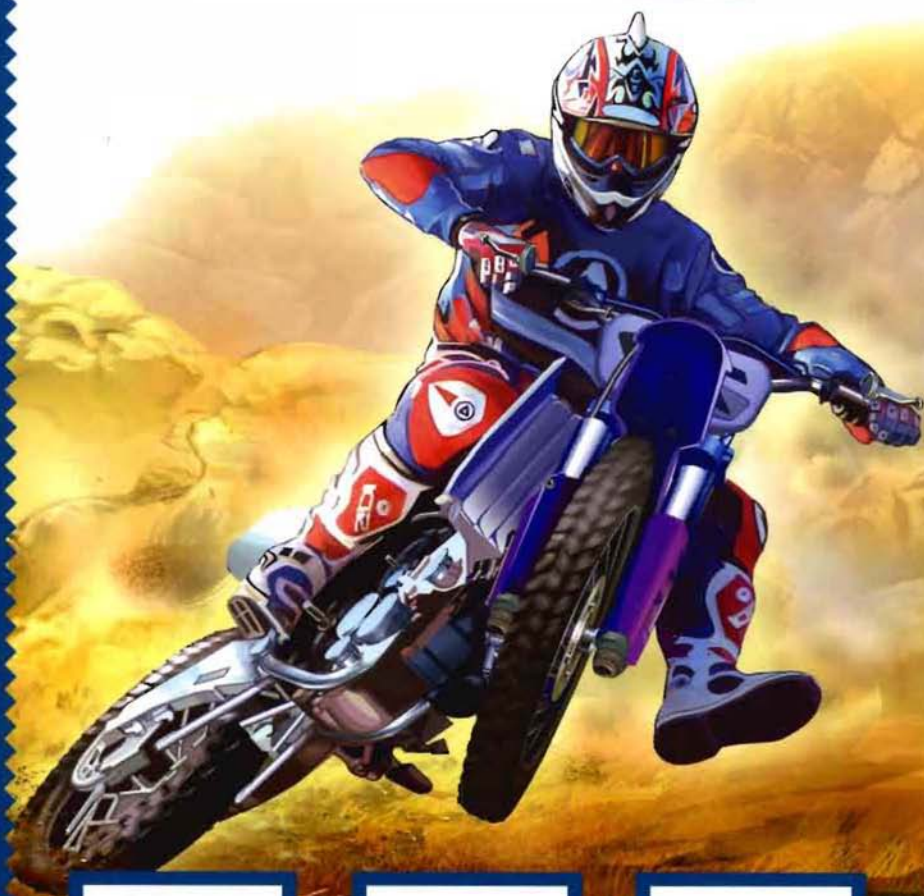


серия УЗНАЙ МИР

с 449

Мотоциклы

школьный путеводитель



Балтийская
книжная
компания

Мотоцикл существует уже более 120 лет, и за этот долгий срок он прошел путь от примитивной двухколески до современной машины, тоже с парой колес и мотором, но вобравшей в себя все достижения техники.

Как и десять, и двадцать, и пятьдесят лет назад, мотоцикл — не просто средство передвижения, не только вид транспорта. Для его владельца он — почти что одушевленное существо и любимец.

Да и как может быть по-другому, если с этой двухколесной машиной человек становится другим: стремительным, свободным, приобретает чувство уверенности в себе и уважение окружающих?

Сегодня существуют самые разные мотоциклы. Как говорится, на любой вкус. Нужна скоростная, спортивная машина — пожалуйста. Простая, надежная для повседневных поездок — есть и такие. Для города, дальних путешествий по автомагистралям, для покорения бездорожья — есть, есть, есть.

Современный мир мотоциклов огромен, как море. Рассказать о всем в небольшой книжке — невыполнимая задача. Что же, тогда расскажем о самом главном и самом интересном.

С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

«Быстроног» барона Дрейза

Пожалуй, каждый знает или догадывается, что мотоцикл — родной брат велосипеда. Причем, младший брат, поскольку велосипед родился гораздо раньше мотоцикла.

В одной старинной английской церкви можно увидеть странный витраж, на котором изображена машина с двумя колесами, точь-в-точь как у велосипеда. Удивление же вызывает тот факт, что витраж создан

*Духколесная машина,
селерифер,
графа де Сиврака*



еще в 1642 году, то есть за 150 лет до появления первого велосипеда.

Создателем его был граф Меде де Сиврак, живший в Париже. Правда, он называл свою машину по-другому — селерифером, французским словом, которое можно перевести на русский язык как «скороход». В действительности, скоростью селерифер не отличался. Ни руля, ни педалей, ни даже тормоза он не имел. На нем ездили, просто отталкиваясь от земли ногами.

А это — велосипед барона Карла Дрейза



Понятно, что это было крайне неудобно, однако, как ни странно, на машине Сиврака ездили с большим удовольствием и не только во Франции.

Прежде всего, селерифер следовало снабдить хоть каким-то рулем. И это сделал в 1816 году немецкий изобретатель, барон Карл Дрейз. Он занимал пост Главного лесничего Баденского герцогства и, конечно, ему приходилось часто ездить по окрестным лесам. Может быть, поэтому он и принялся за усовершенствование селерифера.

На первый взгляд, машина Дрейза очень напоминала «скороход» Сиврака: та же деревянная рама, те же деревянные колеса, во время движения по-прежнему приходилось отталкиваться ногами от земли. Но было в ней и важное отличие. Барон укрепил переднее колесо в поворотной вилке, к которой приделал изогнутый руль. Появилась возможность машиной управлять.

Дрейз назвал ее велосипедом, соединив вместе два латинских слова *velocis* — «быстрый» и *pedis* — «нога». Стало быть, в переводе название «велосипед» означает «быстроног».

Знать бы Дрейзу, сколько горечи и даже страданий принесет ему это изобретение! Очень скоро пронесся слух, что барон сошел с ума. В самом деле, разве стал бы нормальный человек, занимающий высокое общественное положение, тратить время на такие пустяки?

Как ни старался Дрейз доказать, что его изобретение вовсе не пустяк, а очень полезное и нужное — тщетно. Он залез в крупные долги, и в итоге оказался на улице.

Последние годы жизни вконец разорившегося барона были ужасными. Он зарабатывал себе на хлеб тем, что ездил по городам и селениям Германии, демонстрируя нехитрые номера на своем велосипеде, а затем обходил почтенную публику со шляпой в руке. Умер Дрейз в 1851 году во сне от сердечного приступа в каком-то захудалом трактире.

Велосипеды с дымовой трубой



Велосипед «паук»

Но смерть Дрейза уже не могла остановить развитие его детища. Спустя десять лет после кончины барона француз Пьер Мишо, каретный мастер, добавил к велосипеду ножной привод. Однако, чтобы не слишком быстро крутить педали, пришлось сделать переднее колесо очень большим, чуть ли не в рост человека. Не-

даром такие диковинные велосипеды получили название «пауков».

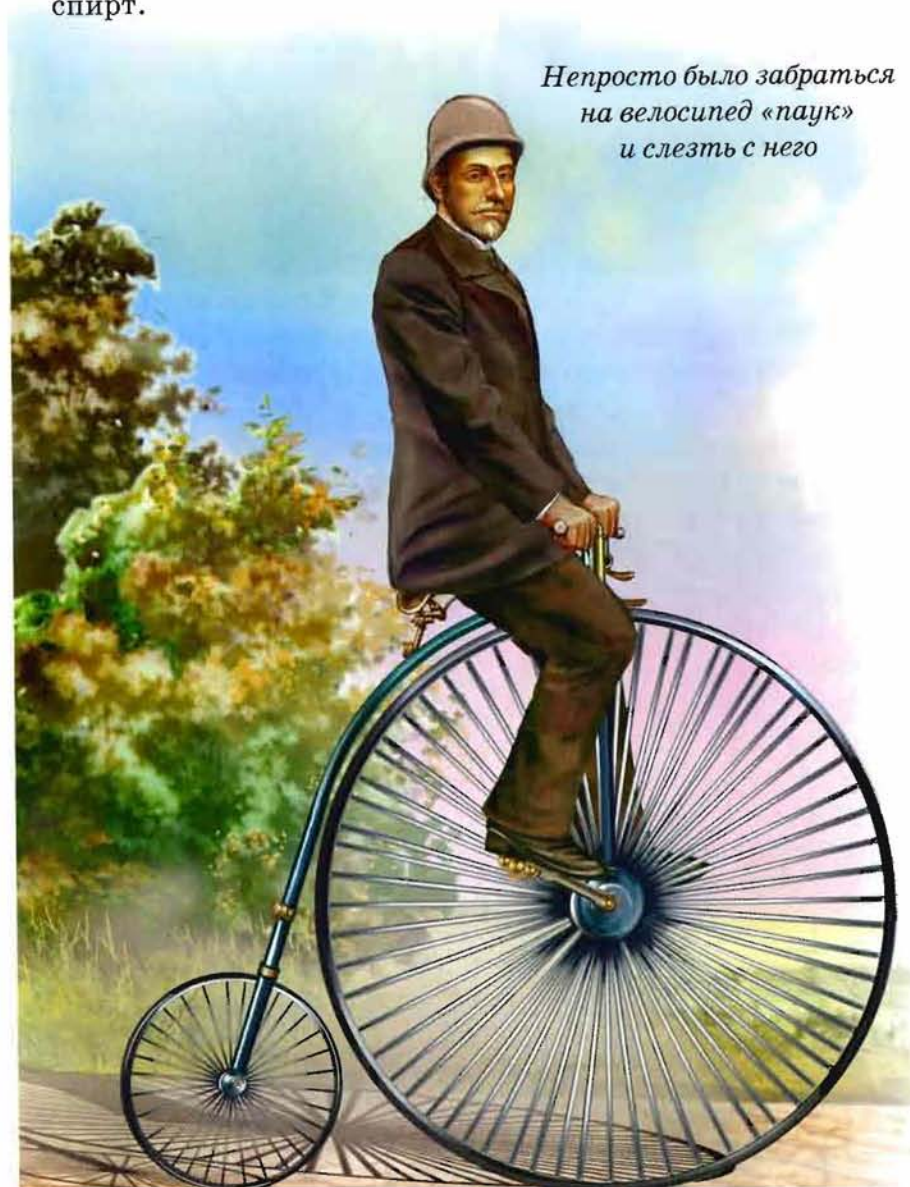
Но в 1868 году парижский часовщик Анри Жюльме установил педали в середине велосипедной рамы и при помощи цепи связал их с задним колесом. «Пауки» ушли в прошлое. К тому же, велосипед обрел шины, накачанные воздухом. Из занятной «игрушки для взрослых» велосипед, наконец, превратился в удобный и распространенный вид транспорта.

Пределу совершенства, как известно, нет, и появилась мысль снабдить двухколесную машину мотором. В то время, приблизительно в середине XIX века, единственно подходящим двигателем была паровая машина. Ее, хоть и с трудом, можно было приспособить к велосипеду.

Первым на это решился американский изобретатель Сильвестр Роупер. Он переделал в моторную машину обычный велосипед. За седлом Роупер установил небольшой паровичок с котлом. Топливом для котла служил измельченный уголь, который надо было время от времени подбрасывать в топку. Паровая машина вращала заднее колесо велосипеда.

Этот моторный велосипед сохранился до наших дней. Что и говорить, вид у него грубоватый и несуразный. Одна дымовая труба, торчащая сзади, чего стоит!

Примерно в те же годы во Франции изобретатель Л. Перро также построил велосипед с паровой машиной. Она располагалась над задним колесом. От угля Перро отказался и в качестве горючего использовал спирт.



Непросто было забраться на велосипед «паук» и слезть с него

*Велосипед с паровой машиной
Сильвестра Роупера*



По сравнению с паровым велосипедом Роупера машина французского изобретателя выглядела куда как приятнее. Но скорость ее также была небольшой — всего около 15 километров в час.

*Паровой велосипед
Л. Перро был намного
совершеннее велосипеда
Роупера*



У Роупера и Перро нашлись последователи. Горячим сторонником паровых велосипедов был американец Люциус Коупленд. Демонстрируя свой велосипед «пак», снабженный паровой машиной, он объехал почти все Соединенные Штаты.

Все же широкого распространения паровые велосипеды не получили. Хоть и были они моторными, однако назвать их мотоциклами, пожалуй, нельзя. Для настоящего мотоцикла требовался совсем другой мотор.



*Немецкий инженер
Готлиб Даймлер —
создатель первого мотоцикла*

«Айншпур» Готлиба Даймлера

Такой мотор создал немецкий инженер Готлиб Даймлер. Он родился в 1834 году в семье пекаря. Отец мечтал увидеть сына чиновником, но юного Даймлера влекла техника, механика. И Даймлер-старший смирился — отдал сына в ученики к оружейному мастеру.

Готлиб с удивительной быстротой освоил все секреты оружейного дела. Урывками ему удалось также учиться в местном политехникуме.

Уже став инженером, Даймлер встретился и на всю жизнь подружился с Вильгельмом Майбахом, талантливым механиком. Вместе они начали работать в известной фирме газовых двигателей «Отто-Дейтц» в Кельне.

Между тем у Даймлера вызревал проект нового мотора, специально предназначенного для транспортных машин. Но владельцы фирмы (дела в ней и так шли прекрасно) даже слышать ничего не хотели о мо-



Таким был мотоцикл Даймлера «Айншпур»

торе Даймлера. Тогда он вместе с Майбахом покидает фирму.

В небольшом городке Каннштатте, близ Штутгарта, Даймлер Готлиб купил усадьбу и организовал там собственное конструкторское бюро и мастерские.

Его мотор должен был работать на бензине, горючем, считавшемся тогда опасным из-за его легкой

испаряемости. Но как раз это свойство бензина — летучесть — и привлекало Даймлера.

Наступил 1885 год. Даймлер и Майбах могли быть довольны результатами своей работы. Мотор действовал неплохо, был высокооборотным и относительно легким. Такой вполне годился для установки на повозке. Оставалось решить, на какой именно.

Им казалось, что легче всего установить новый мотор можно на двухколесной машине вроде велосипеда. Брать готовый велосипед они не захотели, а построили специально приспособленный под новый мотор.

Машину, созданную Даймлером, уже можно с полным правом назвать мотоциклом. Сам же изобретатель называл ее «Айншпуром», то есть «Одноколейным». Мотор в ней, как и в современных мотоциклах, стоял в середине деревянной рамы под сиденьем. Заднее колесо вращалось мотором с помощью ременной передачи.

