

Предисловие

Все мои достижения в мотогонках основаны на информации, изложенной в этой книге. Книга написана, чтобы донести до вас эту информацию и научить вас использовать ее при вождении мотоцикла. Многие покажутся вам избыточными для повседневного вождения, но смею заверить, большинство приемов применимы не только на треке, но и на улице.

Часто советы людей только вызывают головную боль. Поэтому Кейт в своей книге учит вас думать самостоятельно. Более семи лет мы работали вместе безо всяких записей. Теперь у вас есть книга, значит вам будет полегче.

Никому не хочется думать, что паника может взять над ним верх. Вы должны рассматривать ее как некий барьер, который вам нужно преодолеть. Все реакции, приводящие к панике, перечислены в книге. С ними сталкиваются все водители. Теперь вы сможете распознать их и понять, что именно они – причина всех ваших ошибок.

Я вожу мотоцикл более двадцати лет и все еще учусь. Не спешите. Я видел много торопыг, никто из них не продвинулся далеко. Вы должны принять все идеи этой книги, привыкнуть к ним. Не важно, сколько времени это займет. Потому что если вы этого не сделаете, вы не сможете идти дальше.

Дуг Чандлер

Предисловие автора

10 лет, прошедших с момента выхода в свет первого тома этой книги, были восхитительными для мотоциклистов. Та книга стала моей первой попыткой создать **технология** вождения. Я знал, что она существует, требовалось лишь найти ее. Первый том разошелся по всему миру, потому что он предлагал водителю работать и думать самостоятельно, это был очень полезный первый шаг. Но **Twist of the wrist II** предлагает более реальную технологию вождения, обращается к самой сути проблем водителя. Позвольте мне разъяснить понятие **“реальная технология вождения”**.

Технология против советов

Для начала давайте определим различные категории информации, которые вы получаете. Их четыре, запомните их. Любая информация о вождении вашего мотоцикла попадает в одну из них.

Вредные советы

“Никогда не узнаешь, быстро ли ты едешь, пока не разложишься”
“Подожди, пока все затормозят и досчитаю до двух”

Дружеские советы

“Береги себя”
“Старайся ездить плавно”

Полезные советы

“Постарайся объехать в повороте ту кочку”
“Попробуй пройти этот отрезок на повышенной передаче”

Реальная технология

“Всегда используйте более позднюю точку входа в поворот для поворотов с уменьшающимся радиусом”
“Если вы будете в повороте то добавлять газ, то сбрасывать – это приведет к усиленной работе подвески, уменьшит сцепление с дорогой и заставит мотоцикл распрямить траекторию”.

Реальные решения

Настоящая технология имеет широкую область применения и всегда решает проблемы. Она включает в себя осознание водителем своих действий и понимании связи между этими действиями и требованиями к динамике мотоцикла. Контр-руление – и идеальный пример такой технологии. (см. гл 12 для объяснения контр-руления).

Практически все учатся ездить не имея ни малейшего понятия о контр-рулении. Но как только водитель понимает и принимает его, оно открывает обширное поле для совершенствования в любой ситуации требующей руления. Контр-руление идеально сочетает требования и желания водителя с требованиями и желаниями байка. Это я и называю **технологией**. Надеюсь, вы видите разницу между ней и дружескими или полезными советами.

Я не хочу сказать, что следует пренебрегать советами. Они очень полезны, когда нужно применить технологию к конкретной ситуации. Тогда подсказка или совет становятся полезным инструментом. Но я слышал много советов от людей, искренне пытающихся помочь, и почти все они оказывались бесполезными.

Открытие

Для настоящего мотоциклиста вождение – всегда открытие и вызов. Так было на протяжении 100 лет, с момента возникновения мотоцикла, и так будет, пока мотоциклы существуют. Настоящий водитель каждую поездку принимает как ценный опыт. Приключение прячется в каждом повороте, каждом прохвате, каждом откруте. В мире много вещей, которые со временем становятся скучными и привычными. Изучение и применение новых технологий позволит избежать этого. Перед вами откроются новые двери.

Принятие технологии

Шопенгауэр сказал: “Истина проходит три стадии. Сперва над ней смеются. Потом ее жестко возражают. И наконец принимают как очевидность”. **Технология вождения** прошла все три стадии.

Проходя серию эсок на моем 200-кубовом Ducati в 1960-м году, я открыл контр-руление. Я испугался. Это казалось полным бредом и я никогда не упоминал о нем до 1970 года, боялся, что меня примут за идиота. **Контр-руления** было понято только в 1973-м году, во время международной конференции по безопасному вождению, проходившей в Сан-Франциско. Именно там доктор Гарри Нарт и группа исследователей фирмы Honda независимо представили документацию,

разъясняющую как работает контр-руление, и как его осмысленное использование помогает водителю избегать неприятностей.

Эти исследования дали каждому возможности для совершенствования. Но я помню и жесткие возражения, высказанные в мой адрес, когда я пытался рассказать об этой технологии гонщикам с 20-летним стажем.

Аналогично, долгое время считалось, что применять передний тормоз очень и очень опасно. Даже продавцы мотоциклов страшали этим новичков. Кое-где при обсуждении этого вопроса дело доходило до драки. Теперь "все знают" что львиная доля в торможении приходится именно на передний тормоз.

