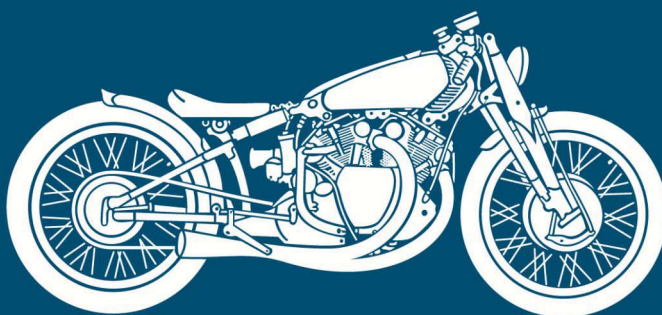


МОТОЦИКЛ

КЛАССИЧЕСКАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
ГОНЩИКА



Д Э В И Д Х А Ф

УДК 796.72
ББК 75.721.8
X26

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

Хаф, Дэвид.
X26 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.

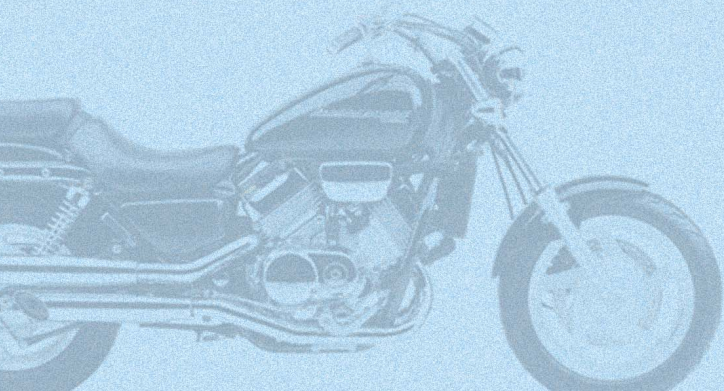
УДК 796.72
ББК 75.721.8

ISBN 978-5-699-97233-3

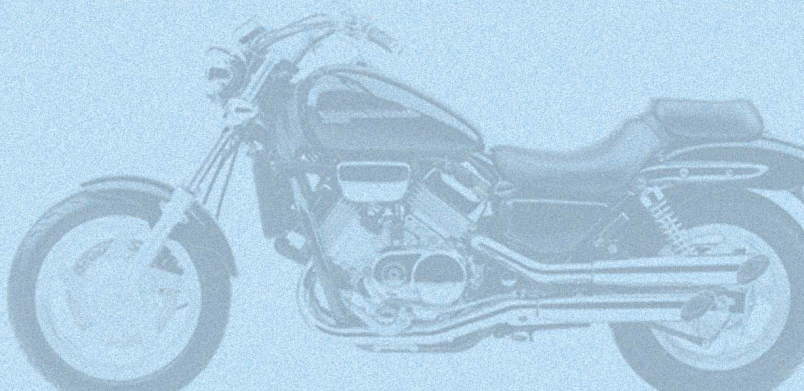
© 2008 Fox Chapel Publishers International Ltd.
© Photos and diagrams © 2008 by David L. Hough.
© Additional photos courtesy of: front cover and page 234, Kevin Wing; page 48, American Honda Motor Company Inc.; page 64, Scott Wilson; page 65, David Searle; page 94, Milagro; page 253, BMW MotorradNA;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

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





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 жадой 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 ездовых 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 заезжающих 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 аванюре. «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 мотоци-

клов, которые измеряют свою самооценку с точки зрения своего собственного мастерства и личного удовольствия от поездки, а не чьего-то еще. Когда вы вырастаете, 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 наклейки 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.

Мораль должна быть ясной: если вы хотите выжить на этих развлекательных каньонных дорогах — или на городских улицах, — вам нужно не только управлять своей собственной техникой, но и контролировать ситуацию, которая включает других водителей и да, других мотоциклистов.

Долгая дорога впереди

Давайте выстроим для себя дорогу по управлению рисками, начав с немного более глубокого изучения статистики и вашей собственной тактики езды. Затем перейдем к темам, которые, похоже, непосредственно связаны с мотоциклетными авариями, включая динамику рулевого управления и торможения мотоцикла, тактику движения на поворотах и выживаемость в условиях городского движения. Я продолжу наше путешествие советами о дорожных опасностях, которые я называю минами-ловушками, о таких особых ситуациях, как езда в ночное время и совместные поездки с другими. Вы заметите, что эта книга сосредоточена на поездках по дорогам общественного пользования, поэтому вы увидите множество фотографий поворотов, опасностей на поверхности и трафика, а не очаровывающих снимков мотоциклов, склонившихся над углами гоночного трека.

Как сильно вы готовы подвергнуть себя риску?

Я не знаю, как вы научились ездить на мотоцикле, но я научился сам. Еще в середине 60-х годов мой старый приятель Рикшет Рэд начал ездить на работу на Honda 90 и быстро пересел на большую Honda 160. Я попробовал 160-й Реда и сразу увидел потенциал для победы над автомобильными пробками при заезде с паром и на паром в Сиэтле. В течение недели я нашел чистую подержанную Suzuki 150 twin за 300 долларов.

