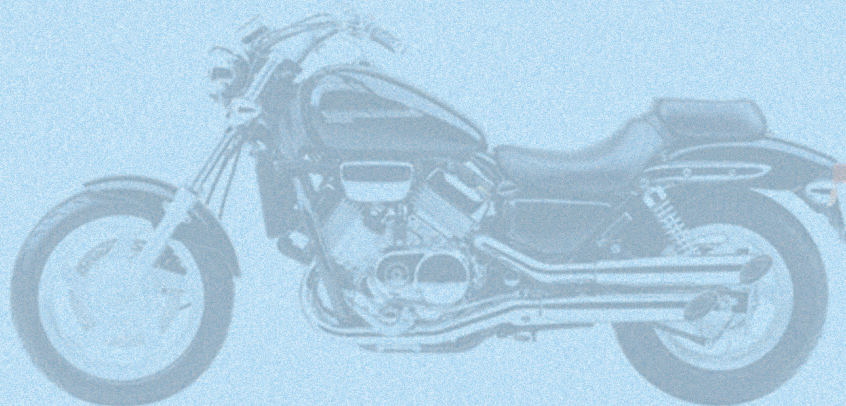
Во-вторых, моя жена Диана терпела мои путешествия, муки и истерики с тех пор, как мы поженились. Она сопровождала меня во многих длинных поездках на различных мотоциклах, которые были не очень удобны; пережила намного больше, чем несколько холодных, влажных, ветреных дней; мирилась с моим мотоциклетным фанатизмом последние сорок лет и заставила меня продолжать этот проект в те моменты, когда я предпочел бы просто куда-нибудь умчаться. Мы поженились в маленькой деревенской церкви на острове Бейнбридж в 1958 году, и мы все еще вместе. Довольно удивительно, да?

Оглавление

Предисловие	7
Вступление	9
Глава 1. Риск!	12
Месиво в каньоне	13
Табу	14
Как сильно вы готовы подвергнуть себя риску?	16
Фиксирование ставок	28
Глава 2. Динамика мотоцикла	44
Что сохраняет его баланс?	45
Что заставляет его поворачиваться?	53
Вся подноготная замедления	67
Избавление от паники во время панических остановок	77
Глава 3. Тактика движения на повороте	86
Привычки в поворотах	87
Траектории в поворотах	97
Правильный ритм, правильное место	102
Домашнее задание	110
Глава 4. Выживание в уличном трафике	112
Городское движение	113
Выживание в пригороде	124
Тактика езды на магистралях	130
Агрессивные водители	138
Маневры уклонения	144



Глава 5. Подвохи	150
Опасности на дорогах	151
Впереди бордюры	160
Боже, олень!	175
Свирепый Фидо	183
Глава 6. Особые ситуации	190
Когда идет дождь	191
Оставайтесь охлажденным	207
Проклятый ветер	210
Ночные совы	226
Езда по белой разметке	238
Глава 7. Коллективная поездка	240
Компании байкеров	241
Второй ездок	252
Коляски и трехколесные мотоциклы	266
Конец путешествия	277
Дополнительная информация	279
Глоссарий	282
Алфавитный указатель	284





Предисловие

Меня всегда интересовало то, как устроены вещи. Я помню, как разобрал свой новый игрушечный пистолет с пистонами, когда мне было шесть, а затем прятал его, потому что не смог засунуть все пружинки обратно внутрь. После нескольких лет практики в механических вещах я мог реконструировать планетарный редукторный узел на своем велоипеде и поменять спицы в колесе. Я работал над подвесными моторами и построил несколько лодок. В колледже я прошел несколько курсов по машиностроению и изучил механизмы обработки, литья и сварки, прежде чем переключился на промышленный дизайн. Я начал чинить и обслуживать семейные автомобили по необходимости, и когда нам понадобился новый дом для растущей семьи, я научился работе с бетоном, плотницким работам, сантехнике и электрике.

Когда я начал ездить на мотоциклах еще в 1960-х годах, для меня было естественным задаться вопросом о любопытном поведении двухколесных транспортных средств. Я понял, что езда на мотоцикле связана не только с механикой, но и с динамикой управления ими. Моя работа с использованием мотоциклов в итоге растянулась на тридцать лет, за это время я впитал больше, чем несколько уроков о динамике байков, а также радости и проблемы дальних гастролей, групповых поездок, путешествий за границу, трехколесных мотоциклов, внедорожной езды, прав мотоциклистов, обучения водителей и да, написания обо всем этом. В середине 1970-х я начал переносить свои мысли на бумагу, время от времени публикуя материалы в *Road Rider*, небольшом южнокалифорнийском журнале о поездках с отчаянно верной семьей подписчиков. Я начал предлагать советы по безопасности на встречах в местном мотоциклетном клубе, и я преподавал несколько курсов по выживанию на дорогах. Когда появился Фонд мотоциклетной безопасности MSF, я стал сертифицированным инструктором.