Двигатель развивал мощность всего в половину лошадиной силы. Поэтому скорость «Айншпура» была крайне скромной — не более 12 километров в час.

10 ноября 1885 года сын изобретателя Пауль Даймлер оседлал машину своего отца и, проехав по кругу, совершил первую поездку на первом в мире мотоцикле.

«Айншпур» был единственным мотоциклом Готлиба Даймлера. Год спустя он установил свой мотор на четырехколесной повозке и превратил ее в первый автомобиль. Попыты над автомобилями ему казались более интересными.

Готлиб Даймлер на своем мотоцикле



Время трициклов



Трицикл «Де Дион-Бутон»

Даже к концу позапрошлого века бензиновые двигатели, по сравнению с нынешними, оставались еще достаточно тяжелыми и громоздкими. Но в 1894 году французским изобретателям Альберу де Диону и Жоржу Бутону удалось построить очень удачный, довольно легкий и компактный бензиновый мотор. Поставить его они решили не на двухколесном мотоцикле, а на трехколесном. Такие машины стали потом называться трициклами.

В том чтобы делать именно трехколеску, казалось, был резон. Она устойчива. Места для мотора на ней больше. Дион и Бутон начали производить свои трициклы. Было время, когда трехколески стали самыми распространенными машинами в Европе.

Реклама расхваливала трехколесные машины и печатала отзывы о них. «Я от трицикла в восторге, от его надежности и простоты в обслуживании», — писал один из владельцев этой машины.

Даже в спорте двухколесные мотоциклы были оттеснены трициклами. На соревнованиях, «гонках моторов», как тогда говорили, трициклов обычно было намного больше, чем мотоциклов. Русский спортсмен Н. А. Орловский на трицикле за 20 дней совершил пробег из Москвы в Париж. А двумя годами позже француз Ж. Осмон также на трехколесной машине набрал скорость 109 километров в час.

Долгое время второго, заднего, сиденья из-за сильной тряски (мягкие рессоры оставались мечтой) ни

мотоциклы, ни трициклы не имели. Зато вошли в моду трициклы с прицепными пассажирскими колясками. Существовали и такие, у которых коляски находились сбоку или впереди.

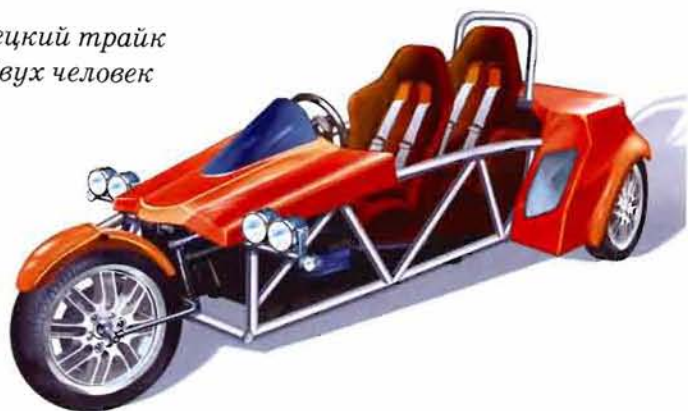
Но постепенно становилось все яснее, что у трициклов есть не только достоинства, но и серьезные недостатки. На поворотах при большой скорости их заносит. Проходимость у них хуже, чем у мотоциклов, ухабы на дорогах чувствуются сильнее.

Оно и понятно, трем колесам нужно проложить три колеи, а двум — только одну. По узкой дорожке трицикл пройти не сможет. Мотоциклу же и лесной тропинки достаточно. По этой причине трициклы больше подходили для поездок лишь в черте города.

*Н. Орловский,
совершивший
на трицикле пробег
Москва–Петербург*



*Немецкий трайк
на двух человек*



И постепенно интерес к трициклам пропал, время их прошло. Все же они встречаются и в наши дни. Правда, называют их теперь иначе — трайками. На них перевозят грузы. В некоторых странах они служат в качестве такси. Даже современные гоночные машины бывают трехколесными.

Современный трайк — большая мощная машина



Поиски продолжаются

Мотоцикл победил трехколеску несмотря на то, что недостатков у него также было еще немало. Долгое время создатели мотоциклов никак не могли решить, где лучше всего разместить его мотор.

Пробовали делать это по-разному: устанавливали двигатель позади водителя, высоко под рамой, даже внутри заднего колеса. Немало было мотоциклов, у которых мотор висел за рулем, над передним колесом.

В конце концов, пришли к выводу, что самое лучшее место нашел Готлиб Даймлер. И мотор навсегда занял место внизу мотоцикла, между колесами, как у даймлеровского «Айншпура».

Именно так было сделано на мотоцикле братьев Михаила и Евгения Вернер, эмигрантов из России. Любопытно, что до переезда во Францию они были известными издателями детских журналов. В Париже они занялись техникой, давним своим увлечением, осно-

*Мотоцикл с мотором,
установленным
над передним колесом*



Мотоцикл 1894 года
с необычным расположением
мотора



вали фирму и создали мотоцикл под названием «Новый Вернер».

Эта машина стала примером для подражания многим конструкторам. Можно сказать, что с того времени, как она была создана, началась история современных мотоциклов.

В Европе и Америке возник настоящий мотоциклетный бум. Десятки и сотни предпринимателей кинулись производить мотоциклы. Одни фирмы процветали, другие разорялись. Так было во Франции и Англии, Италии и Бельгии, Германии и США. В начале прошлого века только в одной Америке изготовлением мотоциклов занимались около трехсот фирм.

Мотоцикл
«Новый Вернер»,
построенный
в 1901 году



Мотоциклы становились лучше, мощнее, быстрее. Совершенствовалось их механическое «сердце» — мотор. Американцы изобрели удобную вращающуюся ручку на руле для управления «газом», работой двигателя. Англичане — кикстартер, педаль для запуска мотора ногой. Бельгийцы — мотор с четырьмя цилиндрами.

Конечно, мотоциклам начала прошлого века было еще очень далеко до нынешних. В пути они могли за просто подвести водителей. Недаром тогдашние правила вождения советовали мотоциклистам брать в дорогу более тридцати различных инструментов, приспособлений и запасных деталей.

К слову сказать, вплоть до 1914 года мотоциклы имели велосипедные педали для помощи мотору на крутых подъемах и для страховки: вдруг движок откажет.

Только в конце 30-х годов минувшего века, 50 лет спустя после того как был создан первый мотоцикл, эти машины стали достаточно надежными, послушными в управлении и не очень дорогими.

Немецкий мотоцикл 1928 года,
положивший начало достаточно
надежным машинам



НА ТРАССАХ И ТРЕКАХ

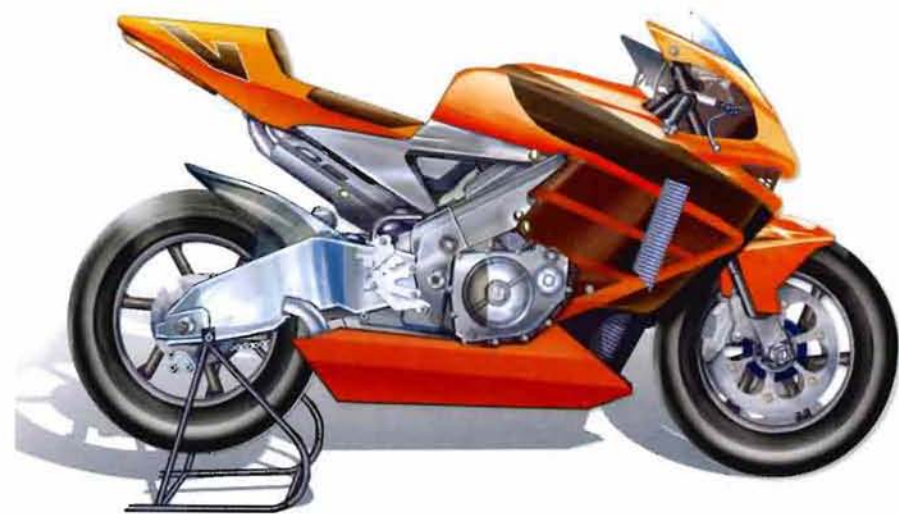
Знакомство с супербайкерами

Байк. Теперь этим словом нередко называют мотоцикл. Произошло оно от английского названия велосипеда «байсикл». А уж от «байка» образовалось слово «байкер» — то есть мотоциклист, водитель.

Не только первые, но и созданные значительно позже мотоциклы предназначались для всего сразу: поездок в городе и прогулок за городом, для дальних путешествий и спортивных состязаний, иными словами, были универсальными.

Однако настало время, когда интерес к мотоциклам, годящимся на все случаи жизни, начал падать. И, напротив, потребовались мотоциклы разные: одни для путешествий — круизеры, другие для поездок по плохим дорогам — скрэмблеры, третьи для городских условий — чопперы. Наконец — очень мощные и ско-

Шосейные мотоциклы, супербайки, могут развивать очень большие скорости



Весь облик этого мотоцикла говорит за то, что это — супербайк

ростные, предназначенные для движения по шоссе. Их так и называют шоссейнными мотоциклами или стрийт.

Эти сложные и дорогие супербайки рассчитаны на опытных водителей. Новичку садиться за руль такого мотоцикла опасно. Поездка может закончиться тяжелой аварией, а то и катастрофой. Вот почему во многих странах разрешается продавать машины с мотором мощностью не более 100 лошадиных сил, а в Германии право ездить на супербайке получает лишь тот, кто успешно сдаст специальный экзамен.

Супербайки развивают скорость 200 километров в час и более. Кроме того, они способны быстро набирать скорость, то есть, как говорят в технике, имеют хорошую приемистость. Седло, подножки, руль на них расположены так, что байкер сидит сильно нагнувшись. Это, а также обтекатель, закрывающий переднюю часть мотоцикла, значительно снижают сопротивление воздуха и позволяют достичь больших скоростей.

Моторы superbайков работают очень напряженно и в результате сильно нагреваются. На большинстве мотоциклов охлаждение двигателя производится воздухом. На шоссейных приходится применять более эффективное водяное охлаждение и устанавливать радиатор, как это делается на автомобилях.

У superbайков мощные, яркие фары: водителю необходимо хорошо видеть дорогу. В современных superbайках — много разной электроники, в том числе и бортовые миникомпьютеры, поддерживающие самый выгодный режим работы мотора. А еще этим мотоциклам необходимы хорошие тормоза. На переднем колесе ставят даже два тормоза — для надежности.

*Супербайк с водяным
охлаждением мотора.
За передним колесом виден
радиатор*



Что такое эндуро

«Эндуро» — слово испанское и в переводе означает «выносливый», «стойкий». Так называются многодневные соревнования на мотоциклах по лесным, полевым, проселочным дорогам, по каменистому, песчаному и заболоченному бездорожью.

Разумеется, мотоциклы для таких изматывающих соревнований необходимы особые: выносливые, прочные, надежные, способные пройти там, где другие машины наверняка застрянут или выйдут из строя. Мотоциклы тоже называются по-испански, эндуро, так как впервые они появились в Испании лет 30 назад.

Стойкость и долговечность в мотоциклах эндуро должны совмещаться с простотой, чтобы легче было обслуживать их в течение всей долгой гонки. Обычно она продолжается целую неделю, и ежедневно каждый участник соревнований должен проходить через контрольные пункты по 200–300 километров. Ночь отводится для отдыха.

Мотоциклы эндуро сразу можно узнать по внешнему облику. Они — «худощавые», поджарые. Щитки их подняты высоко над колесами. Это не позволяет грязи, налипающей на щиток, задевать и тормозить колесо.

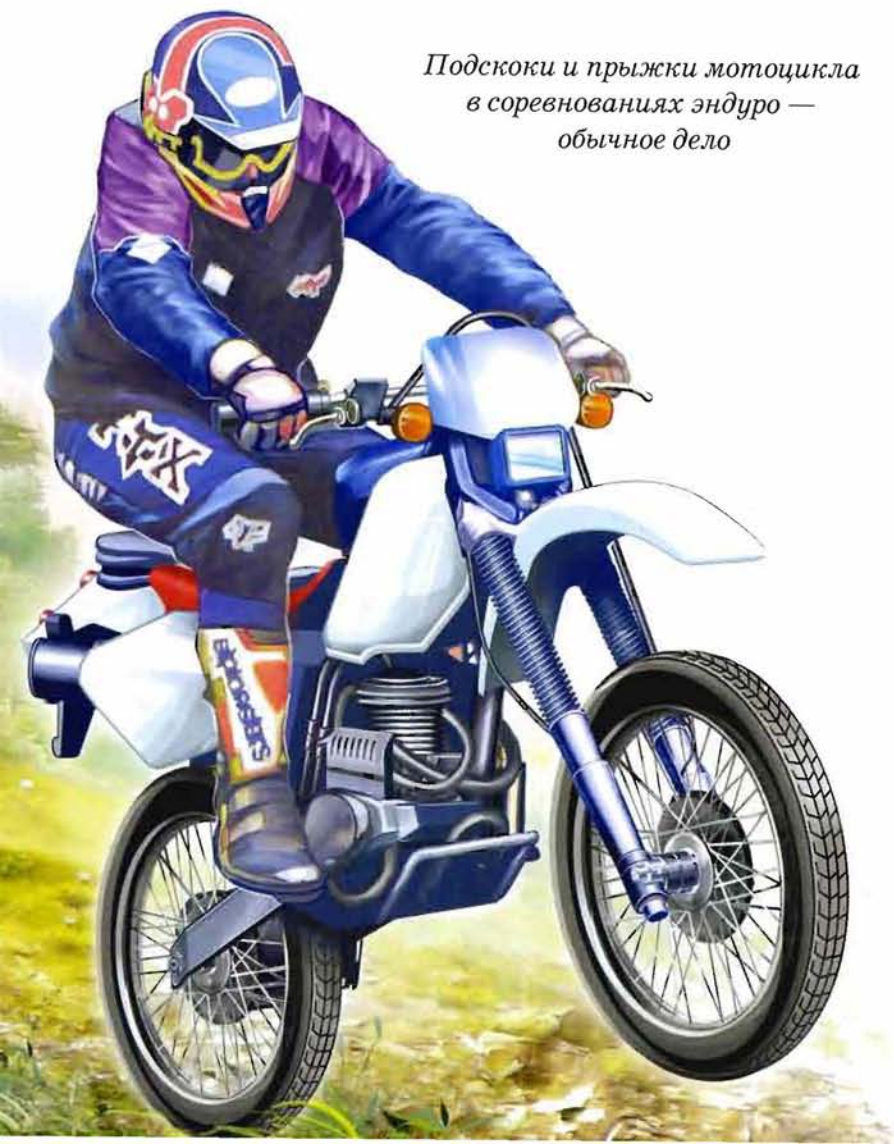
При езде по бездорожью можно легко повредить мотор, а потому он в эндуро также установлен повыше и вдобавок защищен стальным или алюминиевым поддоном. Мотор тщательно уплотнен, герметизирован от попадания в него воды: ведь гонщикам нередко приходится переезжать через ручьи и болота.