Конечно, в 60-е годы было не так много учебных курсов. Ред тренировал меня в течение получаса на своей Honda за старшей школой в субботу днем. В понедельник утром я взобрался на Suzuki и забрался в плотное дорожное движение в час пик. В тот же самый день шел дождь, и я помню хлопанье по офису, когда я размышлял о последствиях и взаимосвязи мотоциклов и погоды. Это было началом моего обучения езде на мотоцикле.

Конечно, в офисе были люди, которые высказались насчет моей глупости. Все знали, что мотоциклы опасны, а ездить на мотоцикле до работы в условиях интенсивного движения должно быть глупостью высокого риска. Были дурацкие замечания и глупые шутки. Один из сотрудников даже подошел ко мне, крепко обнял за плечи и сказал: «Я бы точно не хотел, чтобы мой сын ездил на одной из этих штуковин». Через несколько дней, когда я приехал к офтальмологу, держа в руках свой шлем, доктор прочел мне двадцатиминутную лекцию об опасностях езды на мотоциклах и провел пятиминутное обследование глаз.

В то время я бы никому не признался, но этот шквал антимотоциклетных толков зародил во мне серьезные сомнения относительно моих занятий мотоциклами. У меня была жена, двое маленьких детей и ипотечный кредит. И я бы не хотел всю оставшуюся жизнь провести в инвалидном кресле. Я вспоминаю один день к концу второй недели, когда я чуть было не сдался. После работы я прикрепил свой ланчбокс к задней части байка, надел шлем и завел двигатель, но мне было немного неохота ехать. Заводской трафик носит заведомо агрессивный характер, когда меняются смены. Я долго сидел на мотоцикле в углу автостоянки, наблюдая, как машины вклиниваются в поток, и пытался взять под контроль все нарастающую панику. В конце концов я заставил себя сесть на байк и поехать домой. И я все еще езжу. За следующие сорок с лишним лет я постепенно изучил некоторые важные уроки о езде на мотоциклах. Первый урок состоял в том, что мои коллеги и мой офтальмолог не знали ничего о мотоциклах или безопасности мотоциклистов.

Оглядываясь назад, я должен согласиться с тем, что основная забота моих коллег была, вероятно, реалистичной. Многие люди запутались в новостях про аварии мотоциклов, а неопытные мотоциклисты особенно уязвимы. Но то, что я и мои коллеги не понимали в то время, заключалось в следующем: мотоциклетные риски значительно разнятся от человека к человеку. Один ездок может попасть в серьезную аварию вскоре после начала «карьеры». Другой гонщик может прожить годы и годы, не имея ни одного инцидента.

Разве это случайность, что один гонщик попадает в аварию, в то время как другой избегает аварий? Можно ли назвать занесение ноги над седлом мотоцикла формой русской рулетки? Я так не думаю. За те годы, что я ездил, писал и преподавал, собрана довольно большая статистика. У нас не так много конкретных данных, как хотелось бы, но у нас есть гораздо лучшее представление о рисках сейчас, чем у кого-то еще в 60-е годы.

Давайте совершим короткую быструю поездку по территории риска. Мы предоставим вам небольшую викторину в конце, чтобы помочь понять, как ваши дела.

Ого... статистика

Меня часто спрашивают «правду» о мотоциклетных авариях, как будто кто-то пытался скрыть улики. Основная проблема со статистикой — выяснить, как собирать и сортировать данные. Может показаться, что простой задачей является собрать статистику смертности мотоциклов со всех штатов, но реальная ситуация чрезвычайно сложна. Чтобы получить общую картину, все штаты отправляют свои результаты федералам. Но разные штаты имеют разные правила для отчетности об авариях и смертельных исходах. Например, Калифорния сообщает об авариях мотоциклов, которые происходят только на улицах и шоссе, включая мопеды и мотовелосипеды. Для сравнения: Миссури сообщает об авариях на мотоциклах на общественных улицах и автомобильных дорогах, а также в непубличной собственности, включая внедорожные мотоциклы, мопеды, мотовелосипеды и трех- или четырехколесные вездеходы. В каждом штате есть разные