В 1976-м году я заявил, что гонщики могут улучшить свои результаты просто изучив теоретические основы вождения мотоцикла. Я издал несколько коротких бюллетеней, состоящих в основном из полезных советов, и они помогли многим людям. Однако мои друзья гонщики резко критиковали меня, когда узнали, что мои ученики часто сидят в классе, разглядывая графики и диаграммы. Тем не менее, мои ученики стали резко улучшать свои результаты, проходя круг в среднем на 7 секунд быстрее, чем до занятий. До тех пор, пока молодой журналист и гонщик Джон Ульрих не прошел мой курс и не опубликовал отчет о нем в 1977-м, никто даже и слушать ничего не хотел. Теперь они говорят, что это история.

В этой книге вы найдете еще несколько ключей к разгадке эффективного управления мотоциклом.

Кейт Код

В В Е Д Е Н И Е

Машина против человека

С момента покупки моего первого мотоцикла в 1957 году, мотостроение развивалось потрясающими темпами. Байки становились легче и быстрее, шины - прилипчивее, подвески – надежнее. Но, судя по 20000 студентов, которых я обучил за 13 лет в Калифорнийской школе Супербайка, все они сталкиваются с теми же проблемами, что и 20 лет назад. Наши учебные мотоциклы стали ездить на 20 миль в час быстрее, но время прохождения круга сократилось всего на 1-2 секунды. Если вспомнить, что за это время скорости в спорте выросли на 8-10 секунд на круге, то появляются интересные вопросы **и ответы** на них.



**Возможности машин
давно превзошли
возможности
гонщиков**

Что мешает

Что же мешает водителям использовать все эти замечательные достижения мотостроения? (Только улучшение сцепных свойств шин дает улучшение времени круга в среднем на 3 секунды.) Где находятся барьеры и как их преодолеть? (Что-то же мешает огромному количеству людей.) Может надо сосредоточиться на постижении приемов вождения? (Гонщик 90-х умеет гораздо больше своего коллеги из 80-х.) Возможно стоит проводить больше времени на трассе? (Мой опыт говорит, что результаты не зависят напрямую от времени, проведенного в седле.) Возможно дело в мотивировке каждого конкретного гонщика? (Опять

же, знавал я одаренных и мотивированных спортсменов, не достигших больших результатов.) Невеселая картина вырисовывается для начинающих гонщиков, не так ли? (Подождите-ка секундочку.)

Мастерство на 75 процентах

Я заметил, что 95% моих учеников достигают небывалой уверенности в управлении мотоциклом после нескольких часов занятий в классе и на треке, а большинство из них могут освоить очень сложные приемы вождения всего за два дня – **но только если они едут на 75% процентов от их обычной скорости**. Что же происходит за этими 75 процентами? Я думаю, все согласится, что потом вступает в действие инстинкт самосохранения, обычно называемый страхом. Как только основные приемы вождения освоены, появляется кнопка “Паника”, и каждый нажимает ее при подходе к **своему собственному пределу возможностей**. Именно это и мешает достичь поставленных целей, подрывает самоуважение и лишает уверенности в своих силах.

называю это
мственными
раничениями”

икогда не следует
аковать поворот



Инстинкт
самосохранения не
только разом трати т
все ваше внимание,
он еще и
провоцирует ошибки
вождения

Ваши \$10

Начните с раннего
торможения, потом
наметьте траекторию
для быстрого входа в
поворот. Привыкнете
к скорости, а потом
помстепенно
увеличивайте ее.

Некоторые повороты
требуют всего
вашего внимания, и
вам хочется
затормозить. Ни в
кчем случае, ведь
торможение тоже
требует внимания.

В первом томе книги я ввел понятие “десяти долларов”. Смысл его в том, что каждый имеет **определенное и неизменное количество внимания**, которое тратит в процессе вождения на любые производимые за рулем действия – переключение передач, отслеживание потока, закладывание мотоцикла в поворот или напевание про себя песенки. Если все ваше внимание исчерпано, начинается **паника**. Например, вы так боитесь врезаться во что-то, что сосредотачиваете **все ваше внимание** на этом объекте, и его (внимания, то есть) просто не остается на выполнение других действий, в результате вы врезаетесь. **Все водители, независимо от подготовки, время от времени тратят все \$10 своего внимания, что**

приводит к проявлениям инстинкта самосохранения – панике и страху . В этой книге я попытаюсь научить вас обманывать ваш страх (или отодвигать предел, за которым он возникает) и тем самым **устранить главную причину всех проблем – кнопку “Паника”** . Тратьте ваше **внимание** обдуманно и не давите на **кнопку** со всей силой.

Эта книга – замечательный инструмент, который поможет вам понять, что именно нажимает на кнопку “Паника”. Чтение и тренировки помогут вам отодвинуть барьер, за которым срабатывает эта кнопка и позволит вам получать удовольствие от возросших скоростей

Донни Грин
(Пятикратный чемпион в классе 250 куб.см и инструктор Калифорнийской школы superbайка с шестилетним стажем. Он добавил свои комментарии к главам этой книги.)