Покрышки колес у мотоцикла эндуро тоже особенные, повышенной проходимости. Они покрыты выступами — грунтозацепами. Только такие шишковатые шины дают возможность выбраться из топкой грязи, въехать на крутой бугор или преодолеть речушку, встретившуюся на трассе.

Тяжелее всего приходится мотору. Гонщик вынужден то и дело менять режим его работы. И мотор должен выдерживать эти постоянные «дерганья».

Самые трудные соревнования — Международная шестидневная гонка-эндуро. Очень нелегки также гонки на мотоциклах через пустыни. Наиболее известна из них — ралли Париж-Дакар через пустыню Сахару. Согласно правилам соревнований, необходимо

*Подскоки и прыжки мотоцикла
в соревнованиях эндуро —
обычное дело*



*Песчаный участок трассы.
И его надо преодолеть*



в течение трех недель пересечь пустыню и добраться до столицы Сенегала, расположенной в Западной Африке, на берегу Атлантического океана. А это несколько тысяч километров по безлюдным пескам, под палящими лучами африканского солнца.

Изнурительны гонки и через другие пустыни — в Долине царей в Египте, пустыню Байя в Мексике.

Впрочем, мотоциклы эндуро предназначены не только для тяжелых гонок. Они — незаменимые машины для сельских жителей, охотников, лесников — для всех тех, кому приходится часто ездить по трудным дорогам, а то и бездорожью.

*Бездорожье — только
часть препятствий
в эндуро*



Круги по кочкам и выбоинам

Для мотокроссов, как и для гонок эндуро, нужны трассы с кочками, выбоинами, возвышенностями и впадинами. Кроссовые мотоциклы сродни мотоциклам для эндуро. Они такие же «сухопарые», так же отличаются особой прочностью, должны выдерживать бесчисленные толчки и удары. На трассе мотоцикл то и дело совершает прыжки с природных трамплинов, крутые повороты, скачет — и все это на большой скорости.

Но мотоцикл мотоциклу рознь. Бывают машины более мощные и менее мощные. Поэтому кроссовые мотоциклы были разделены на классы. Соревнуются между собой машины одного и того же класса.

Для проведения соревнований выбирается замкнутая трасса протяженностью от 3 до 5 километров, при-

чем такая, чтобы на ней было побольше подъемов, спусков, поворотов. Гонка длится около часа, и за это время каждый гонщик проходит 15–20 кругов, стремясь вырваться вперед и первым придти к заветному финишу.

Мотокроссы зародились в Англии более 80 лет назад. Тогда группа гонщиков решила провести соревнование мотоциклов на местности, богатой всевозможными препятствиями. Кто-то из гонщиков заметил, что им придется не просто ехать, а карабкаться по трассе. На английском языке слово «карабкаться» звучит как «скрэмбл». Слово это в мотокроссе прижилось, поэтому кроссовый мотоцикл стали называть скрэмблером.

Мотокроссы пришлись по душе не только англичанам. Они начали проводиться и в других странах Европы. А в 1947 году состоялся первый международный мотокросс, в котором приняли участие гонщики из Франции, Бельгии, Нидерландов и, конечно, родины мотокросса.

Американцы, как всегда, придумали свой скрэмбл: сделали искусственную трассу со страшными ухабами, глубокими рытвинами, трамплинами и прочими

*Кроссовый мотоцикл.
Колеса его способны выдержать
удар даже после высокого прыжка*

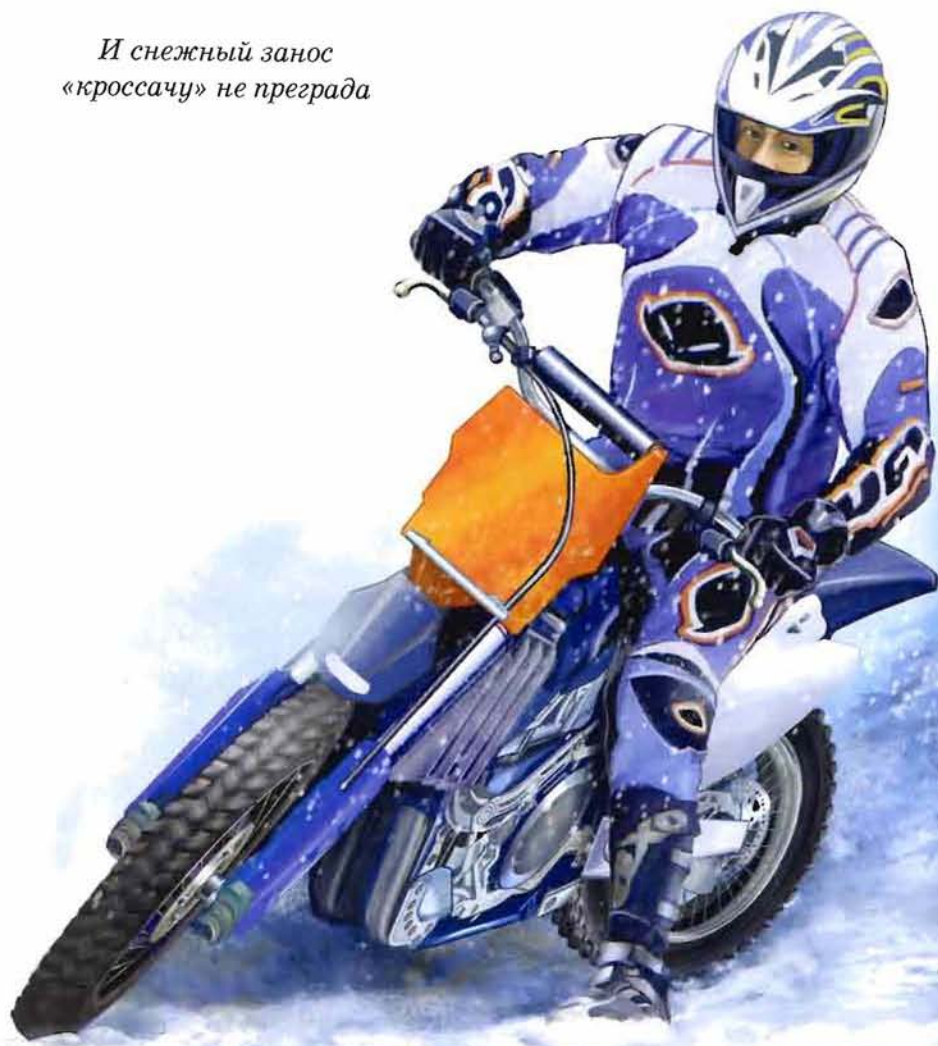


препятствиями на одном из огромных крытых стадионов Лос-Анджелеса. Это была первая в мире кроссовая трасса под крышей.

Со временем в США появилось немало замечательных гонщиков, мастеров мотокросса, победителей во многих международных соревнованиях, в том числе и под открытым небом.

В других странах теперь тоже есть кроссовые трассы под крышей. Например, в Париже гонки на крытом стадионе Берси превратился в яркое представление с фейерверком и лазерными картинками.

*И снежный занос
«кроссачу» не преграда*



Скоростной путь

Осенью 1922 года в австралийском городе Вест-Майтланде близ Сиднея на территории местного ипподрома проходила сельскохозяйственная выставка. Посетителей было мало. Выставка оказалась убыточной. И тогда один из организаторов ее предложил устроить на дорожке стадиона гонки мотоциклов.

Успех превзошел все ожидания. Горожане толпами шли на стадион. Интерес к гонкам вызывался тем, что все происходило на глазах зрителей, как во время футбольного матча. Так родился еще один вид мотоспорта под названием спидвей, что в переводе с английского означает «скоростной путь».

Сначала гонки по гаревой дорожке проводились на обычных мотоциклах, может быть, лишь немного измененных. Но вскоре стало ясно, что для спидвея необходимы специальные машины — мощные, но легкие и маневренные.

Первыми особый, спидвеевский, мотоцикл создали англичане. Конструкция его была упрощена и облегчена до предела, даже тормоз снят. Позже подобные мотоциклы появились и в других странах. Особенно громкой славой пользовались чехословацкие «Явы». На этих машинах гонщики одерживали победу за победой.

Заезд в спидвее — это четыре круга по 370 метров, восемь виражей, поворотов и столько же прямых участков дорожки. Мотоциклу приходится туго, особенно его заднему колесу. При прохождении поворотов оно постоянно пробуксовывает, трется о дорожку. Поэтому жизнь его шины очень короткая. Ее хватает всего на пару заездов.

На левый ботинок гонщик надевает специальный металлический башмак. Без него никак нельзя, поскольку приходится постоянно опираться на дорожку, как говорят гонщики, «шлифовать» трек левой ногой.

Средняя скорость в спидвее не очень велика, около 70 километров в час. Однако на прямых мотоцикл разгоняется до 100 километров в час и выше.

Очень важно первым рвануться со старта. Тогда шанс выиграть гонку значительно повышается. Трек тесный. Моторы ревут. Прямой участок, поворот, снова — прямая и опять вираж. На виражах — наиболее трудно. Здесь гонщику требуется умение балансировать своим корпусом, обладать хладнокровием и уверенностью в себе.

Удивительная разновидность спидвея — гонки по ледяной дорожке, зимний спидвей. В нашей стране он особенно развит.

Мотоциклы для гонок по льду заметно отличаются от машин летнего спидвея. Они — длиннее и прочнее. Но самое главное состоит в том, что шины их колес усеяны множеством острых металлических шипов. Во время движения они вонзаются в лед, и колеса мотоцикла надежно сцепляются с ледяной дорожкой.

*Старт гонщиков
в соревнованиях
по спидвею*



Это гонки отчаянно-смелых людей. Мотоциклы летят с такой бешеной скоростью, что на поворотах, наклоняясь, почти ложатся боком на лед.

Гонки по ледяной дорожке опасны. Куски льда вырываются из-под колес и летят, словно камни. Падения мотоциклов нередки, и, несмотря на то что колеса с их острыми шипами закрыты специальными крыльями, серьезные ранения возможны. Вот почему гонщики-ледовики под кожаный комбинезон надевают металлическую кольчугу вроде той, какую носили в старину русские воины.

Рожденные для гонок

Как только появились мотоциклы — двухколесные и трехколесные, возникла идея устраивать мотоциклетные гонки на скорость по шоссе.

Предприниматели, выпускавшие мотоциклы, хорошо понимали, что победы в таких соревнованиях — отличное доказательство качества их машин. К тому же, гонки сильно ускоряли развитие мотоциклов.

Первые большие шоссегонки проводились в 1894 году во Франции, гонки Париж — Руан. Успех их оказался так велик, что уже на следующий год подобные состязания наблюдали итальянцы и американцы.

Трассы соревнований становились все длиннее. Состоялись гонки



Париж — Вена, Париж — Мадрид на расстояние более 1000 километров.

Все чаще устраивались шоссейные гонки по замкнутой трассе. Гонщикам следовало проехать по кольцевой дороге с подъемами, спусками, поворотами. Первые шоссейно-кольцевые гонки прошли в Арденнах, горах на территории Бельгии, в 1902 году.

Но особенно знаменитой стала сложная трасса на английском острове Мэн. Он был выбран потому, что в самой Великобритании соревнования на общественных дорогах запрещены. Именно на острове Мэн началась история дорожных гонок, получивших необычное название «Турист Трофи», то есть «Трофей Туриста» или сокращенно ТТ. Они проводятся до сих пор, и уже не только на этом острове.

Самыми престижными считались и считаются шоссейные гонки на Гран-при, то есть на Главную премию. В них участвуют только звезды мотоспорта, самые-самые, а победители признаются наилучшими мотогонщиками мира.

Сто лет назад, как раз в тот год, когда открылась трасса на острове Мэн, в английском городе Брукленде был построен первый искусственный гоночный трек, бетонированная дорога в виде гигантского овала с высокими уклонами на поворотах. Ее длина равнялась четырем километрам.

Здесь мотогонщики могли развивать очень большие скорости. Уклоны помогали этому. Подобные треки вскоре появились и в США.

Трековые гонки оказались зрелищем захватывающим, но сопряженным с большим риском. Недаром американские гонщики-профессионалы выступали под звучными именами: Неустрашимый Балк, Отважный дьявол Деркун, Железный Буйвол.

Они неслись по бетонному треку бок о бок со скоростью 150 километров в час. Однажды на треке в аме-



Шоссейные гонки на Гран-при. Самый быстрый получит главную премию



риканском городе Ньюарке мотоциклы столкнулись и врезались в трибуны. Погибли и гонщики, и несколько зрителей. Многие были ранены. После этого трагического случая гонки на треках с уклонами были прекращены.

Гоночные мотоциклы рождены для соревнований и для обычных поездок совершенно не приспособлены. Жесткие спортивные правила предписывают, какими им нужно быть по весу, какой иметь мотор и обтекатель, какое топливо использовать.

Сегодня слава дорожных гонок уже не так велика, как в прошлые времена. Однако они проводятся и, несомненно, будут проводиться еще очень долго.

С места в карьер

Из всех видов мотогонок соревнования драгстеров — самые неистовые и яростные. Они проходят на дистанциях всего 400–1000 метров. Главное в них — быстрота набора скорости.

Старт машины берут с места, рывком, подобно бегунам на короткие дистанции или стреле, выпущенной из лука. От гонщиков здесь требуются не только мужество и выносливость, но и мгновенная реакция на стартовый световой сигнал.

Драгстеры — машины длинные и низкие. У некоторых переднее колесо выдвинуто далеко вперед. Кроме того, сзади к мотоциклу пристраивают длинную стрелу с небольшим опорным колесом. Все это делается с той целью, чтобы машина, стартуя, не встала на дыбы и рванулась с места, не теряя ни доли секунды.