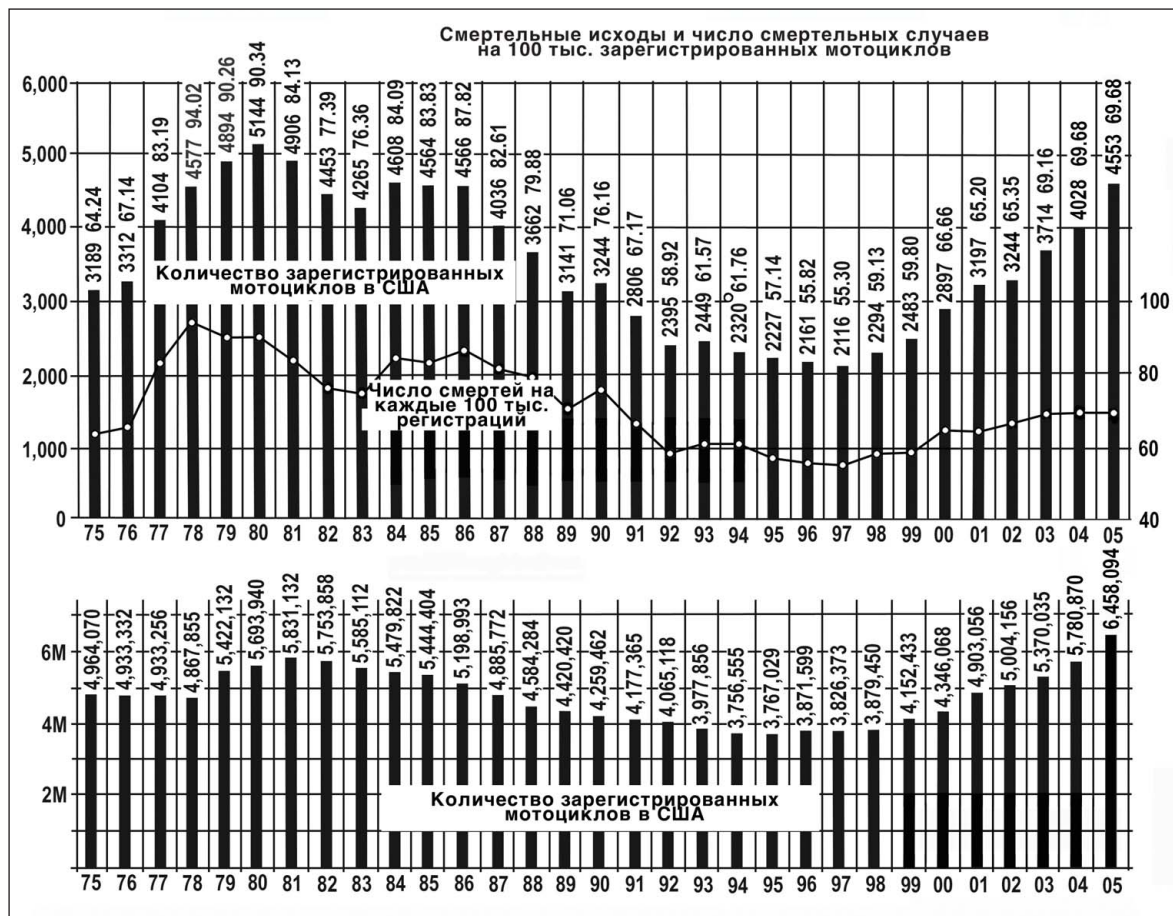


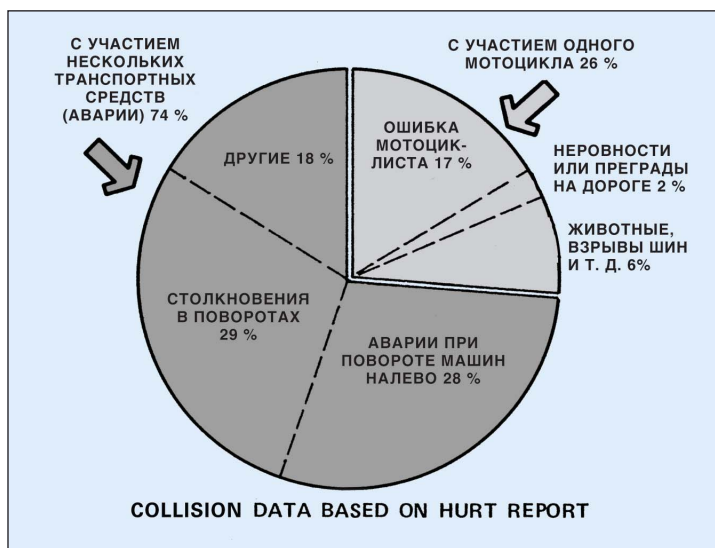
Мотоциклист

правила, поэтому мы должны смягчить национальные результаты с помощью небольшой толики здравого смысла. (Источник: MSF Motorcycle Crash Statistics, 2001.)

У нас есть статистика о смертельных исходах мотоциклистов, которую я считаю надежной. Еще в 70-е годы произошел всплеск смертности среди мотоциклистов. Затем, с 1980-го по 1997 год, количество смертельных случаев на мотоциклах постепенно уменьшалось. Так же, как и все другие виды транспорта, они стали более безопасными. Но примерно в 1997 году тенденция изменилась. Продажи мотоциклов начали увеличиваться, и число летальных исходов снова возросло. Вероятно, будет полезно посмотреть на коэффициент смертности, а также на общее количество летальных исходов в год. Коэффициент учитывает относительное количество мотоциклов на дороге. Самый желательный способ подсчитать коэффициент смертности — сравнить количество погибших с километрами в пути, но я подозрительно отношусь к любому числу «километров в пути», потому что это только предположения. Другой способ рассчитать коэффициент — сравнить количество погибших с регистрацией мотоциклов. Я считаю, что регистрации более надежны, поэтому использую их для расчета.