Колонка «Proficient Motorcycling» («Управляем мотоциклом грамотно») появилась в мае 1984 года в *Road Rider*, после того как редактор Боб Карпентер попросил меня написать серию из шести частей, которые он намеревался опубликовать каждый второй месяц в течение одного года. Я не хотел называть эту колонку колонкой о безопасности, потому что я не думал, что люди катались на мотоциклах, чтобы быть в безопасности. Я полагал, что читателям может понравиться задача получения более квалифицированных знаний. Поэтому я назвал серию «Управляем мотоциклом грамотно». Боб сразу решил сделать ее ежемесячной колонкой, в которую я вложил еще несколько лет. В то время мы вряд ли могли представить, что «Управляем мотоциклом грамотно» переживет *Road Rider*, захватит несколько наград у людей, занимающихся безопасностью езды на мотоциклах, растянется еще на пятнадцать лет и начнет тенденцию к включению статей об искусстве езды в другие специализированные издания.

К 1991 году журнал Road Rider был приобретен Fancy Publications и переродился в Motorcycle Consumer News (MCN), черно-белое ежемесячное издание без рекламных объявлений, без чепухи, оперативное, ориентированное на итоговый продукт.

«Управляем мотоциклом грамотно» пережил переход от Road Rider к MCN почти без замешательства. Редактор MCN Фред Рау признал ценность статей о навыках езды и призвал продолжать вести колонку. Сегодня это по-прежнему популярная характерная черта журнала. Еще в 2000 году, когда я собрал эту книгу из годов прошлых колонок «Управляем мотоциклом грамотно», мне было около 65 лет, и я понял, что колонка может пережить меня. Поэтому я помог подготовить свою замену, Кена Кондона. Кен теперь ведет колонку «Управляем мотоциклом грамотно» для MCN.

Когда Bow / Tie Press (теперь Companion / House Books, импринт Fox Chapel Publishers International Ltd.) решила опубликовать первое издание книги «Управляем мотоциклом грамотно», никто по-настоящему не понимал потенциала, и все было сделано очень экономично. Все были удивлены и обрадованы, когда первый тираж быстро распродался. С тех пор более 120 000 копий *Профессионального мотоспорта* попали в руки и умы энтузиастов мотоциклов. Многие читатели с гордостью сказали мне, что они дали свой первый экземпляр другим ездокам, не смогли вернуть его и вынуждены были купить вторую копию для себя.

Учитывая восторженный прием первого издания, пришло время для обновления, и вот второе издание — немного крупнее, острее и лучше организованное. Я надеюсь, что вы найдете его полезным.

Примечание: содержание основано на серии колонок «Управляем мотоциклом грамотно», опубликованной в журнале Motorcycle Consumer News и журнале Road Rider, 1981—1999.



Вступление

НАЧАЛО

Я уже много лет пытаюсь разрушить табу на обсуждение рисков езды на мотоциклах. Мотоциклисты знают инстинктивно, что у них риск выше, чем при езде на другой технике, но, похоже, существует общее мнение, что игнорирование рисков заставит их уйти. Конечно, продавцы мотоциклов стремятся обойти проблему безопасности, опасаясь снижения продаж. Передовые мотоциклетные журналы ориентированы на мотоцикл как на машину, стиль жизни или захватывающее занятие, но статьи о том, как управлять байком или преодолеть трафик не-вредимым, появляются редко. И если мотоциклист все еще пытается убедить семью в том, что езда на двухколесном транспорте является приемлемым видом передвижения, возможно, было бы разумно вывести риск на общее рассмотрение. По моему мнению, можно снизить риски езды на мотоциклах до приемлемого уровня с помощью навыков и знаний, и нам действительно нужно вынести эту концепцию на всеобщее обсуждение.