Переднее колесо драгстера делается легким. Заднее же, напротив, — массивным и широким. Покрышка его изготавливается из очень мягкой резины, напоми-

нающей губку. Такая покрышка, вдавливаясь в неровности бетонной дорожки, прочно сцепляется с ней. При старте колесо уже не сможет пробуксовывать и мотоцикл резче возьмет старт.

Но покрышке колеса приходится туго. Во время движения она так разогревается, что мотоцикл приходит к финишу с дымящим колесом.

Мощность мотора у драгстеров — велика. У самых быстрых она достигает 1000 лошадиных сил. Для повышения мощности вместо бензина используется особое топливо — нитрометан, а воздух подается в мотор под давлением, с наддувом.

Неудивительно, что всего за 6 секунд такие мотоциклы разгоняются до скорости свыше 350 километров в час. Для сравнения стоит отметить, что рекордные автомобили-драгстеры (соревнования со стартом с места проводятся и среди них) за то же время развивают скорость лишь около 100 километров в час.

Родина драгстерных гонок — Америка. Но там мода на них быстро прошла. Зато в европейских странах гонки драгстеров до сих пор очень популярны.

За мгновение до старта



ТВОРЦЫ МОТОЦИКЛОВ

Этот знаменитый «Харлей-Дэвидсон»

Много хороших мотоциклов на свете, но у какого настоящего байкера не дрогнет сердце, когда он услышит слова «Харлей-Дэвидсон» — название знаменитого американского мотоцикла. Появился он более ста лет назад, и произошло это так.

В 1900 году двое друзей Уильям Харлей — по профессии чертежник и Артур Дэвидсон — модельер задумали изготовить моторный велосипед. Машина получилась неважная. Да и как она могла получиться хорошей у них, не имевших в этом сложном деле никакого опыта?

Однако друзья руки не опустили и два года спустя построили уже вполне удачный мотоцикл. Харлей и Дэвидсон решили организовать фирму. Назвали они ее громко: «Харлей-Дэвидсон Мотор Компани», хотя имели в своем распоряжении лишь небольшой сарай с несколькими станками.

В первый год своего существования фирма выпустила всего одну машину. В следующем — три. А еще

Таким был «Харлей-Дэвидсон» выпуска 1913 года



На этом «Харлее» с коляской в 1920 году было установлено четыре рекорда скорости

два года спустя — уже полсотни. В 1909 году было продано более тысячи «Харлеев». И производство их быстро нарастало. Это были «рабочие лошадки», машины, рассчитанные на поездки по самым трудным дорогам.

Во время Первой мировой войны половину всех армейских мотоциклов США составляли «Харлей-Дэвидсоны». Когда 27 лет спустя началась Вторая мировая война, для американской армии было выпущено 90 тысяч «Харлеев». Они также использовались в войсках Англии и Франции. Около 50 тысяч этих надежных машин в годы войны было поставлено Советскому Союзу.

«Харлей-Дэвидсоны» стали легендой. Их отличает от других мотоциклов не только особый рокот мотора, не только сила и вместительные кожаные кофры (дорожные сумки у заднего колеса), но и обилие хромированных частей. Фары, глушители, обода колес, руль — все сверкает зеркальным блеском. Говорят, что именно эти блестящие детали знаменитого мотоцикла породили кожаную одежду с заклепками и цепями, столь обожаемую байкерами.

Моделей «Харлей-Дэвидсонов» много, около двух десятков. Самые оснащенные стоят очень дорого и доступны лишь богатым и знаменитым.

По всему миру существуют клубы обожателей этой прославленной машины. Ежегодно 10 тысяч байке-

*У «Харлей-Дэвидсонов»
по всему миру много
тысяч поклонников*



*Обилие хромированных
деталей — особенность
«Харлеев»*



ров-харлеевцев из разных стран устраивают в США «большую встречу», чтобы еще и еще раз пропеть песню своему любимцу.

«Индиан» — соперник «Харлея»

Мотоцикл, получивший в честь коренных жителей Северной Америки название «Индиан», то есть «Индец», был ровесником «Харлея-Дэвидсона». Его «отцами» стали два американца Джордж Хенди и Оскар Хедстром. Оба увлекались велосипедными гонками, но первый, к тому же, владел велосипедной фабрикой, а второй был известен как талантливый изобретатель.

Они познакомились летом 1900 года. Хедстром тогда разрабатывал мотоцикл для «гонок за лидером». В таких гонках велосипедист гонится за мотоциклом и, прикрытый им, может развить большую скорость. Мотоцикл Хедстрема как раз и должен был сыграть роль лидера.

Эта идея понравилась фабриканту Хенди. Более того, он предложил Хедструму вместе начать производство мотоциклов.

Их первый «Индиан» имел по тому времени непривычно мощный мотор. Кроме того, в мотоцикле вместо привычного приводного ремня была впервые использована цепная передача от мотора к заднему

*Один из первых
«Индианов»,
еще напоминающий
велосипед с моторчиком*



колесу. Раньше казалось, что цепь не выдержит рывков и непременно разорвется. С тех пор она начала применяться на большинстве мотоциклов.

Завод фирмы «Индиан» в городе Спрингфилде едва справлялся с заказами. В 1905 году компания впервые продала свыше тысячи машин. Колеса их имели «мягкую» подвеску, рессоры. На «Индиане» впервые зажглась электрическая фара, заменившая неудобный газовый (ацетиленовый) фонарь. Впервые был установлен электросигнал вместо ручной груши, клаксона. Впервые заработал электрический стартер, механизм для запуска мотора.

*А таким «Индиан» стал
14 лет спустя, в 1918 году*



Красивые, темно-красного цвета мотоциклы стали известны не меньше, чем «Харлеи». Спор между ними решался в гонках. И мотоциклы марки «Индиан» нередко выходили победителями.

В 1914 году один из лучших гонщиков этой фирмы Эрвин Бейкер установил несколько рекордов в шоссейных гонках. В том же году он на «Индиане» за 11 дней и 12 часов пересек США от города Сан-Диего на западном побережье до Нью-Йорка. По прямой — это около четырех тысяч километров. В действительности, гонщику пришлось проехать значительно большее расстояние.

Фирма процветала. Так продолжалось много лет. Однако настало время, когда на смену Хенди и Хедстрому пришли другие предприниматели. Дела фирмы стали ухудшаться. Она переходила из рук в руки, и полвека назад завод в Спрингфилде остановился.

Нет, само название «Индиан» не исчезло. Под прославленной маркой стали выпускать свои мотоциклы другие заводы. Но это были уже не те знаменитые «Индианы», соперники «Харлеев».

Под маркой «БМВ»

О немецких мотоциклах можно рассказывать долго. Во-первых, Германия, как известно, — родина этих замечательных машин, а, во вторых, в ней многие фирмы занимаются созданием мотоциклов. Одна из них — БМВ. Если это сокращение расшифровать и перевести с немецкого на русский язык, то название фирмы будет звучать так: «Баварский моторный завод».

Мотоциклы на БМВ выпускаются давно, более 80-ти лет. А до того, во время Первой мировой войны, фирма выпускала авиационные моторы для кайзеровских военно-воздушных сил. Когда же война закончилась, Германии, потерпевшей поражение, было запрещено изготавливать почти все виды оружия. Немец-

кие заводы могли производить лишь мирную продукцию.

Вот тогда на БМВ и занялись мотоциклами. Первый мотоцикл был построен в 1922 году. Он имел красивое название «Гелиос». Такое имя носил древнегреческий бог Солнца. Название-то было красивым, а мотоцикл оказался неудачным. Первый блин вышел комом.

Но конструкторы БМВ обладали большим опытом. Ведь они совсем недавно создавали авиационные моторы. Второй мотоцикл получился, без преувеличения сказать, просто замечательным.

Как раз в то время в Париже открылась выставка последних достижений техники, и мотоцикл БМВ был



*Два новых мотоцикла
фирмы «БМВ» —
машины очень легкие
в управлении*



*А этот «БМВ» с тремя вместительными кофрами
на корме предназначен для дальних путешествий*

показан на ней. Машиной восхищались, ее с интересом рассматривали. С тех пор уже никто не сомневался: если мотоцикл сделан на БМВ, то высокие качества его обеспечены. Прошло еще несколько лет, и Германия стала выпускать мотоциклов значительно больше, чем другие европейские страны.

Мотоциклы BMW были самыми быстрыми. В сентябре 1929 года Эрнст Хенне — выдающийся гонщик этой фирмы установил мировой рекорд скорости. На автострате под Мюнхеном он развил скорость почти 217 километров в час. Потом в упорной борьбе с итальянскими и английскими гонщиками он пять раз улучшал рекорд и довел его до 279 километров в час.

А другой гонщик Жорж Мейер выиграл (до него всегда побеждали лишь англичане) престижную гонку «Трофей Туриста» на острове Мэн. В течение 20 лет гонщики BMW становились чемпионами мира на мотоциклах с колясками.

С тех пор прошло много времени, но фирма BMW по-прежнему держит марку, а потому ее мотоциклы все так же ценятся высоко.

«Дукати» — итальянский стиль

Итальянские мотоциклы тоже очень хороши. Например, машины фирмы «Дукати». Как и BMW, она производит мотоциклы уже около восьмидесяти лет. Основали ее два родных брата Адриано и Марчелло Дукати. О мотоциклах они тогда еще не думали, а решили изготавливать различные электротовары.

*Появление
быстроходного
и мощного супербайка
«Дукати 999»
стало событием*



*«Дукати 1098» из нового поколения
итальянских супербайков*

Дела у них шли неплохо до тех пор, пока не грянула Вторая мировая война. Завод Дукати сильно пострадал от бомбежек союзников. Когда война закончилась, братья с трудом восстановили его и пришли к выводу, что будет выгоднее производить не электрические чайники и настольные лампы, а маленькие моторчики для велосипедов. Дукати назвали этот моторчик ласково «Чуччиоло». В переводе с итальянского слово это означает «щенок».

Маленький «Чуччиоло» не только спас фирму «Дукати» от разорения, но и дал ей возможность разбогатеть. Вот тогда-то и задумались братья о производстве мотоциклов.

Главный конструктор фирмы Фабио Тальони разработал несколько крупных мотоциклов. Первый из них получил название «Гранд Спорт». Название и вид мотоцикла говорили, что машина предназначена для соревнований, для гонок, что она может стать достой-

Мотоцикл
«Дукати 1100»,
отличающийся особо
мощным мотором



ным соперником других машин на шоссейных трассах. Действительно, «Гранд Спорт» участвовал во многих гонках и не раз приходил к финишу первым.

Другие «Дукати» — мощные, стремительные — также нередко побеждали на шоссе и треках. Громкоголосый «Дукати 900SS» являлся, несомненно, лучшим из всех больших спортивных итальянских мотоциклов. Его стремительные формы не оставляли сомнений: он — из «породы» гоночных, и «призвание» его — скорость.

Соперничать с ним мог только другой мотоцикл той же фирмы — «Дукати 916». Знатоки находили в нем что-то кошачье: гладкий обтекатель, блестящий нос, светящиеся глаза-фары. Он был создан группой инженеров во главе с Массимо Тамбурини.

Этот спортивный байк с мощным 100-сильным мотором быстро срывался с места и за считанные секунды набирал скорость свыше 250 километров в час. Он стал одним из лучших супербайков в мире.

«Дукати» изготавливает много машин — мощных, быстрых, красивых.

«Иж» — значит Ижевск

К сожалению, мотоциклы, сделанные в нашей стране никогда не были лучшими в мире. Первыми попали

в Россию французские трициклы «Де Дион Бутон». В начале прошлого века заводы в Риге, Петербурге и Москве начали производить двухколесные мотоциклы иностранных марок. Но выпущено их было немного. А больше всего в России ездили на мотоциклах, привезенных из-за границы.

В русской армии самокатчики (так называли военных мотоциклистов и велосипедистов) выполняли роли курьеров, связных, а во время Первой мировой войны — и разведчиков. Мотоциклы у них были русского производства, но сделанные по иностранным образцам.

Лишь уже после революции, и то далеко не сразу, появились у нас мотоциклы, разработанные отечест-



*Петр Владимирович
Можаров — конструктор
отечественных мотоциклов*

*Первый серийный
отечественный
мотоцикл «Л-300»*



*«Иж-56» —
достойный потомок
«сорок девятого»*



венными инженерами. Самым выдающимся среди них был Петр Владимирович Можаров, руководивший созданием многих отечественных мотоциклов.

Первый наш мотоцикл, который выпускался в большом количестве, то есть серийно, назывался «И-300». Он был создан в 1930 году. Ныне его можно видеть

*Мотоцикл
с изображением Юпитера
на баке — «Иж-58»*



*«Корнет» — маленький
круизер, машина
для путешествий*



только в музее, да еще в старых фильмах. Он давно забыт. А вот мотоциклы под маркой «Иж» известны, пожалуй, всем. Марка обозначает название города, в котором эти мотоциклы начали выпускаться и выпускаются до сих пор — город Ижевск.

Первые опытные «Ижи» появились в конце двадцатых годов прошлого века. Под этой маркой было создано более десятка типов машин. Особенно знаменит мотоцикл «Иж-49», приспособленный к любой дороге. Его выпускали семь лет, до 1958 года, и за это время изготовили более полумиллиона штук.

На смену ему пришел более совершенный «Иж-56». Этих «Ижей» было построено еще больше — около 700 тысяч. А потом появился очень известный мотоцикл «Иж» с изображением планеты Юпитер на топливном баке — «Иж-58». Его еще называли «Иж-Юпитер». И выпустили «Юпитеров», ни много ни мало, 10 миллионов!

В настоящее время в Ижевске производится новый «Юпитер» — красавец, сверкающий хромированными деталями, и мотоцикл «Корнет» — небольшой круизер, машина для дальних поездок.

Японское чудо

Долгие годы самые хорошие мотоциклы выпускались в странах Европы и в Америке. И вдруг стали приходить вести о мотоциклах «страны восходящего солнца» — Японии. И каких! Они стали побеждать европейские и американские байки на самых крупных соревнованиях.

Четыре японские фирмы «Ямаха», «Хонда», «Кавасаки» и «Сузуки» вышли вперед, и с этим ничего нельзя было поделать.

В конце позапрошлого века японец Торакусу Ямаха занялся изготовлением музыкальных инструментов. Его пианино и рояли быстро раскупались.

Но во время Второй мировой войны японцам стало не до пианино. Пришлось Ямахе менять профиль его

*Детище фирмы «Ямаха».
Машина, рожденная для скорости*



*Такой мотоцикл, созданный
в «Хонде», удобен для продолжительных
поездок даже пожилым людям*

фирмы. Она стала выпускать мотоциклы. Первая машина появилась почти полвека назад.