На мой взгляд, если вы едете в основном в городском транспортном движении, то ваши конкретные риски довольно хорошо определяются в Исследовании факторов безопасности мотоциклов, проведенном Центром безопасности дорожного движения Университета Южной Калифорнии в конце 1970-х годов. Исследование стало известно просто как Отчет Хёрта, названный так в честь





ведущего исследователя доктора Хью «Гарри» Хёрта. Команда Университета Южной Калифорнии исследовала 1100 происшествий с мотоциклами, которые произошли в Большом Лос-Анджелесе за двухлетний период, и проанализировала 900 таких аварий для отчета. У меня была возможность побеседовать с Гарри несколько лет назад, и я специально спросил, полагает ли он, что Отчет по-прежнему актуален для мотоциклистов этого поколения. Гарри предположил, что у мотоциклистов были такие же аварии, как и в 1970-х годах, но на более высоких скоростях и на более дорогих байках. Таким образом, стоит обратить внимание на Отчет Хёрта, где рассказывается о сегодняшних авариях мотоциклов.

Заметим также, что определения изменились. Еще во времена Отчета Хёрта несчастные события назывались инцидентами — как будто никто не мог предсказать, что происходит, или что-то сделать с этим. Но сегодня такие неудачные события называются авариями. Мы уходим от концепции, в которой мотоциклист является жертвой несчастного случая, потому что в большинстве ситуаций вовлеченные люди могут наблюдать за тем, что происходит, и предпринимать маневры уклонения.

Большинство аварий на мотоциклах в 1970-х годах были столкновениями с другими транспортными средствами, в основном автомобилями. 74% процента произошли с участием нескольких транспортных средств, то есть как минимум один автомобиль столкнулся с другим. 26% мотоциклетных аварий были с участием одного транспортного средства, например, когда байк на повороте выскальзывает в гравий без участия другого транспортного средства.

Важным моментом этой большой картины является то, что еще в 1970-х годах почти 75% аварий на мотоциклах были столкновениями с участием нескольких транспортных средств, и примерно половина этих столкновений была спровоцирована водителями автомобилей. Около 25% всех городских аварий с участием мотоциклов были столкновениями с автомобилями, поворачивающими налево. Две наиболее распространенные ошибки, сделанные мотоциклистами, происходили, когда они считали, что другой водитель видел их, и не предпринимали никаких маневров по уклонению. Например, 32% мотоциклистов, которые столкнулись с другими транспортными средствами, попали в аварию, не совершая никаких маневров по уклонению.

Сегодня эта картина немного изменилась. Согласно докладу Национального центра статистики и анализа (NCSA) за 2004 год, 46% аварий с летальным исходом произошли с участием одного

транспортного средства, а число погибших на дорогах в сельской местности было больше, чем на городских улицах. В дорожно-транспортных происшествиях с участием одного транспортного средства мотоциклист сталкивался с неподвижным предметом примерно в 60% случаев.

Только около одной четверти всех аварий на мотоциклах в Отчете Хёрта были спровоцированы ошибкой байкера: например, мотоциклист широко зашел в поворот и зацепил бок автомобиля или слишком сильно задействовал задний тормоз, пытаясь остановиться, и мотоцикл соскальзывал. Это позволяет предположить, что мотоциклисты не понимали, как контролировать свои мотоциклы. Очевидно, эта тенденция продолжается. В 1999 году NCSA сообщил, что 30% райдеров, вовлеченных в аварии с летальным исходом, не предпринимали маневров по уклонению. Только 13% пытались затормозить, а 9% — уйти от столкновения. Если здесь можно извлечь урок, то он в том, что мотоциклисты выиграют от профессиональных навыков контроля. В течение многих лет мы могли указать пальцем на других автомобилистов как на проблему, но сегодня очевидно, что мотоциклисты несут ответственность за, по меньшей мере, половину смертельных аварий.

Получения прав на вождение (лицензирование)

А пока рассмотрим опыт и статус водительских прав гонщиков, участвующих в авариях. В следующей диаграмме из Отчета Хёрта 1.0 показывает среднее значение для тех, кто был изучен. Числа выше 1.0 указывают на превышение среднего значения участия в дорожно-транспортных авариях.

Статус лицензии на мотоцикл	Участие в аварии	
Мотоцикл	0,7	↑
Нет (или отозвана)	2,4	↑
Только автомобиль	2,0	↑
Коммерческий / шофер	0,5	↑
Разрешение ученика	1,2	↑

Эти статистические данные свидетельствуют о том, что мотоциклисты с правами, отобранными правами или правами на вождение только автомобиля были в два раза чаще вовлечены в аварии мотоцикла, чем те, у кого было разрешение, и в три раза больше, чем у мотоциклиста с соответствующей лицензией. Отчеты по Фактам безопасности дорожного движения NHTSA за 2004 год показывают, что 24% эксплуататоров мотоциклов, участвовавших в авариях с летальным исходом по всей стране, не имели действующих прав. Теперь должно быть очевидно, что просто получение куска картона не изменяет навыков гонщика. Я подозреваю, что это вопрос отношения. Водитель, который не получает надлежащей лицензии, демонстрирует отношение, что езда на мотоцикле не является рискованным видом деятельности. Я вполне вижу, как это отношение переходит в агрессивную езду и игнорирование правил дорожного движения. Неудивительно, что 27,4% мотоциклистов, вовлеченных в аварии с летальным исходом в 2004 году, имели судимости за превышение скорости, а 15,2% имели зафиксированную приостановку или отзыв прав.

В 90-е годы соблюдение требований по правам было фактически хуже, чем в 1970-х годах. NCSA заявил, что 46% водителей мотоциклов в авариях с летальным исходом в 1990 году имели проблемы с правами, то есть они не были лицензированы или их водительские лицензии были приостановлены, отозваны, истекли либо аннулированы. К 1999 году соответствие требованиям по правам мотоциклистов, участвовавших в авариях с летальным исходом, возросло до 68%; лучше, чем в 1999 году, но хуже, чем в 1970-х годах. Будем надеяться, что получение более высокого процента должным образом лицензированных водителей повлияет на снижение уровня смертности.

Опыт вождения мотоцикла

Рассмотрим риск, связанный с опытом вождения мотоцикла. Снижается ли ваш риск по мере накопления опыта? В следующей диаграмме из Отчета Хёрта 1.0 будет средним значением. Выше 1.0 означает риск выше среднего; ниже 1.0 — риск ниже среднего.

Опыт езды на дорогах	Риск	
0—6 месяцев	1,40	↑
7—12 месяцев	0,96	↑
13—24 месяца	0,93	↑
25—36 месяцев	1,52	↑
37—48 месяцев	0,98	↑
48+ месяцев	0,83	↑

Эти цифры показывают, что у водителя с опытом вождения менее шести месяцев вероятность попасть в аварию почти в два раза больше, чем у водителя с более чем четырехлетним опытом. Мы ожидали подобного. Шокирующий факт заключается в том, что водитель с двух-трехлетним опытом имеет большую вероятность попасть в аварию, чем новичок. Урок здесь заключается в том, что водители, как правило, становятся самоуверенными, когда думают, что они уже все выучили — около двух лет обучения. Это вопрос, который не рассматривался в последнее время NHTSA (Национальное управление по безопасности движения автотранспорта в США. — *Прим. пер.*) или другими организациями, занимающимися сбором статистических данных. Я определенно хотел бы знать, как опыт езды на мотоцикле связан с риском в сегодняшних условиях езды, особенно с таким количеством водителей, которые в дальнейшем пересаживаются на мотоциклы.

Обучение

Как насчет обучения? Оказал ли мне услугу Рикошет Ред, дав несколько советов относительно езды на мотоцикле на школьном дворе? Число ниже 1.0 будет менее рискованным; число выше 1.0 было бы более высоким риском.

Обучение	Риск	
Профессиональное обучение	0,46	↑
Школьный / клубный курс	0,50	↑
Самостоятельное обучение	0,90	↑
Преподают друзья / семья	1,56	

Я думаю, что Ред оказал мне услугу, ограничив время своих советов всего до получаса. По-видимому, водители, которых учили друзья или семья, имели вероятность попасть в аварию примерно на треть больше, чем те, кто учился самостоятельно. Но те умники, которые прошли курсы вождения мотоцикла, имели вероятность попасть в аварию вдвое меньше, чем мы с типом «сделай это сам». Обратите внимание, что Отчет Хёрта появился примерно в то же время, когда был организован Фонд мотоциклетной безопасности. Очевидно, что более высокий процент водителей прошел профессиональную подготовку с 1980 года, а обучение совпадает с постепенным сокращением числа погибших в период между 1980-м и 1997 годами. К сожалению, философия

обучения мотоциклистов изменилась примерно в 2000 году, сокращая большинство курсов до «минимальных национальных стандартов» и координируя обучение с тем, что Фонд мотоциклетной безопасности называет «улучшенными программами лицензирования мотоциклистов». Является ли случайным совпадением тот факт, что количество аварий со смертельным исходом выросло после того, как обучение было сведено к минимуму? Я искренне верю, что обучение байкеров помогает новому водителю получить преимущество в навыках езды на мотоцикле, но я предпочел бы, чтобы были доступны более обширные курсы, чтобы дать новым или возвращающимся в седло мотоциклистам больше знаний о таких вещах, как езда на трассе, управление поворотом и оценивание поверхностных опасностей.

Алкоголь

Это непопулярная тема для обсуждения на мотоциклетных форумах или в байкерских барах, но, по-видимому, слишком много мотоциклистов имеют серьезные проблемы с алкоголем. Кажется, существует прямая связь между алкоголем и авариями со смертельным исходом на мотоцикле. В Отчете Хёрта 41% водителей, которые не выжили в аварии, были замечены в употреблении алкоголя или наркотиков. Эта тенденция сохраняется и сегодня.

Мы не говорим о невинном трезвом мотоциклисте, который попадает под удар пьяного водителя; мы говорим о мотоциклисте, едущем под воздействием чего-либо и во что-то врезающемся. Поскольку концентрация алкоголя в крови (BAC — blood-alcohol concentration) — это то, что можно измерить после аварии с летальным исходом, у нас есть все больше и больше статистических данных, которые указывают на серьезность проблемы езды под воздействием алкоголя. Институт страховой информации сообщает для водителей и гонщиков следующие данные о концентрации алкоголя в крови и типе транспортных средств на период 2000—2004 годов:

Год	Легковой автомобиль	Легкогрузовой автомобиль	Большегрузный самосвал	Мотоцикл
Уровень алкоголя в крови	0,01+ 0,08+	0,01+ 0,08+	0,01+ 0,08+	0,01+ 0,08+
2000	28% 24%	26% 22%	3% 1%	40% 32%
2001	27% 23%	27% 23%	2% 1%	37% 29%
2002	27% 22%	27% 23%	3% 2%	39% 31%
2003	26% 22%	25% 22%	2% 1%	36% 29%
2004	26% 22%	25% 21%	2% 1%	34% 27%

Эти цифры являются смущающим доказательством того, что мотоциклисты злоупотребляют алкоголем больше, чем другие участники дорожного движения. Если округлить, примерно половина всех смертельных случаев на мотоциклах включает водителя под воздействием алкоголя или наркотиков. Где-то около 10% мотоциклистов, участвующих в авариях, пили, но употребление алкогольных напитков составляет более 40% всех смертельных случаев среди райдеров. Согласно данным NHTSA о безопасности дорожного движения за 2004 год, при фатальных авариях более высокий процент мотоциклистов имел уровень алкоголя в крови 0,08 г / дл или выше, чем любой другой тип водителей.

Одной из наиболее веских причин, почему аварии на мотоциклах чаще всего происходят с летальным исходом, является скорость. Чем выше скорость, тем травматичнее повреждения

при аварии. По-видимому, водители мотоциклов, у которых есть алкоголь в мозге, гораздо более вероятно поедут быстрее, чем если бы они были в трезвом состоянии. Какова мораль во всем этом? Если вы позволите себе кататься на мотоцикле после выпивки, даже после нескольких бокалов пива, вы действительно подвергнете себя риску.

Возраст мотоциклиста

Другие данные, которые попали в поле зрения специалистов по ведению статистики, — возраст байкера. Примерно в 1999 году статистики NHTSA наблюдали увеличение смертельных случаев среди мотоциклов в возрастной группе за сорок. Число погибших в младших возрастных группах фактически уменьшилось. Эта новость получила широкое освещение, и сегодняшний фольклор включает в себя миф о том, что большая проблема с ездой на мотоцикле — это более старые мотоциклисты. Однако, когда NHTSA впоследствии учло количество райдеров в различных возрастных группах, оказалось, что группа от двадцати до двадцати девяти лет сверхпредставлена в авариях с летальным исходом. В общей статистике молодые мотоциклисты выделяются меньше, но более молодые байкеры продолжали фигурировать в большем количестве аварий, чем их доля несчастных случаев со смертельным исходом, по крайней мере до 1999 года.

ТАБЛИЦА 4: СМЕРТИ МОТОЦИКЛИСТОВ ПО ГОДАМ И ВОЗРАСТНЫМ ГРУППАМ													
ГОД	ВОЗРАСТНАЯ ГРУППА МОТОЦИКЛИСТА												ВСЕГО
	<20		20-29		30-39		40-49		>49		НЕИЗВЕСТНО		
	Число	%	Число	%	Число	%	Число	%	Число	%	Число	%	
1990	198	13	679	46	387	26	138	9	67	5	0	0	1,469
1991	168	13	565	44	358	28	133	10	60	5	1	0	1,285
1992	138	12	466	42	316	28	131	12	63	6	0	0	1,114
1993	99	9	435	41	307	29	153	14	74	7	1	0	1,069
1994	100	10	420	42	249	25	160	16	80	8	1	0	1,010
1995	73	8	404	42	264	28	142	15	77	8	0	0	960
1996	77	8	333	36	270	29	177	19	80	9	0	0	937
1997	50	5	317	34	267	28	180	19	123	13	0	0	937
1998	77	7	321	31	297	29	225	22	122	12	0	0	1,042
1999	61	5	340	30	292	26	271	24	176	15	0	0	1,140
2000	189	7	818	28	707	24	677	23	501	17	5	0	2,897
2001	209	7	919	29	797	25	722	23	532	17	2	0	3,181
Источник: Национальный центр статистики и анализа, NHTSA, FARS													

Большие байки против маленьких

Не правда ли, что более крупные, более мощные мотоциклы чаще будут участвовать в серьезных авариях? Отчет Хёрта не подтвердил, что это правда.

Еще в 1970-х годах, очевидно, более крупные машины были менее склонны к участию в авариях, чем небольшие мотоциклы, особенно если вы учли предполагаемое количество машин на дороге. Одной из причин может быть то, что в те дни мотоциклисты переходили на более крупные байки по мере накопления опыта.