Я рад видеть, что сегодня другие авторы начинают говорить о навыках езды на мотоциклах. Есть ряд отличных доступных книг, в основном написанных авторами с опытом в гонках на мотоциклах. Экс-гонщики, как правило, сосредоточены на быстрых поворотах и лишь поверхностно имеют дело с обсуждением опасностей езды по дорогам общего пользования. Я фокусируюсь на обратном. Я имею дело прежде всего с тактикой езды, соответствующей дорогам общего пользования, с гораздо меньшим акцентом на быстрые повороты. Вот почему эта книга включает в себя множество фотографий ситуаций на обычных дорогах и меньше фото, где в центре внимания сами мотоциклы.

Давайте взглянем на вопросы риска открыто и честно. Да, мотоциклы потенциально опасны, но тот, кто держит рукоятку в данный момент, может значительно изменить шансы. Если вы хотите избежать боли и потерянных долларов, вам нужно понять, каковы риски, и предпринять шаги, чтобы контролировать любую ситуацию в ваших интересах. Опытный мотоциклист знает, как выглядит проблема, и имеет навыки оценивать то, что происходит вокруг. Большой выигрыш состоит в том, что стать действительно опытным мотоциклистом может быть очень приятно.

Я старался поддерживать простое обсуждение динамики мотоциклов, но некоторым людям все еще трудно понять концепции. Иногда динамика не становится ясной до тех пор, пока вы не выйдете с книгой в гараж и не попробуете поэкспериментировать с мотоциклом или пока



Мужчина в профиль на мотоцикле

не прокатитесь на байке и не почувствуете, что он говорит вам. Вы можете изучить эту книгу в любой последовательности, которую вы выберете, но содержимое организовано таким образом, что одна тема приводит к следующей. Вероятно, для вас будет больше смысла, если вы начнете с самого начала и прочитаете до конца.

Я постараюсь дать вам всю не бессмысленную информацию, которую смогу, но это только книга, а не учебный курс. Когда вы экспериментируете на своем мотоцикле или практикуете умение, пожалуйста, наденьте свою лучшую экипировку. Я считаю, что подходящий защитный механизм включает в себя поглощающую удары и не поддающуюся истиранию куртку и брюки для езды, высокие кожаные ботинки, перчатки с закрытыми пальцами, настоящий прошедший сертификацию шлем и безосколочную защиту для глаз.

На страницах «Управляем мотоциклом грамотно» вы встретитесь с персонажами, которых, как вы можете подозревать, уже где-то видели. Вот байкер Боб, которого волнует только он сам, а потом внезапно — авария, бум, бам! — мотоцикл Боба переворачивается набок, отовсюду сыплются искры и раздробленный пластик. Подожди-ка минуту! Кто же такой этот парень, байкер Боб?

Имейте в виду, что большая часть персонажей в этой книге вымышлены, хотя многие ситуации основаны на реальных авариях и происшествиях. Рассматривайте печальные рассказы как мифы, которые, возможно, не фактические, но все они являются потенциальным опытом обучения. Вы можете даже узнать себя в этих вымышленных людях. В некоторых случаях я знаю, что роль Боба сыграл я сам. И пожалуйста, сделайте нам обоим одолжение и не заикливайтесь на именах или полах героев.

Воспримите эту книгу только как начало пути к тому, чтобы стать опытным мотоциклистом. Воспользуйтесь обучающими семинарами на мотомероприятиях. Прочитайте разные книги по навыкам вождения мотоциклов. Пройдите учебный курс или посетите школу езды по трассе. Самое главное, настраивайтесь на то, что случается, когда вы едете в сторону горизонта. Есть много других уроков, ожидающих того, чтобы их выучили.



Автор книги



ГЛАВА 1



Риск!



МЕСИВО В КАНЬОНЕ

Прекрасное солнечное утро воскресенья в горах Колорадо. Прекрасная погода. Движение на дороге не оживленное. Проезжая часть чистая и сухая. Двигаясь в восточном направлении на мотоцикле через живописный каньон Боулдер, Норман и Кристина наслаждаются и видом, и поездкой. На обоих мотоциклистах полные защитные костюмы, включающие высококачественные, полностью закрытые шлемы. Норман внимательно следит за поворотами, планируя хорошие траектории, и держит свой Suzuki под полным контролем.

Двигаясь в западном направлении, четыре мотоциклиста на быстрых спортивных мотоциклах играют друг с другом в «шашечки», наслаждаясь своими гоночными машинами, превосходными условиями дороги и жадной дружеских соревнований на приличной скорости, небрежно относясь к скоростным ограничениям или двойным желтым линиям. В какой-то момент Марк больше остальных хочет прочувствовать жажду риска, и его Honda вырывается вперед из всей связки.