Конкурентов у «Ямахи» было немало. В Японии около ста фирм пытались изготавливать мотоциклы. Этим занялась, например, фирма «Хонда». Основал ее скромный предприниматель Соихиро Хонда. Он давно

*Туристический
мотоцикл фирмы
«Хонда»*



*Мотоцикл фирмы
«Кавасаки» — красивая
и мощная машина*



мечтал начать это дело. Поэтому свой первый мотоцикл назвал «Мечтой».

Много воды утекло с тех пор. И «Ямаха», и «Хонда» выпустили тысячи самых разнообразных, но неизменно великолепных мотоциклов. Они разошлись широко по свету. Их можно видеть на дорогах всех стран.

Для третьей японской фирмы «Кавасаки» мотоциклы были далеко не главным направлением деятельности, поскольку она строила и строит также морские корабли, пассажирские самолеты, железнодорожные экспрессы. Но мотоциклы получают у нее тоже отличными.

*Этот «Кавасаки» был
победителем во многих чемпионатах*



Четвертая фирма — «Сузуки», существует уже более ста лет. Начинала она вовсе не с мотоциклов, а с производства ткацких станков. И вот лет 50 назад, подобно «Ямахе», занялась мотоциклами. Она славится своими супербайками, развивающими скорость 230 и более километров в час.

Эти четыре фирмы известны сегодня во всем мире. Четыре фирмы, совершившие японское чудо.

*Новый спортивный «Сузуки», способный
развивать скорость до 260 километров в час*



ОТ СКУТЕРА ДО АКВАБАЙКА

Нет, они не табуретки

Эти небольшие, маломощные мотоциклы называются мотороллерами и скутерами. Но крутые байкеры именуют их по-другому, пренебрежительно — «табуретками». Справедливо ли это?

Уже на первом в мире мотоцикле Готлиба Даймлера водитель сидел подобно всаднику на лошади верхом. Такая поза не самая удобная для езды на мотоцикле в обычной одежде. Гораздо лучше сидеть так, как сидят в автомобилях, опираясь ногами о пол машины.

К этой мысли пришли давно, лет сто назад, и уже тогда пытались строить такие удобные мотоциклы. Действительно, водители их оказывались более защищенными от пыли, грязи, брызг. Одежда не мялась, не пачкалась.

Таким был первый мотороллер, созданный в Голландии в 1903 году



Изящный японский скутер кажется большой игрушкой



Однако в те далекие годы подобные мотоциклы не прижились, и должно было пройти много лет, чтобы к ним возвратились снова. Произошло это в Италии вскоре после окончания Второй мировой войны.

Энрико Пьяджио — владелец завода в городке Биелла раздумывал над тем, как поправить свои дела и чем заняться в мирное время. Совет конструктора Агостино д'Асканио показался ему интересным.

Знаменитая «Веспа», усовершенствованная и еще более красивая



Д'Асканио предлагал начать выпуск мотоциклов для поездок в городе, недорогих и, следовательно, доступных многим. Другими словами — приступить к производству мотороллеров.

Мотоцикл назвали «Веспой», что по-итальянски означает «Оса». Эта изящная, простая машинка имела громадный успех. Через короткое время уже тысячи таких «Ос» появились на улицах итальянских городов.

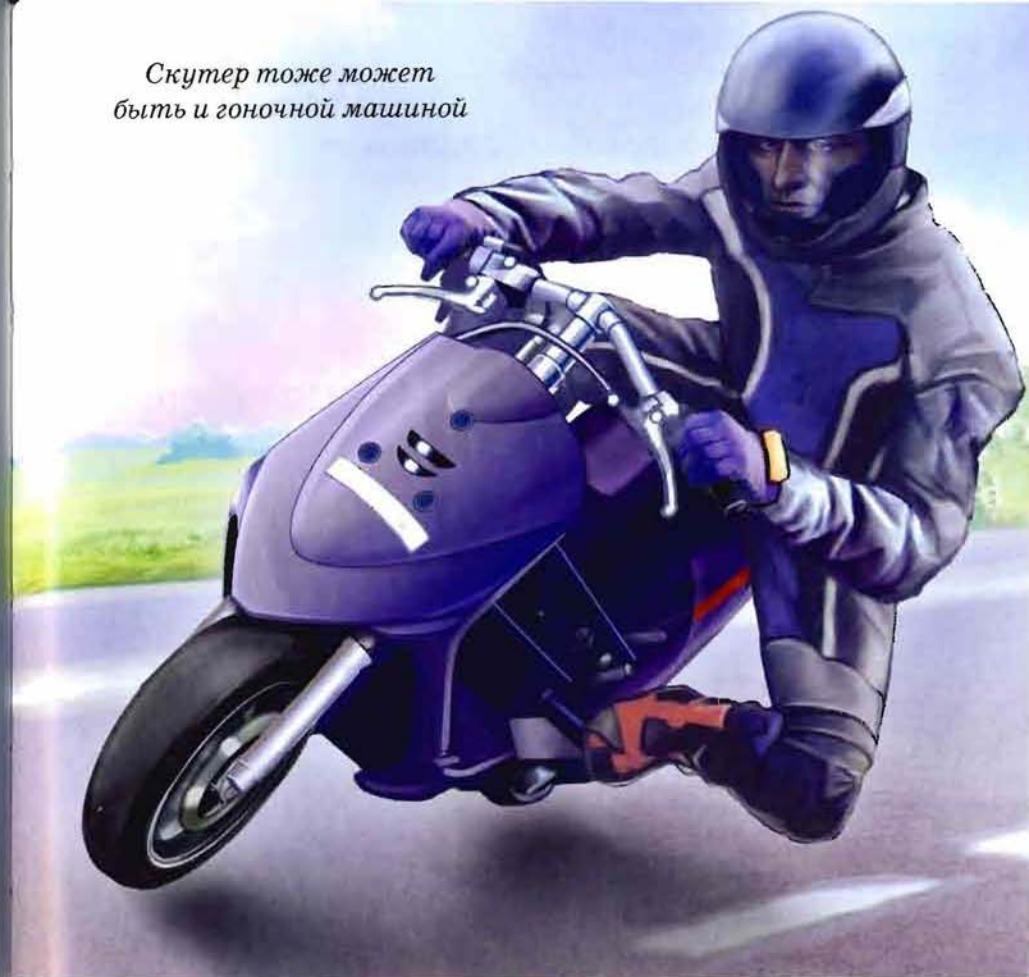
И неудивительно: на мотороллерах могли ездить не только мужчины в костюмах, не только женщины в платьях и юбках, но даже итальянские священники в своих длинных сутанах.

По примеру итальянцев, началось производство мотороллеров во Франции, Германии, Чехословакии, Японии, США. Были созданы они и в нашей стране — мотороллеры «Вятка», «Тула» и другие.



Ездить на скутере легко и приятно

Скутер тоже может быть и гоночной машиной



Теперь их заменили скутера, по существу тоже мотороллеры, с такой же посадкой. А еще важно, что для езды на них никаких «прав» получать не нужно.

Но, как говорится, мал, да удал. В европейских странах нередко устраиваются гонки на скутерах. Эти соревнования собирают целые стадионы. В Германии ежегодно проходят суточные гонки скутеров. За 24 часа почти безостановочной борьбы машины изнашиваются чуть ли не полностью, а их водители прямо-таки валяются с ног от усталости.

Вот на какие подвиги способны эти маленькие, удобные и выносливые машинки.

Рекордсмены бездорожья

Название одного из иностранных квадрациклов переводится как «воин», «боец». И верно, этому четырехколесному мотоциклу не страшны никакая грязь, никакая самая разбитая дорога, никакое бездорожье. Колеса у квадрацикла толстые с ребристыми шинами. Такая шина и мощный мотор выручат в любую распутицу.

Их справедливо называют еще мотовездеходами, а за границей — коротко: АТВ. В переводе из этого сокращения получается длинное, но точное название:

*Вожделение детского «квадрика»
не только забава.
Это — замечательная практика*



*Один из квадрациклов
фирмы «Ямаха»*



«Транспортное средство для всякой местности». Управляется четырехколесник почти так же, как обычный мотоцикл. И руль у него — мотоциклетный.

Нужны квадрациклы в первую очередь там, где дорог еще вообще не проложили: в тундре, в далеком таежном поселке, на крайнем Севере. Мягко подвешенные колеса ослабляют удары о неровности бездорожья. Даже прыжок с метрового обрыва не страшен ни квадрациклу, ни его водителю.

Японцы и тут опередили всех. Их квадрациклы отличаются особой выносливостью, отличной проходимостью, легкостью в управлении. Не случайно один из четырехколесников, сделанных на фирме «Сузуки», получил название «Квадракороля».

Квадрацикл кажется машиной медлительной. Но это только кажется. Если надо, его можно разогнать до скорости 100 километров в час и больше. Есть даже специальные, гоночные квадрациклы.

О том, на что способны эти вездеходы, свидетельствует такой удивительный опыт. На аэродроме в Глочестершире, в Англии, мотоциклист-каскадер Мэтт Коултер решил совершить удивительный прыжок. Он и раньше восхищал своими отважными трюками.

Например, однажды на мотоцикле перескочил через два десятка легковых машин, стоявших рядом. Теперь же Коултер задумал перепрыгнуть на квадрацикле через... низколетящий самолет.

Преодолеть горный склон для квадрацикла — задача нетрудная



Спортивный квадрацикл может не только быстро ездить, но и высоко прыгать

Разогнавшись, он с помощью трамплина взвился на высоту пять метров. В этот момент, по договоренности с каскадером, летчик Тим Синиор пролетел мимо на небольшом самолете. Бесстрашный Коултер пронесся на квадрацикле над машиной и благополучно приземлился на летное поле.



Машины для снежных просторов

Снегоходы также относятся к разряду мотоциклов. Недаром за рубежом они называются сноубайками. Сноу по-английски — снег. Однако появились сноубайки значительно позже, чем их двухколесные «родственники». Историки считают, что первый снегоход был построен в Москве известным русским инженером Сергеем Сергеевичем Неждановским в 1914 году. Но его машина так и осталась опытной.

*Сергей Сергеевич
Неждановский — создатель
первого снегохода*

Второе рождение снегохода произошло десять лет спустя, когда американский изобретатель Карл Элейсон создал машину, которую назвал мототобогганом, поскольку она напоминала индейские сани тобогганы.

Мототобогган Карла Элейсона



Снегоход Элейсона тоже имел вид саней. Под ним находилась гусеница со снегозацепами. Мотор стоял впереди, как и в нынешних снегоходах. На общем сиденье могли поместиться водитель и три пассажира. Элейсон организовал фирму и начал производство своих тобогганов.

Но оказалось, что в соседней стране, Канаде, инженер Жозеф-Арман Бомбардье тоже работает над снежным мотоциклом. Он заинтересовался снегоходными машинами еще в детстве и посвятил им всю свою жизнь.

Снегоход Бомбардье был устроен лучше, чем у Карла Элейсона. Он развивал скорость до 40 километров в час и преодолевал сугробы в полметра высотой. Канадец разработал специальную резиновую гусеницу



*Жозеф-Арман
Бомбардье — конструктор
снегоходов*

*Современный снегоход —
надежная и скоростная
машина*



и другие важные детали. Поэтому справедливо говорят, что только с изобретений Бомбардье началась история современных снегоходов.

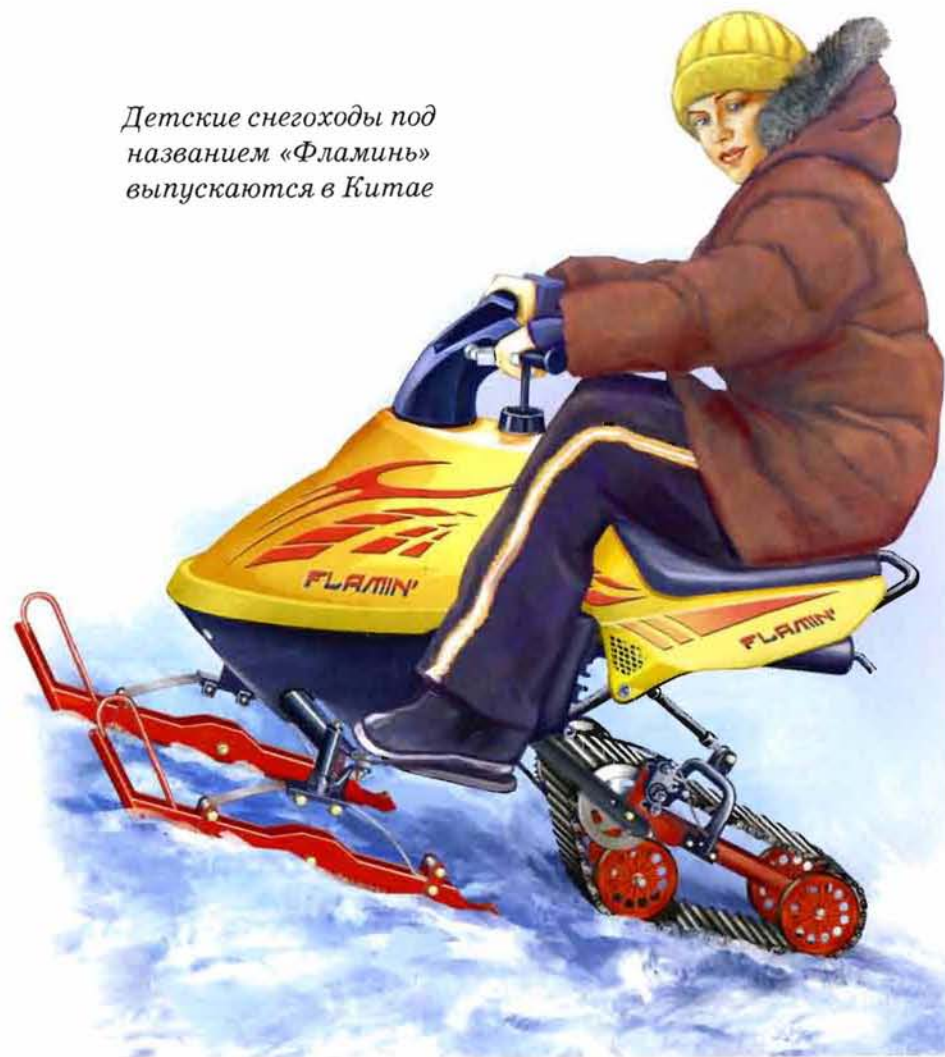
Прогулками на сноубайках в США и Канаде увлеклись тысячи людей. Это стало модой. Появился новый вид зимнего спорта и семейного отдыха. За первые десять лет фирма Жозефа-Армана Бомбардье выпустила около миллиона снегоходов.