Рабочий объем двигателя в сравнении с авариями

Рабочий объем	Процент аварий	Вычисленные машины в эксплуатации
0—100 см ³	9%	8%
101—250 см ³	13%	9%
251—500 см ³	37%	26%
501—750 см ³	25%	34%
751+ см ³	16%	23%



Правительственные и страховые группы по-прежнему с подозрением относятся к взаимосвязи между рабочим объемом двигателей и авариями со смертельным исходом. Специалисты по вычислению статистики NCSA отметили, что более крупные байки все чаще появляются на местах аварий со смертельным исходом:

СМЕРТИ МОТОЦИКЛИСТОВ ПО ГОДАМ И ОБЪЕМУ ДВИГАТЕЛЯ											
год	ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ В КУБИЧЕСКИХ САНТИМЕТРАХ (CC)										ВСЕГО
	ДО 500		501-1000		1001-1500		>1500		НЕИЗВЕСТНО		
	Число	%	Число	%	Число	%	Число	%	Число	%	
1990	247	17	725	49	329	22	0	0	168	11	1,469
1991	194	15	667	52	316	25	0	0	108	8	1,285
1992	173	16	507	46	312	28	0	0	122	11	1,114
1993	143	13	514	48	308	29	0	0	104	10	1,069
1994	132	13	468	46	289	29	0	0	121	12	1,010
1995	122	13	462	48	285	30	0	0	91	9	960
1996	86	9	451	48	307	33	2	0	91	10	937
1997	72	8	446	48	331	35	6	1	82	9	937
1998	83	8	484	46	364	35	8	1	103	10	1,042
1999	73	6	455	40	372	33	12	1	228	20	1,140
2000	203	7	1,261	44	1,092	38	46	2	295	10	2,897
2001	227	7	1,395	37	1,177	37	48	2	334	10	3,181
Источник: Национальный центр статистики и анализа, NHTSA, FARS											

По данным NCSA, доля мотоциклов с объемом мотора 500 см³ и менее в смертельных авариях сократилась с 17% в 1990 году до 6% в 1999 году. В этот же период доля машин с моторами от 1001 до 1500 см³ увеличилась с 22% смертей в 1990 году до 33% в 1999 году. Другими словами, более крупные мотоциклы, казалось, были причастны к увеличению смертности. Исследователи сначала подумали, что они обнаружили дымящийся пистолет, который объяснил бы увеличение смертельных случаев. Но оказывается, что это всего лишь вопрос демографии. Когда вы учитываете размеры мотоциклов, приобретаемых сегодня, становится все более очевидным, что тенденция к более крупным рабочим объемам двигателя, фигурирующим в авариях с летальным исходом, просто отражает предпочтения покупателей мотоциклов.

Более того, рабочий объем двигателя не является хорошим показателем производительности мотоцикла. Есть целый ряд спортивных мотоциклов объемом 600 см³ с разгоном до более чем 190 км/ч за 400 метров. В то же время у нас есть несколько супертяжелых «крейсеров» класса 1500 см³ с максимальной скоростью менее 140 км/ч.

Возможно, имеет смысл ограничить новичков до менее мощных машин. В некоторых странах начинающие водители ограничены меньшими мотоциклами, обычно 250 см³, во время своей испытательной фазы обучения. Затем, через год или два, если новый мотоциклист сможет продемонстрировать свое мастерство, он или она может подать заявку на получение лицензии на использование более крупного байка. Эту концепцию будет трудно реализовать в Соединенных Штатах, где человек может свободно покупать любую машину, которую только представит его воображение, без каких-либо доказательств уровня езды. Для работы многоуровневого лицензирования в Соединенных Штатах необходимо было бы ужесточить процесс лицензирования, и было бы очень непросто повернуть это на Земле свободы и в Доме храбрости.

Исследование журнала *Road Rider*

Отметим, что Отчет Хёрта был проведен в районе Лос-Анджелеса, поэтому большой процент аварий приходился на урбанистическую (городскую) езду. Имеет смысл провести исследование в Калифорнии, поскольку там проживает около одной трети мотоциклистов в Соединенных Штатах.

Но многие из нас живут в деревне или проводят большую часть своих серьезных поездок по дорогам, удаленным от города. Несколько лет назад, в качестве автора журнала *Road Rider*, я задавался вопросом, как эти цифры сравнят Калифорию с остальной страной. У меня возникла блестящая идея сделать обзор типовых аварий и несчастных случаев, которые подписчики *Road Rider* пережили на самом деле. Разумеется, исследование *Road Rider* было не таким сложным, как Отчет Хёрта, но ответы были распространены по всей территории Соединенных Штатов, и в нем участвовало примерно аналогичное количество случаев. Среди аварий, о которых сообщалось властям, читатели указали примерно в два раза больше дорожно-транспортных происшествий с одним транспортным средством, в первую очередь из-за опасностей на поверхности и диких животных. Если в Отчете Хёрта 26% всех аварий приходилось на одно транспортное средство,

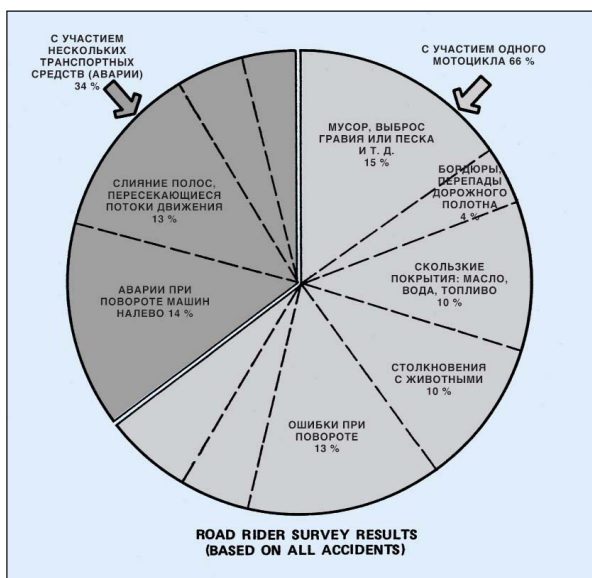


исследование Road Rider показало, что 45% — это одиночное транспортное средство. Это имело бы смысл, поскольку многие из этих аварий происходили в деревне, вдали от крупного города.

Интересно, что последние цифры NHTSA показывают, что аварии с участием одного транспортного средства составляют около 45% от аварий со смертельным исходом, ну а аварии с участием нескольких транспортных средств составляют около 55% — именно то, что показало исследование Road Rider.

Исследование несчастных случаев Road Rider привлекло мое внимание еще кое к чему. Мы делали запросы о несчастных случаях, о которых сообщалось, и о тех, что нет. По-видимому, о многих авариях мотоциклов не сообщают. Допустим, вы выскользнули на рыхлый гравий и разбили байк в канаве. Если никто не звонит в полицию и вы все еще достаточно мобильны, то станете ли вы звонить властям и требовать заполнить отчет об аварии? Лично я не хотел бы инициировать какие-либо отчеты, которые могли бы привлечь внимание моей страховой компании. Я подозреваю, что много разбитых байков буксируются домой в трейлере настолько скрытно, насколько это возможно. Когда мы включали как зарегистрированные, так и незарегистрированные аварии из исследования Road Rider, цифры вышли совсем не такие, как в Отчете Хёрта. На долю дорожно-транспортных происшествий с участием одного транспортного средства приходилось 66% от общего числа.

Следует отметить, что в ходе обследования Road Rider был отмечен гораздо более высокий процент аварий с одним транспортным средством, вызванных препятствиями на дороге, столкновениями с животными и ошибками в поворотах, чем указано в Отчете Хёрта. Это было бы разумно, потому что за пределами городов мы могли бы ожидать более высокий процент аварий таких типов. Хотя исследование Road Rider не было одним из тех грандиозных, финансируемых правительством исследовательских проектов университетов, я думаю, оно намекает, что мотоциклисты по всей стране сталкиваются с несколько иным сочетанием опасностей, чем показал Отчет Хёрта. Давайте также отметим, что в наши дни NHTSA уделяет больше внимания авариям с летальным исходом, хотя водитель байка может получить серьезные травмы в результате аварии, которая не является фатальной. Именно поэтому в «Управляем мотоциклом грамотно» я глубже погружаюсь в сведения об опасных явлениях, таких как неровности на дороге и дикие животные, чем это делают типичные курсы обучения водителей мотоциклов.



Время викторины

Теперь, когда мы проверили несколько статистических данных, постарайтесь стать максимально толстокожим и подсчитайте свой личный счет. Числа высчитываются в приблизительной зависимости от статистики.

ВОПРОС	ДОБАВЬТЕ ОЧКИ	ВЫЧТИТЕ ОЧКИ
1. Права на вождение мотоцикла	10	
2. Коммерческое водительское удостоверение	5	
3. Разрешение ученика, без прав	2	
4. Лишение прав		10
5. Отсутствие прав на вождение мотоцикла		10
6. Опыт вождения менее 6 мес.		2
7. Опыт вождения от 25 до 36 мес.	5	
8. Опыт более 48 мес.	8	
9. Обучаемый друзьями / семьей		2
10. Учился сам		2
11. Прошел курс новичков	10	
12. Прошел дополнительный курс	8	
13. Никаких тренировок в течение последних 5 лет.		5
14. Иногда ездите после употребления алкоголя		20
15. Никогда не ездите после употребления алкоголя	20	
16. Часто ездите в городском движении		5
17. В основном ездите на мотоциклах объемом от 250 до 600 см ³		2
18. В основном ездите на мотоциклах объемом 750 см ³ или больше	2	
19. Можете назвать 20 распространенных опасностей на поверхности	5	
20. Знаете технику пересечения неровностей на дороге	5	
21. Практиковали резкое торможение в этом году	5	
22. Не практиковали резкое торможение в этом году		5
23. Часто используете контрруление	5	
24. Что такое контрруление?		5
25. Возраст между 20–29 годами		5
26. Возраст 49 лет и старше	5	
27. Всегда носите снаряжение для езды с защитным покрытием	5	
28. Обычно носите только джинсы		5
29. Всегда носите полный защитный шлем	5	
30. Редко надеваете сертифицированный шлем		5

Эй, это субъективно!

Общий балл 85 или выше — довольно хороший показатель того, что вы делаете много правильных вещей. С другой стороны, если ваш счет меньше 40, возможно, вы рискуете намного больше, чем предполагали. Конечно, я знаю, что это ужасно субъективно. Суть в том, чтобы быть честным с самим собой по поводу риска вождения мотоцикла. Если вам не нравятся мои вопросы, вернитесь к статистике и напишите собственную викторину. Где бы вы ни находились по шкале риска, я буду предлагать некоторые предложения по управлению рисками.