К востоку от Харрикэйн-Хилл Норман замедляет Suzuki, чтобы войти в крутой «слепой» поворот через скалы. Он собирается аккуратно проехать поворот по дуге, слегка «поцеловав» разделительную линию только на самой вершине дуги. В тот же самый миг Марк влетает в тот же поворот на своей Honda в западном направлении. Марк слишком поздно понимает, что извилистый поворот через скалы намного уже, чем он предполагал. Он старается сильнее наклонить Honda, но не может предотвратить того, что байк сдвигается через двойную желтую линию, прямо наперерез приближающемуся Suzuki.

Судорожно Норман выворачивает руль, чтобы вывести Suzuki вправо от ждущего впереди столкновения со скоростью в 190 км/ч. Марк лихорадочно пытается повернуть Honda, но шины теряют сцепление с дорогой, и байк падает, создавая град искр и пластика. Скользящая Honda задевает Suzuki достаточно сильно, чтобы тот полетел вниз с горы. Марк останавливается, истекая кровью, но живой. Через секунду приятели Марка выскакивают из-за угла и крутятся сквозь беспорядок побитых мотоциклов и тел. Норман умирает мгновенно: его голова, закрытая шлемом, оторвана от тела. Жена Нормана, Кристина, умирает через час в больнице. Марк и его друзья все выживают.

Это правдивая история, и я привожу ее здесь не для того, чтобы внушить вам отвращение. Подобные аварии случаются повсюду и постоянно на разнообразных изогнутых трассах по всей Америке, которые популярны среди мотоциклистов в выходной день. Термин «каньонные гонки» родом из Калифорнии, где извилистые

дороги, поднимающиеся по каньонам, являются игровыми площадками для агрессивных мотоциклистов. На Восточном побережье есть также и свои каньонные дороги, включая знаменитую извилистую дорогу через ущелье Дилз Гэп между Северной Каролиной и Теннесси, известную среди мотоциклистов как Дракон.

Табу

Вы не услышите многого об инцидентах со смертельным исходом с участием мотоциклистов от вашего местного дилера по продажам мотоциклов или из передового журнала про байки. Обсуждение несчастных случаев со смертельным исходом довольно долгое время являлось табу. Если байкер остается живым после аварии, этот опыт может предоставить некоторые похвальные права. Но разговоры о смертельных случаях, как правило, забирают все удовольствие от спорта для ездоков и для тех, кто работает в этой отрасли, имеют охлаждающий эффект на продажи. В общем, мотоциклисты и дилеры мотоциклов не понимают, как справляться с рисками езды, поэтому им удобнее избегать этой темы. Поскольку индустрия мотоциклов платит большие деньги Фонду мотоциклетной безопасности (MSF), чтобы решить эту проблему, отношение индустрии выражается в том, чтобы просто держаться подальше от фонда и позволять ему делать то, что они делают.

Да, я понимаю неудобство вынесения рисков на всеобщее обсуждение и разговоров о них. В конце концов, острые ощущения от езды на мотоциклах отчасти возникают потому, что ты проверяешь собственные шансы. Мы ездим на мотоциклах в том числе потому, что они более опасны, чем другие транспортные средства. Возможно, молчание про риски равносильно удержанию их на расстоянии. Может быть, говорить о рисках — это приглашать эти шансы к появлению. Или, может быть, мы просто не знаем, как управлять рисками, чтобы понять, как далеко мы заходим. Например, все дорожные гонщики понимают необходимость амортизирующих накладок, потому что они, как правило, едут на 99% своих возможностей, и они знают, как легко можно попасть в зону риска. Но обычный мотоциклист также может ехать на 99% от зоны риска, когда оказывается на оживленном пересечении дорог. Если это так, то почему бы всем уличным гонщикам не носить качественную накладку?

Я считаю, что, если мы хотим справиться с риском езды, нам необходимо принять его на свой счет. Нам нужно понять, что происходит, и выяснить, что делать, чтобы держать эти риски под контролем. Поэтому давайте проигнорируем табу и серьезно поговорим о том, что происходит.