Заводов и фирм, изготовлявших снегоходы, становилось все больше. Одновременно рождались фирмы, выпускавшие для любителей снегоходных путешествий одежду, обувь и различное снаряжение. Появи-



Семейная прогулка на снегоходе

Детские снегоходы под названием «Фламинь» выпускаются в Китае



лись снегоходные клубы, устраивались гонки сноубайков и веселые шоу. Американские полярники во главе с Ральфом Плайстедом совершили на снегоходах поход к Северному полюсу.

Производство снегоходов было налажено в Японии. Стоит ли говорить о качестве этих машин? Выпускаются снегоходы и в нашей стране: «Буран», «Икар», «Тайга». Есть снегоходы для туристов и охотников, гоночные и прогулочные, горные и детские. Самые разные.

Сальто на аквабайке

Аквабайки, или водные мотоциклы, появились около 15 лет назад в Америке. Там их называли «джетски», то есть, «реактивные лыжи». Водный мотоцикл, и в самом деле, реактивная машина. Мотор, стоящий в ней, приводит в действие насос, подающий воду в водомет, реактивный двигатель. И необычный мотоцикл, словно ракета, устремляется вперед.

Водителю аквабайка, райдеру, не грозит при падении в воду попасть под вращающийся гребной винт, поскольку его нет. А водометный двигатель в этой ситуации — вещь безопасная.

Управление аквабайком также осуществляется посредством водомета — отклонением его водяной струи.

Сальто на аквабайке



Аквабайком можно управлять и сидя, и стоя

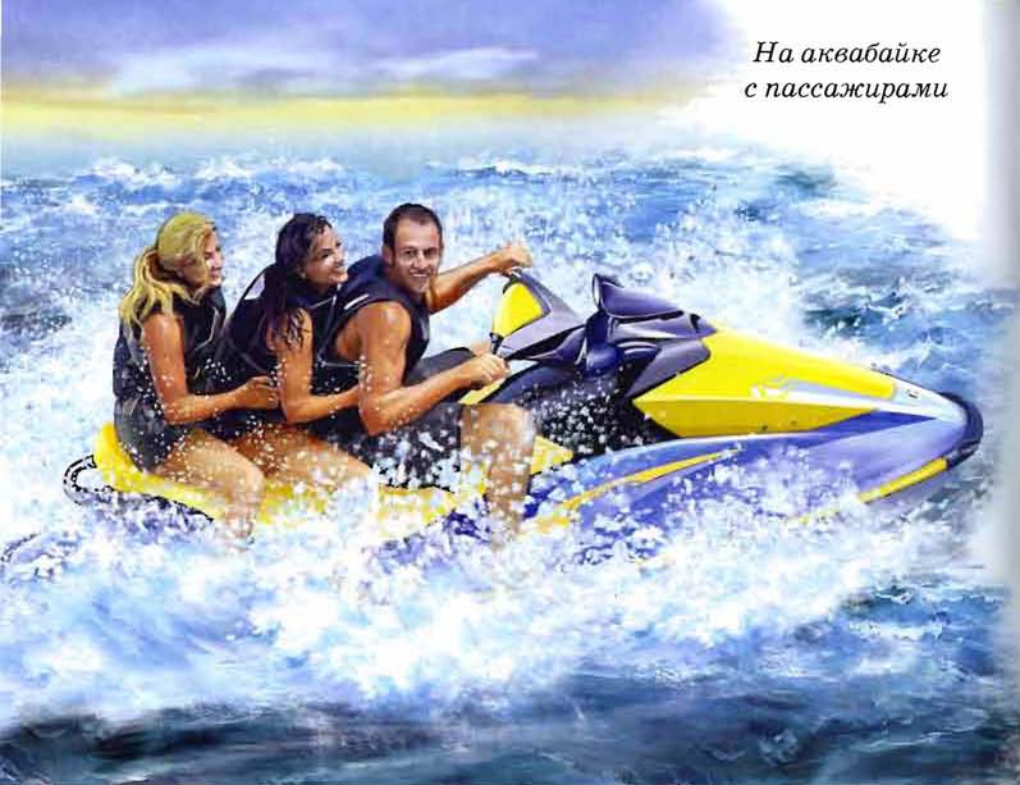


Делается это с помощью руля, похожего на руль сухопутного мотоцикла.

Райдер чувствует себя на бешено несущемся аквабайке как всадник на необъезженной лошади. Руль норовит вырваться из рук. Машина ухает с волны вниз и снова взлетает. А при крутом повороте так и пытается сбросить своего «наездника» в воду. И, случается, сбрасывает.

Аквабайки (их еще называют гидроциклами или даже ласково — гидриками) выпускают в США и Японии, Канаде и Англии. Бывают они разных типов, но главное различие состоит вот в чем.

На одних водитель сидит перед рулем. На других стоит, держась за руль. Конечно, стоя, управлять ак-



вабайком сложнее, для этого нужен опыт. Есть и такие гидроциклы, которые можно вести и стоя, и сидя, укрепив небольшое седло (оно в сложенном виде находится здесь же, в рулевой колонке).

Родился новый вид водномоторного спорта — фристайл на аквабайках. Какие только выкрутасы не вытворяют на воде умелые аквабайкеры! Какие только не творят чудеса! В их руках гидроциклы даже умеют... летать по воздуху.

Чтобы взлететь, необходим трамплин. Роль его выполняет высокая волна. В море она возникает сама. На озере и в других закрытых водоемах ее делают искусственно при помощи катера.

И тяжелый аквабайк вдруг выпрыгивает из воды, делает в воздухе пируэты и сальто, ныряет, переворачивается под водой и снова появляется наверху. А сидящие на берегу судьи строго оценивают мастерство аквабайкера-акробата.

Чтобы подчинить себе аквабайк, нужна немалая сила, необходимо легко переносить качку, броски и перевороты, а еще быть хорошим пловцом и ныряльщиком.

Только одно колесо

Кому первому пришло в голову сделать велосипед с одним единственным колесом, моноцикл, — точно не известно. По существу это было огромное беличье колесо, в котором вместо белки находился человек.

*Моноцикл —
одноколесный мотоцикл*





Был моноцикл и такого устройства

Устроившись на сиденье, подвешенном к оси колеса, он ехал, вращая педали.

Таких моноциклов с ножным приводом было придумано и построено немало — каждый с какой-нибудь особенностью. Ну а потом, как это уже было при создании мотоцикла, родилась мысль поставить на одноколесный велосипед мотор и превратить его в мономотоцикл.

По устройству одноколесный мотоцикл был, конечно, сложнее одноколесного велосипеда. Большущее колесо его состояло из двух ободов: внутреннего и наружного. В первом находились мотор, бак с горючим, руль и сиденье водителя.

На валу мотора была укреплена зубчатка, сцепленная с зубцами наружного обода. Вращаясь, зубчатка крутила этот обод, и в результате диковинный мотоцикл приходил в движение.

Одноколесный мотоцикл 1930 года



Самое трудное в таких одноколесных машинах — добиться хорошей управляемости. В обычных мотоциклах переднее колесо является рулевым. Благодаря ему можно производить повороты. А как это сделать, если колесо всего одно?

Самым простым оказалось управление посредством наклона корпуса водителя или специального груза в сторону поворота. Но рулевое колесо действует лучше. Кроме того, одноколесники неустойчивы при замедлении хода. Однако преимущества у них тоже есть.

Например, они обладают отличной проходимостью. В снегу, в грязи двухколесный мотоцикл может завязнуть, а машина с одним огромным колесом выберется. Наружный обод будет служить «гусеницей».

И, тем не менее, мономотоциклы так и остались курьезом техники. Ездить на них все-таки трудно. Колесо диаметром в два, а то и три метра слишком громоздко. Где хранить такой мотоцикл-великан?

Но сама эта идея не забыта до сих пор. И в наши дни нет-нет да и появится сообщение, что где-то построен новый одноколесный мотоцикл. Несколько лет назад такую машину, например, изготовил живший под Петербургом инженер Эдуард Мельников. Изготовил и лихо носился на ней по дорогам своего поселка.

Японец Такафуми на мономотоцикле даже собирался совершить кругосветное путешествие! А еще одноколесные мотоциклы можно увидеть на цирковой арене. Они — замечательный аттракцион.

Самый красивый и единственный

Редкий байкер не мечтает иметь машину особенную, редкую, а еще лучше такую, какой нет больше ни у кого на свете. Другими словами, существующую лишь в одном экземпляре, мотоцикл-кастом. На английском языке слово «кастом» значит «изготовленный на заказ».

Кастомайзинг — создание редкостных мотоциклов, возник в Америке в середине прошлого века. В те годы владельцы знаменитых «Харлей-Дэвидсонов», желая выглядеть не так, как все, перестраивали, перекрашивали свои машины, превращая их в писаных красавцев.

Каждый делал это по своему разумению. Теперь все упростилось. Особенную машину можно заказать в любой фирме, изготавливающей мотоциклы. Но истинных байкеров такой вариант мало устраивает. Фирма может более или менее изменить свой обычный, серийный мотоцикл. Но этого им мало.

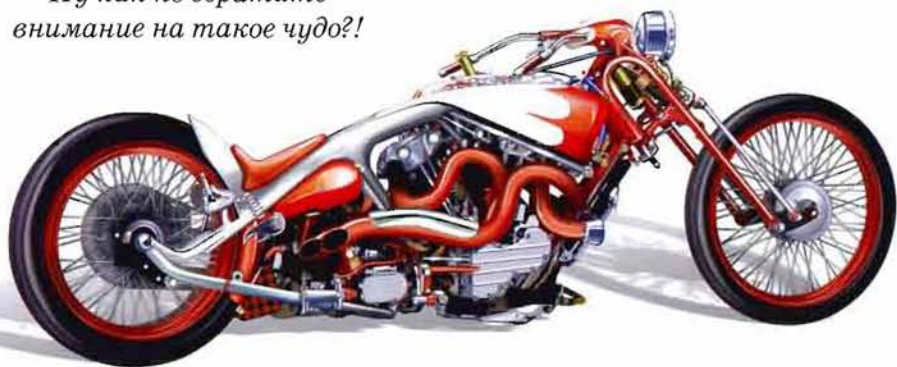
Настоящий кастом изготавливается в небольших мастерских, почти вручную, по особому заказу. Все в нем должно быть новым, необыкновенным, удивительным. И не только рама, бак, колеса, но даже самые мелкие детали, вроде разных крышек, ручек, рычажков, подножек.

Кастом должен вызывать изумление окружающих не только своим видом, но даже каким-то особенным

Этого красавца создал известный американский кастомайзер Арлен Несс



*Ну как не обратить
внимание на такое чудо?!*



звук работающего мотора. Поэтому переделывают, доводят и мотор. Стандартному двигателю не место на кастоме.

Немало времени потребуется механикам на то, чтобы удовлетворить все прихоти заказчика. Потом за дело возьмутся маляры и художники. Первые раскрашивают уникальную машину. У вторых — задача еще сложнее: нарисовать на ее баке, корпусе изящные картинки, покрыть мотоцикл замысловатыми узорами.

Изготовление этого произведения искусства — работа большая и трудоемкая. Торопиться тут никак

*И это также —
творение Несса*



*Об этом кастоме
тоже можно сказать:
«Диво дивное!»*



нельзя. На изготовление одного кастома требуется несколько месяцев.

Естественно, стоимость его очень-очень велика! Поэтому мотоцикл-кастом доступен далеко не каждому. Впрочем, какой же шедевр, какое произведение искусства стоило и стоит дешево?

Но сколько радости и гордости принесет это чудо на колесах его владельцу, какое восхищение оно будет вызывать у других байкеров, мечтающих о своем кастоме!

*Мотоцикл, который
уж точно единственный
в мире*



О БЕССТРАШНЫХ И ОТЧАЯННЫХ

Через немыслимые барьеры

На соревнованиях по триалу не увидишь полных, тяжелых спортсменов. Напротив, все они худенькие, стройные. Триал требует именно таких.

Название этого любопытного вида мотоспорта произошло от английского слова «трайал», что означает «испытание», «попытка». И это действительно нелегкое испытание.

Триал впервые появился в Англии. Сейчас он особенно развит в странах Европы и США. Самые знаменитые соревнования по триалу проходят в Шотландии. Они проводятся с 1910 года. Другие под названием «Скотт» проходят в Англии, на Йоркширских болотах. А самым известным триалистом признан Сэмми Миллер, ирландец, который за свою жизнь выиграл более 1000 соревнований!

*Только упорные тренировки
могут привести к победе*

Если в шоссейных гонках дистанцию надо пройти как можно быстрее, то в триале время не играет большой роли, поскольку результат определяется не по затраченному времени, а в зависимости от количества полученных штрафных очков.

Борьба ведется либо под открытым небом — на местности, на стадионе, либо — в больших залах. Природные трассы могут быть очень длинными, протяженностью до 50 километров.

На трассе должны быть различные препятствия: естественные — скалы, овраги, большие валуны, крутые склоны или искусственные — завалы из бетонных



плит, бревен, нагромождения железных бочек, насыпи из песка, высоко расположенные площадки, на которые надо запрыгнуть вместе с мотоциклом.

Триальные мотоциклы под стать их водителям — они такие же легкие, небольшие, подвижные. Тут важна не мощность машины, а точность движения, резкие, мгновенные броски и задержки в нужный момент.

Небольшой вес мотоциклов и специальные, зацепистые шины дают возможность забираться на такие немислимые препятствия, проходить такие кошмарные трассы, что только диву даешься.

А на трассе не только запрещено слезать с мотоцикла, но и в самые трудные моменты — касаться земли или препятствия ногами, не говоря уже, двумя ногами. За касание судьи насчитывают штрафные очки. Они даются также за падения, за выход в сторону от трассы шириной всего около метра.

Для принятия решения перед препятствием триалист располагает считанными секундами. Избежать ошибок и «огрехов» ему помогают лишь мастерство и опыт. А это добывается упорными тренировками.

Надо обладать чувством равновесия, уметь балансировать, стоя на подножках неподвижного мотоцикла, чтобы в следующий момент оторвать оба колеса от земли и бросить машину вперед и вверх.

Можно сказать, что для триала нужны не только хороший мотоцикл, не только выносливость и сила, но и светлая голова.

Цель — вершина холма

Трудно придумать более азартные мотогонки, чем хилл-клаймбинг, подъем на холм. Американцы, любители сокращений, называют их одним словом — хиллклаймб.

Они были придуманы в небольшом американском городке Биллингсе штата Монтана. Рядом с городком

находится высокий крутой холм. Однажды кому-то из местных мотоциклистов вздумалось вехать на эту гору. Другие байкеры тоже стали штурмовать ее, стремясь забраться повыше.

*«Битва за гору»
началась*



Так родился хиллклаймб. Первый официальный чемпионат штата Монтана в подъеме на холм состоялся в 1918 году и с тех пор проводится ежегодно.

Пример оказался заразительным. «Битвы за гору» начались также в Техасе, Калифорнии, Юте, штатах, где были найдены свои подходящие для хиллклаймба холмы. И все же считается, что около Биллингса — самый лучший, самый трудный холм.

*Забираясь на холм,
приходится и прыжки
совершать*



Гонки проводятся по давно выработанным правилам. Возраст участников не ограничивается. Бывало, что на холм пытались вехать и 85-летний старик, и маленький мальчишка, каждый на своем мотоцикле. Погода — не помеха. Пусть ветер, пусть ливень — соревнования все равно продолжаются.

Предел мечтаний — достичь самой макушки холма, но сделать это нелегко. Чем ближе к вершине, тем склон круче. Крутизна может достигнуть 80-ти градусов. На расстоянии такой склон кажется почти вертикальной стеной. Попробуй взять его. Некоторые холмы до сих пор остаются непокоренными.

Первые хиллклаймбы проводились на обычных мотоциклах, но позже начали строить специальные, особенно мощные, с ребристыми, зубчатыми колесами.

Гонки по холму — спорт весьма опасный, занятие для настоящих сорвиголов. Нередко гонщик, добравшись почти до самой вершины, кубарем катится вниз вместе с мотоциклом. Чем это закончится, предсказать невозможно.

Чтобы хоть как-то застраховать участников гонки от увечий, а то и гибели, на склонах, в самых опасных местах дежурят бригады спасателей с веревками и крючьями в руках. При падении мотоцикла они моментально перехватывают и машину, и ее неудачливого водителя.

Очередной хиллклаймб для американцев — большой праздник. К холму приезжают на своих автомобилях тысячи болельщиков, корреспонденты газет и журналов. Миллионы американцев следят за борьбой по телевидению.

Столь увлекательные состязания не могли не перенестись в Европу. Особенно полюбился хиллклаймб во Франции, где его проводят по американским правилам.

Не так давно начали проводить гонки по холму и на квадрациклах, а зимой — даже на снегоходах. Зрелище, говорят, еще более интересное.

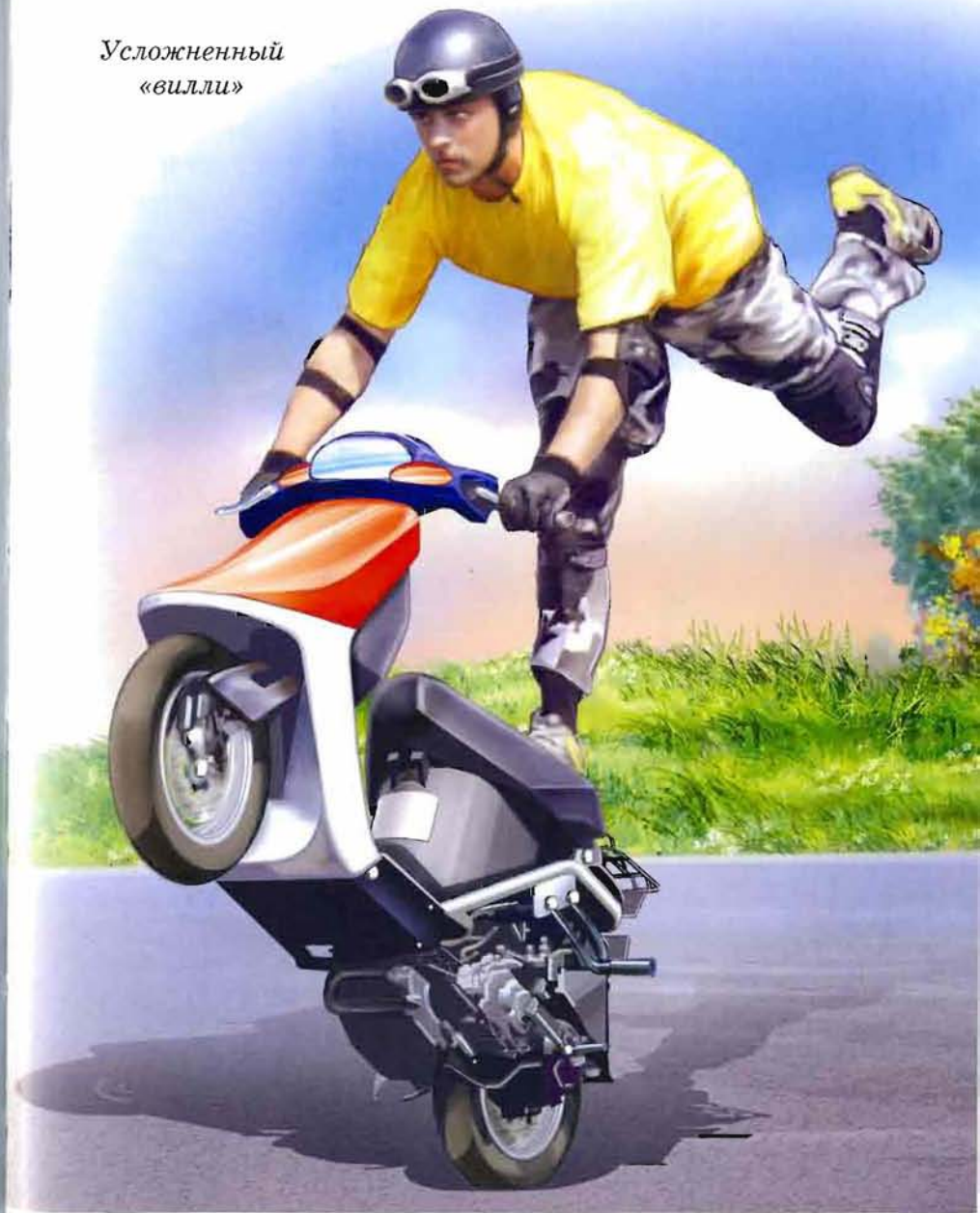
Акробаты на двух колесах

«Стант-райдинг» в переводе с английского означает «трюковая езда». Где возникла эта «джигитовка» на мотоциклах, сказать трудно. На первенство претендуют три страны: Англия, Бразилия и США.

Такой трюк называется «вилли»



*Усложненный
«вилли»*



В Америке еще в 40-х годах прошлого века трюки на мотоциклах во время съемок выполняли каскадеры Голливуда. Зато в Англии и Бразилии, правда, значительно позже, появились первые уличные команды еще не очень умелых мототрюкачей.

Нынешние стант-райдеры ушли в своем мастерстве далеко вперед от тех, первых, и виртуозно владеют мотоциклом. Среди наборов трюков в стант-райдинге есть, так сказать, азы акробатической езды, а есть и «высший пилотаж».

*А этот трюк
носит название
«стоппи»*



*Езда на заднем колесе,
стоя на баке мотоцикла*



К числу основных относится умение запросто ездить на заднем колесе, оторвав от земли и подняв высоко вверх переднее. Этот трюк называется «вилли». Второй обязательный номер «стоппи» — это езда на переднем колесе с поднятым задним. Наконец, трюк с вращением заднего колеса на месте называется «донутс».

Но, как уже сказано, это лишь азы. Мастера стант-райдинга значительно усложняют основные трюки.

Например, едут на заднем колесе со снятым передним. Некоторые ухитряются ехать на заднем колесе, не держась за руль мотоцикла.

Достижение австралийского мотоакробата Мэтта Мингейя было даже занесено в Книгу рекордов Гиннеса. Рекорд его, действительно, поражает: мчась на заднем колесе, он разогнался до скорости 225 километров в час!

Первый чемпионат мира по стант-райдингу был проведен в начале 90-х годов прошлого века. Тогда один из участников соревнований, англичанин Крейг Джонс на ходу мотоцикла пересел с сиденья на топливный бак, перекинул ноги через руль и, подняв машину на дыбы, понесся как ни в чем ни бывало дальше. Другой райдер ехал, расположившись задом наперед, спиной к рулю. Третий — стоя на голове.

Выступать стант-райдеры предпочитают на тяжелых, мощных мотоциклах. Такие машины более устойчивы. Однако держать в «узде» мотоцикл-тяжеловес непросто.

В нашей стране стант-райдинг тоже стал популярным и быстро развивается. Мотоакробат Денис Щапов на своем выступлении продемонстрировал езду на заднем колесе с тремя пассажирками. Москвич по прозвищу «Американец» продемонстрировал трюки вместе со своим восьмилетним сыном.

Стант-райдинг это, прежде всего, замечательное зрелище, а потому машины должны выглядеть необычно и красочно. Такие они и есть. Например, у команды российских стант-райдеров мотоциклы «Тигры» были обтянуты материалом тигриной окраски.

Презревшие страх

Трудно ответить на вопрос, что такое мотофристайл — спорт, цирк или яркое шоу? Одно можно сказать определенно — действие это поразительное, отвага мотофристайлеров — на грани безумия.



*Полет на мотоцикле
вниз головой*

Да об этом говорят и названия исполняемых ими трюков: «Сердечный приступ», «Поцелуй смерти». И еще круче: «Покойник», «Гроб». Устрашающие названия придумываются для того, чтобы еще больше поразить зрителей. А посмотреть рискованное представление приходят тысячи людей. Трибуны всегда заполнены до отказа.

Основателем мотофристайла считается американский гонщик Майк Метцгер. Тот самый «Безумный Майк», как его называют друзья, совершивший на мо-

На буксире у мотоцикла



тоцикле невообразимый прыжок длиной более 30 метров с переворотом в воздухе. Он же разработал большую часть опаснейших трюков.

Позже они были освоены и в европейских странах. Но первое место в мире по-прежнему занимают американские мастера мотофристайла. Никто пока не может сравниться с ними в искусстве полетов на мотоциклах.

Но как это делается? На стадионе или в каком-нибудь большом зале устанавливаются трамплины, рампы. Разогнавшись, мотоциклисты взлетают вверх вместе со своими машинами. И тогда начинается главное. Гонщики бросают руль и, ухватившись за мотоцикл, летят за ним. Перекидывают ноги через мото-

цикл, заносят их над рулем. Затем опять усаживаются на седло и благополучно приземляются.

В других трюках, совершая полет, они бросают руль, держатся за него одними ногами, выполняют немислимые кульбиты, сальто, в том числе и бэкфлип — обратное сальто на мотоцикле. Малейшая ошибка, одно неточное движение могут очень дорого стоить отчаянному мотофристайлеру. А чтобы этого не случилось, он должен не только идеально владеть мотоциклом, но быть также отличным гимнастом.

Оценивается качество исполнения номера по столбальной системе, примерно так же, как это делается в других видах спорта.

С 2001 года по мотофристайлу устраиваются чемпионаты. Четвертый по счету состоялся в столице Испа-

Трюк не для слабонервных





Полет на снегоходе

нии Мадриде на арене для корриды, боя быков, Лас-Вентас. Боролись восемь самых лучших летающих мотоциклистов. Их умопомрачительные трюки смотрели с замиранием сердца 23 тысячи зрителей.

Американский фристайлер Трэвис Пастрана выполнил изумительный по сложности и опасности трюк — даблфлаер, то есть двойное сальто, двойной переворот мотоцикла в воздухе. Что после этого делалось в зале, какие гремели овации! Да и сам Трэвис был в восторге, веря и не веря в то, что ему удалось совершить почти невозможное.

Это — фристайл на мотоциклах. Но есть уже и другой под названием сноукросс. Его можно было видеть осенью 2005 года в Москве на Красной площади. Там происходило выступление иностранных спортсменов по фристайлу на снегоходах. Потрясающее зрелище! Удивительно, но машины, весящие по 250 килограммов и совершенно не предназначенные для полетов, летали, вращаясь, вместе с их отважными водителями.

Шар смелости

Много лет назад на аренах наших цирков демонстрировался аттракцион под названием «Мотогонки по наклонному треку». Создателем его был цирковой артист Петр Никифорович Маяцкий.

Над манежем сооружался круговой трек, наклоненный под углом в 45 градусов. Три мотоцикла неслись по нему с большой скоростью. И в это время партнеры Маяцкого строили на мотоциклах сложные пирамиды, перепрыгивали с машины на машину, выполняли другие акробатические трюки.

Петр Никифорович был талантливым изобретателем. Он мечтал поднять мотоциклы под самый купол цирка. Ему виделся огромный сетчатый шар, висящий высоко над ареной, а в нем артисты на мотоциклах совершают стремительные виражи во всех направлениях.

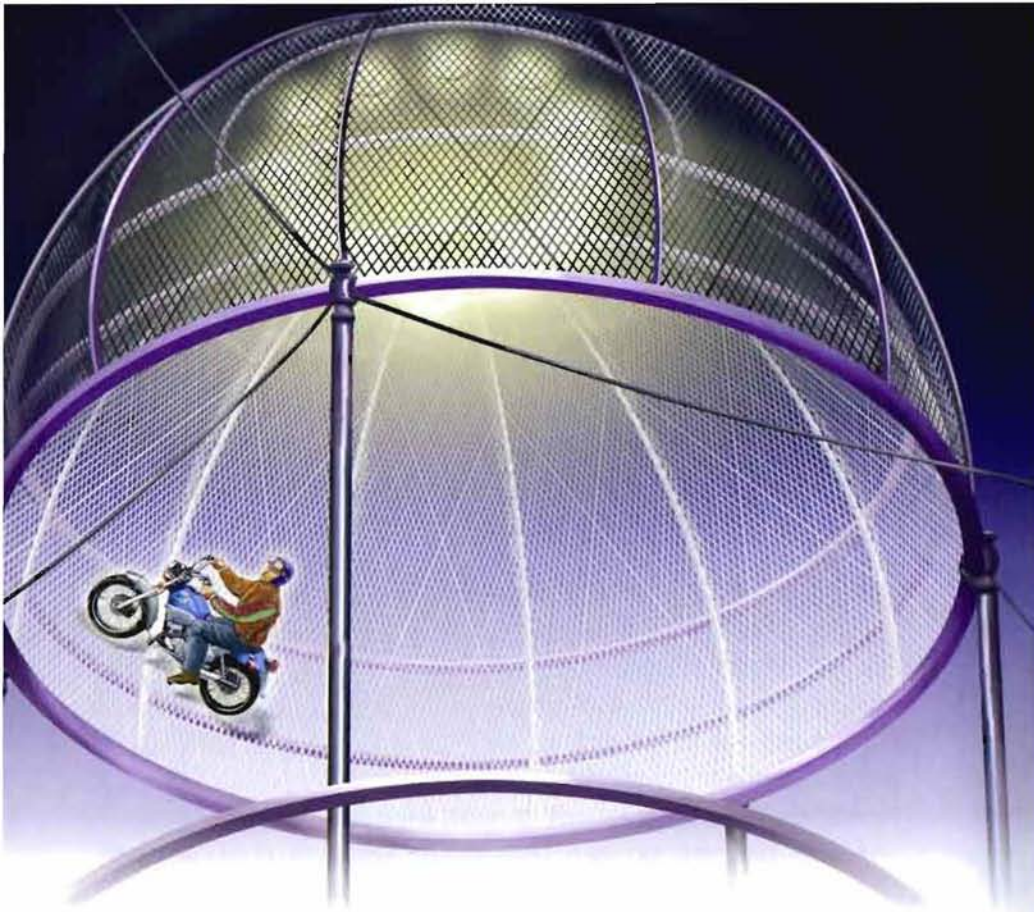
«Шар смелости» — так назвал Маяцкий свой новый аттракцион. Этот шар видели в цирках многих городов. В аттракционе кроме самого Маяцкого принимали участие его жена Надежда Романовна, их сын Вячеслав и дочь Марина.

Представление разыгрывалось захватывающее. Маяцкие поднимались в шар. Закрывался люк. Раздавался громкий рев моторов, и начиналась бешеная гонка на мотоциклах по внутренней поверхности ажурного шара.

Финал номера был особенно поразительным. Когда мотоцикл Маяцкого мчался по экватору шара, ниж-



*Петр Никифорович
Маяцкий — создатель аттракциона «Шар смелости»*



На мотоцикле над бездной

няя половина его, к ужасу зрителей, начинала медленно опускаться и ложилась на манеж. А высоко сверху, по самому краю верхней полусферы бесстрашный гонщик все так же кружил и кружил на мотоцикле, но теперь уже над пропастью.

Вздых облегчения проносился по рядам, когда половины шара снова смыкались.

Номер был, безусловно, крайне опасным, беда могла случиться на любом выступлении, и зимой 1963 года она случилась. Во время движения мотоцикл зацепился подножкой за ячейку сетки, покрывавшей шар. Маяцкий сорвался с мотоцикла и упал в нижнюю полусферу. Машина рухнула на него.

Петр Никифорович был тяжело ранен, долго лечился, но выздоровел и снова вернулся на арену.

Замечательного артиста не стало весной 1968 года. Дело его жизни продолжили Надежда Романовна и Марина. Теперь они одни бесстрашно поднимались в шар.

Новая катастрофа произошла в Красноярске. В тот момент, когда артистки, закончив номер, уже съехали в нижнюю половину шара, она вдруг оторвалась и рухнула на манеж. Вместе с ней упали и Маяцкие.

Они сильно разбились. Врачам с большим трудом удалось снова поставить их на ноги. Из цирка они не ушли, стали дрессировщицами гепардов. Атракцион «Шар смелости» прекратил свое существование. Никто уже не решился возродить его.

Борьба на озере Бонневиль

Самая большая скорость, достигнутая на мотоцикле, называется абсолютным рекордом. Барьер скорости 200 километров в час удалось преодолеть в 1923 году американскому гонщику Фреду Людлову. К скорости 300 километров в час смогли подобраться лишь 28 лет спустя. Тогда немец Вильгельм Херц на мотоцикле с обтекателем промчался по автостраде Мюнхен — Ингольштадт со скоростью более 290 километров в час.

До заветных трехсот оставалось совсем немного. Но когда молодой гонщик, новозеландец Рассел Райт с большим трудом достиг скорости 297 километров в час, стало ясно, что автострады уже не годятся для борьбы за абсолютный рекорд, это слишком рискованно, нужны другие, более безопасные трассы.

Внимание гонщиков давно привлекало дно высохшего соляного озера близ американского города Бонневилья. Его блестящая, как зеркало, и твердая, как камень, поверхность была идеальным местом для гоночной трассы.



Одним из первых на этом озере попытался побить абсолютный рекорд англичанин Ноэль Поуп. Произошло это в 1949 году. Попытка закончилась опаснейшей аварией. На скорости 240 километров в час мотоцикл, не выдержав нагрузки, разрушился и Поуп едва не погиб.

Но этот случай несколько не повлиял на других гонщиков, готовых рискнуть собственной жизнью ради рекорда.

Как раз таким был американский гонщик Джонни Аллен. Осенью 1955 года на

сигарообразном мотоцикле «Дьявольская стрела» он достиг скорости 312 километров в час. Год спустя Аллен пронесся по соляной трассе еще быстрее — со скоростью 345 километров в час.

С тех пор американские гонщики уже никому не уступали первенства и все ближе и ближе подходили к рутбежу скорости 400 километров в час.

Он был взят в 1970 году Доном Веско — опытейшим американским гонщиком, которому не раз приходилось смотреть в лицо смерти. Веско разогнал свой похожий на торпеду мотоцикл-болид до скорости 405 километров в час. После этого прошло восемь лет, и Веско на мотоцикле под названием «Удар грома» развил скорость 512 километров в час.

Но и этот результат не стал пределом. Соотечественник Веско гонщик Дэйв Кампос промчался по дну высохшего озера со скоростью 518 километров в час. Другой гонщик, Джим Фьюлинг — еще быстрее, со скоростью 534 километра в час.

Борьба продолжалась. Наступил 2006 год. На озере Бонневиль снова собрались самые отчаянные гонщики. И в один из дней ярко-красный болид Криса Карра пронесся по трассе со скоростью свыше 564 километров в час!

После рекордного заезда радостный Крис Карр заявил, что можно проехать еще быстрее и в скором времени удастся «шагнуть» за 600 километров в час.

Что это будет сделано, нет никаких сомнений. Техника быстро совершенствуется, а вместе с нею и — мотоциклы.



Крис Карр рядом со своим рекордным мотоциклом

- Айншпур» • 9–11, 15
 аквабайк • 64–67
 Аллен, Джонни • 92
 Байкер • 19, 73
 Бейкер, Эрвин • 39
 БМВ • 39–42
 Бонлид • 93
 Бомбардье, Жозеф-
 Арман • 61, 62
 Буран» • 63
 Бутон, Жорж • 12
 «Быстроног» • 3
 Бэкфлип • 87
 Бернер, Е. и М. • 15
 Беско, Дон • 93
 Веспла» • 53, 54
 Вилли» • 81, 83
 Вятка» • 54
 Вироцикл • 65, 66
 Гранд Спорт • 43, 44
 Гран-при • 30
 Гроб» • 85
 Гасканио, Агостино • 53
 Габлфлаер • 88
 Гаймлер, Готлиб • 9–11,
 15, 52
 Де Дион, Альбер • 12
 Де Сиврак, Меде • 3–5
 Джонс, Крейг • 84
 «Донутс» • 83
 Драгстеры • 32, 33
 Дрейз, Карл • 3, 5, 6
 «Дукати» • 42–44
 «Дукати 1098» • 43
 «Дукати 1100» • 44
 «Дукати 900SS» • 44
 «Дукати 916» • 44
 «Дукати 999» • 42
 «Дукати, Адриано и
 Марчелло» • 42
 Дэвидсон, Артур • 34
 Дюльме, Анри • 6
 «Иж» • 44, 47
 «Иж-49» • 47
 «Иж-56» • 46, 47
 «Иж-58» • 46, 47
 «Икар» • 63
 «Индиан» • 37–39
 Савасаки • 48, 50
 Сампос, Дэйв • 93
 Сэпп, Крис • 92
 Састом • 71, 73
 Састомайзинг • 71, 72
 Свадракороль • 57
 Квадрацикл • 56–58, 79
 Кикстартер • 17
 «Корнет» • 47
 Коултер, Мэтт • 57–59
 Коупленд, Люциус • 9
 Л-300 • 45, 46
 Людлов, Фредди • 91
 Майбах, Вильгельм • 9, 10
 Маяцкий, П. Н. • 89–91
 Мейер, Жорж • 42
 Мельников, Эдуард • 70
 Метцгер, Майк • 85
 Мингей, Мэтт • 84
 Мишо, Пьер • 6
 Можаров, Петр Влади-
 мирович • 45, 46
 Моноцикл • 18, 50–52,
 67, 68, 70, 89, 90
 Мотовездеход • 56
 Мотороллер • 52, 54
 Мототобогган • 60
 Мотофрестайл • 84–88
 Мотофрестайлеры • 84,
 87, 88
 Мотоцикл • 68–70,
 79–81, 83–87, 91, 93
 Мотоцикл, немецкий
 1928 года • 17
 Мотоциклы
 триальные • 76
 Мотоциклы
 кроссовые • 24, 25
 Мотоциклы
 шоссейные • 18
 Мотоциклы
 эндуро • 21–23
 Неждановский, С. С. • 60
 Несс, Арлен • 71, 72
 Новый Вернер • 16
 Орловский, Н. А. • 12, 13
 «Оса» • 54
 Осмон, Ж • 12
 Пастран, Трэвис • 88
 «Паук» • 6, 7, 9
 Перро, Л. • 7–9,
 «Покойник» • 85
 Поуп, Ноэль • 92
 «Поцелуй смерти» • 85
 Пьяджио, Энрико • 53
 Райдер • 64, 65, 84
 Райт, Рассел • 91
 Роупер, Сильвестр • 6,
 8, 9
 Селерифер • 3–5
 «Сердечный
 приступ» • 85
 Синиор, Тим • 59
 «Скотт» • 74
 Скутер • 53, 55
 Снегоход • 60, 61, 79, 88
 Сноубайк • 60, 62, 63
 Сноукросс • 88
 Спидвей • 27, 28
 Стант-райдеры • 82, 84
 Стант-райдинг • 80,
 82–84
 «Стоппи» • 82, 83
 Сузуки • 48, 51, 57
 Супербайк • 18–20, 51
 Супербайкер • 18
 Миллер, Сэмми • 74
 «Тайга» • 63
 Такафуми • 70
 Тальони, Фабио • 43
 Тамбурино,
 Массимо • 44
 «Тигр» • 84
 Трайк • 14
 Триал • 74–76
 Триалист • 74, 76
 Трицикл «Де Дион
 Бутон» • 12, 45
 Трициклы • 12–14
 «Тула» • 54
 Турист Трофи • 30, 42
 «Удар грома» • 93
 «Фламинь» • 63
 Фьюлинг, Джим • 93
 Харлей, Уильям • 34
 Харлей-Дэвидсон •
 34–37, 39, 71
 Хедстром, Оскар • 37
 Хенди, Джордж • 37
 Хенне, Эрнст • 42
 Херц, Вильгельм • 91
 Хиллклаймб • 76, 78, 79
 Хонда • 48–50
 Хонда, Соихиро • 48, 49
 «Чуччиоло» • 43
 «Шар смелости» • 89
 Шапов, Денис • 84
 Элейсон, Карл • 60, 61
 Эндуро • 21–24
 «Юпитер» • 47
 Ямаха • 48–51
 Ямаха, Торакусу • 48, 57
 Ява • 27

- С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ3
 «Быстроног» барона Дрейза3
 Велосипеды с дымовой трубой6
 «Айншпур» Готлиба Даймлера9
 Время трициклов12
 Поиски продолжают15
 НА ТРАССАХ И ТРЕКАХ18
 Знакомство с супербайкерами18
 Что такое эндуро21
 Круги по кочкам и выбоинам24
 Скоростной путь27
 Рожденные для гонок29
 С места в карьер32
 ТВОРЦЫ МОТОЦИКЛОВ34
 Этот знаменитый «Харлей-Дэвидсон»34
 «Индиан» — соперник «Харлея»37
 Под маркой «БМВ»39
 «Дукати» — итальянский стиль42
 «Иж» — значит Ижевск44
 Японское чудо48
 ОТ СКУТЕРА ДО АКВАБАЙКА52
 Нет, они не табуретки52
 Рекордсмены бездорожья56
 Машины для снежных просторов60
 Сальто на аквабайке64
 Только одно колесо67
 Самый красивый и единственный70
 О БЕССТРАШНЫХ И ОТЧАЯННЫХ74
 Через немыслимые барьеры74
 Цель — вершина холма76
 Акробаты на двух колесах80
 Презревшие страх84
 Шар смелости89
 Борьба на озере Бонневиль91
 УКАЗАТЕЛЬ94

Г. Т. Черненко/Мотоциклы. —
СПб.: «БКК», 2007. — 96 с., ил.
ISBN 978-5-91233-195-4

Для среднего и старшего школьного возраста
© «БКК», текст, оформление обложки, иллюстрации
Все права защищены

Ничто из этой книги ни в какой форме не может воспроизводиться,
закладываться в память компьютера или передаваться по средствам связи
без письменного разрешения владельца авторских прав.

Текст Г. Т. Черненко
Иллюстрации Т. В. Канивец
Главный редактор И. Ю. Куберский
Редактор Г. А. Крылов
Ответственный за выпуск О. А. Рыбакова
Верстка Д. К. Степановой

Издательство «Балтийская книжная компания»
196066, Санкт-Петербург, ул. Алтайская, д. 12, литер «А»
Подписано в печать 01.10.2007
Формат 60х90/16
Тираж 10000 экз. Печ. л. 6. Заказ № 4450
Отпечатано по технологии Стр
в ОАО «Печатный двор» им. А. М. Горького
197110, Санкт-Петербург, Чкаловский пр., 15

Реализация:
Санкт-Петербург, ООО «Балтийская книжная компания» (812) 373-10-29,
e-mail: bbc_trade@mail.wplus.net
Москва, ООО «А. В. К. — Тимошка» (495) 554-71-63