Принятие риска

Вы встретитесь со множеством других мотоциклистов, агрессивно движущихся по дорогам общего пользования, серьезно захваченных гоночным менталитетом, всегда оценивающих свою силу по тому, кто обошел их и кого обогнали они сами. Шансы составляют десять к одному, что дорога сегодня чистая, без сонных водителей, постоянно залегающих за разделительную линию, и без свежих камней, лежащих на середине дороги за «слепым» поворотом. Разумеется, каждое солнечное воскресенье на извилистых дорогах по всей Америке несколько из этих отчаянных гонщиков с принятием высокой степени риска проигрывают в этой авантюре. «Слепые» повороты являются одной из причин, по которой некоторые гонщики практически всегда прибывают на тусовки байкеров первыми. Лично я не желаю ставить на кон свою жизнь, что «слепой» извилистый участок впереди не заблокирован упавшим деревом, лесовозом или мечущейся лошадью. Но я также ездил с теми, кто не разделяет моего консервативного отношения к азартным ставкам своей жизнью, и я позволял им ехать на высокой скорости впереди меня.

Смысл состоит в том, что у каждого из нас разный уровень осведомленности о потенциально опасных ситуациях и различное принятие риска. Существует растущее число мотоцикли-



клов, которые измеряют свою самооценку с точки зрения своего собственного мастерства и личного удовольствия от поездки, а не чьего-то еще. Когда вы взрослеете, становится легче принять, что езда по дорогам общего пользования должна иметь совсем другой подход, нежели выступление на гоночной трассе. Я выезжаю на дорогу, чтобы хорошо провести время, что включает в себя не только возвращение домой с невредимыми частями тела и мотоцикла, но также получение удовольствия от пейзажа и удовлетворение от полного контроля над техникой.

Если вы верите обложкам сегодняшних журналов про мотоциклы, целью езды на байках является развитие максимальной скорости и наклонение в поворотах до момента, пока наколенники не будут окончательно стерты. Дорожные гонщики почитаются как герои, а реплики гоночных мотоциклов — вот то, что вам действительно нужно. Конечно, современные спортивные машины действительно хороши. Если бы вы могли выкатить Honda CBR100RR, Kawasaki ZX-14 или Yamaha YZF R1 с выставочного зала, поставить в машину времени и отвести ее всего на десять лет назад, у вас был бы более быстрый и лучший мотоцикл, чем гоночные заводские байки тех лет.

И это действительно дилемма для сегодняшних мотоциклистов. Вы представляете себя на будоражащем воображение спортивном мотоцикле обгоняющим каждого мотоциклиста на дороге — такой наполовину Майк Хейлвуд и наполовину Джой Данлоп. Хорошо, если бы я был моложе, это могли бы быть Валентино Росси и Кенни Робертс-младший. Но я не еду по трассе. Мечтательный идеальный образ гонщика сдвигается кошмаром самосвала, делающего левый поворот из скрытой подъездной дороги, лошади, вырвавшейся из пастбища, всплеска пролитого дизельного топлива или ржавого пикапа, плетущегося по своей полосе, или дрифтера, бросающего пустую бутылку «Джек Дэниэлса» в мою сторону.

Давайте выстроим этот длинный путь к управлению рисками езды на мотоцикле, начиная с немного более глубокого изучения статистики и вашей собственной тактики езды. Затем продолжим.

Конечно, я хотел бы думать о себе как о хорошем ездоке, но позволю себе задержаться еще немного на этом моменте. Я не могу отделаться от осознания, что дороги общего пользования полны опасностей, которые могут быстро и окончательно покончить с моей ездой на мотоцикле. Есть много мотоциклистов, которые готовы вывести своего железного коня на дорогу общего пользования, но у них, кажется, очень короткие карьеры езды. Для меня неприемлемо вызывать риски, связанные с получением штрафа или аварией.

В течение многих лет я также обнаруживал, что важно наслаждаться поездкой и лишь скромная часть этого удовольствия связана со скоростью. Существует огромное удовольствие от езды на мотоцикле на правильной скорости по ситуации, а не на максимальной скорости; управление мотоциклом «на высоте» и знание того, что у вас есть скорость в запасе на случай, если она понадобится или вы захотите ее использовать.

Показатели смертности

В 2005 году в мотоциклетных авариях погибло 4500 мотоциклистов. Что еще страшнее, аварии с мотоциклами, как правило, более фатальны, чем автомобильные. Согласно данным Национальной администрации безопасности дорожного движения (NHTSA), 80% аварий на мотоциклах привели к травмам или смертям — по сравнению с 20% автомобильных аварий. Институт страховой информации подсчитал, что в 2004 году показатель смертности среди мотоциклистов был в 4,8 раза выше, чем у легковых автомобилей в пересчете на зарегистрированное транспортное средство. В 2005 году на мотоциклы приходилось лишь 2,4% зарегистрированных транспортных средств, но на долю их приходилось 10,5% от общего числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий.