



FULL THROTTLE

журнал о мотоциклах

№2
осень
2023



Дмитрий Хитров
В мотобизнесе есть душа

Олег Гоч
Истории старого диджея

Павел Климанов
Татуировки: профессия и искусство



Что тебя привело в выставочный бизнес?

Призвание искусствоведа. Надеюсь, ты не будешь возражать, что кастомайзинг – это одна из форм современного искусства? Вот! А я – искусствовед, ценитель этого направления и в чём-то даже пропагандист. Началось всё с организации кастом-зоны на выставках «Моторпарк». Это был мощный рычаг завлечения посетителей на выставку, поэтому организаторам это было нужно. А у нас была возможность провести шоу со зрителями, сделать всё по уму – жюри, голосование, призы, дипломы. Помимо того, что познакомился со всеми участниками шоу, ещё и оброс контактами экспонентов и мотокомпаний.

Пригодились?

Несомненно. Во-первых, пришло понятие, что практически все люди в этом бизнесе – не случайные. Все они в той или иной степени увлечены мотоциклированием, и работают не за деньги, а за идею. А если идея приносит ещё и деньги, то это двойное счастье. И эти люди оказались очень интересными. Под костюмами и рубашками с галстуками у них душа мотоциклиста, и общий язык находился очень быстро.

А во-вторых, все эти контакты оказались крайне полезными, когда «Моторпарк» стал загибаться, и стало понятно, что не получится сделать кастом-шоу. Так получилось, что наши мотоциклетные выставки – это приложение к чемпионату по кастомайзингу, а не наоборот. Пришло понимание, что собрать экспонентов на приличную выставку получится, и современные художники от кастомайзинга без своего «вернисажа» не останутся.

Как ты оцениваешь свой вклад в популяризацию кастомайзинга?

Всё-таки, не мой лично, а нашей выставочной команды. Вклад оцениваю более, чем скромно, но сам формат кастом-шоу с участниками, грамотным судейством, большим количеством классных проектов,

не только рождённых на бумаге, но и воплощённых в металле – это дало мощнейший толчок российскому кастомайзингу. И уровень сильно вырос, это видно и по самим мотоциклам, и по тем результатам, которые они начали показывать на европейских соревнованиях.

Есть обида, что сейчас чемпионат мира проходит без российских участников?

Сейчас чемпионат мира вообще не проходит, и последний абсолютный чемпион – как раз наш. Маховик уже настолько раскрутился, что достичь чего-то на внутреннем российском уровне – это уже высочайшее достижение. Мы стали независимыми, мир нам больше не нужен для оценки нашей деятельности. «Мы построили свой лунный модуль»: у нас свои авторитеты в жюри и свои клиенты, которые заказывают проекты.

Участников меньше не стало?

Такого количества проектов, как сейчас, не строилось никогда в России. На последнее шоу пришло 93 заявки, из которых доехало больше 80 мотоциклов до шоу. Что-то мы не приняли, кто-то сам не смог приехать. И состав участников постоянно обновляется – много молодёжи. Нет такого, что призы достаются из года в год одним и тем же «мэтрам» – конкуренция высочайшая. А признанным мэтрам мы и заявляться даём, и приглашаем в жюри.

Первые выставки ругали за обилие совершенно непрофильных «ларьков» по периметру экспозиции.

Ну ругать за это глупо. Да, с тематикой там было разнообразно – шаманы, иглоукалывание, массажные кресла, ножи, икра. Им это было интересно, ведь толпа посетителей большая, движуха. Плюс они платят деньги. Если бы не эти небольшие ларьки, то выставка тогда не состоялась бы. Сейчас их почти не осталось, крупных тематических стендов стало намного больше, вот редкие небольшие ларьки на их фоне и не выделяются.

Первой выставкой была поздне-осенняя «Мотозима». Не страшно было делать выставку после окончания сезона?

Идея была в том, чтобы сильной командой с Ромой Корниенко и Юлей Исаевой сделать полноценное мероприятие с дилерскими конференциями, презентацией новинок, показом новых продуктов и брендов, чтобы к весне всё это уже было в наличии у дилеров, а не ещё на стадии переговоров. Не просто так же крупнейшие мотоциклетные выставки в Кёльне и Милане проводятся как раз осенью. И это была альтернатива весенней выставке, которая в России как бы была. Когда её не стало, наших выставок стало две – осенняя и весенняя.

Есть ли какая-то специфика в проведении мотоциклетной выставки?

Другой контингент, чем, к примеру, на выставке «Мебель». Приходят люди увлечённые, а не просто в магазин за диваном. А человек с увлечением – это человек не пропащий, его на этой планете держит ещё что-то, помимо гравитации. Эти люди говорят на одном языке, хорошо понимают друг друга, и работники в индустрии такие же. Диалог экспонента и посетителя проходит на человеческом уровне, а не по написанным скриптам по завлечению покупателя на стенд.

Выставки похожи друг на друга?

Конечно, хотелось бы два раза в год делать одинаковые выставки с одним составом участников и одинаковой планировкой зала, так бы было проще. Но простые пути – это не про наш рынок. Каждая выставка, как с чистого листа, и ни одна новая не похожа ни на одну из предыдущих. Рынок меняется, состав играющих тоже. Посмотри, к примеру, как быстро рынок адаптировался к уходу большинства брендов из Европы и Америки. Тут же появились новые бренды, рынок наполняется предложением, думаю, в 2024 году уже никто и не будет вспоминать, что мы находимся под тяжелейшим гнётom пятого пакета санкций. Будут и новые марки, и альтернативные пути поставки старых.

А традиционные скучающие китайцы с дошираком будут?

Надо понимать, что это не российское изобретение. Они есть и в Европе тоже. Их задачей не является развлечь посетителей, или показать в розницу свой продукт. Они здесь для поиска деловых партнеров – сетей продаж запчастей, сборочных производств. Плюс едут они не за свои, а за деньги своей торговой палаты, которая их распределяет по выставкам и финансирует. Насколько их приезд успешен, решать уже им. Мне же, как организатору, они интересны. Мы их очень любим. Для них оптом выкупается площадь, и уже китайский агент сам её делит на девятиметровые квадратики. Была идея оформить эту площадь, как китайский квартал в праздник – красные бумажные фонарики, гирлянды. Может и реализуем.



Клиенты со временем меняются?

Новые люди, когда появляются на моторынке, пытаются зайти по своим законам. Как они торговали до этого, к примеру, чаем, или кофе, они так же пытаются торговать мотоциклами. Но буквально за год-два они меняются под действием круга общения – с партнерами, с блогерами и прессой, со своими дилерами, с покупателями. Вдруг приходит понимание, что у бизнеса есть специфика. Многие влюбляются как раз в эту атмосферу и специфику – общение на равных, быстрый переход на «ты», бизнес, основанный на увлечении. Вот ты можешь представить человека, который решил торговать холодильниками, потому что увлекается ими? В холодильниках нет души, а в мотоциклах, в самолётах, яхтах и ретро-автомобилях она есть. И мотоциклы из этого списка – самый доступный продукт, при этом ещё и обладающий утилитарностью. Всё-таки это транспортное средство, а не хобби в чистом виде, как охота.

Бизнес как увлечение?

Да. За этим бизнесом стоит тусовка. Это клуб и комьюнити увлечённых людей. И кайф в демократичности этой истории. В клубе владельцев Lamborghini сложно представить ситуацию, когда в кафе «Измюм» за столом сидят два владельца, из которых один миллионер, а второй в гараже краской торгует. Сидят, потягивают компот. А в мотомире это совершенно нормальная ситуация. Срез общества мотоциклистов – это как торт наполеон: совершенно разные слои от нижнего до посыпки сверху, и все вкусные. И всё это хорошо скреплено заварным кремом мотоциклизма.

Что бы хотелось добавить к выставке?

Хотелось бы добавить представительств регионов России для пропаганды внутреннего туризма. Чтобы стенд от региона, с картой, с маршрутами, с контактами где остановиться, с путеводителем. В дополнение к тем путешественникам, которые вещают со сцены, это будет хорошим стимулом задуматься о том, что путешествие по России может быть интересным. У нас огромная и очень красивая страна. Если вложить немного усилий в пиар и организацию быта, то её туристический потенциал огромен.

Истории седого диджея

Олег (Алик) Гоч



Олег, расскажи, откуда любовь к музыке?

Она всегда была. Ещё в школе ходил с дипломатом, это портфель такой, в котором вместо учебников битком было пластинок. Наверное, штук по тридцать одновременно с собой носил разных постоянно. И всё не советская эстрада от «Мелодии», а фирменные, которые тогда каждая стоили, как месячная зарплата. Однажды, как обычно на перемене бывает, бросил портфель в коридоре в угол и на улицу выбежал. Возвращаюсь – нет дипломата. Думал, что всё кончено. Но нет, обошлось: дежурный отнёс вахтёру, думал, что забытые вещи.

Пластинки это было хобби, или бизнес?

Это же конец семидесятых, тогда слова «бизнес» ещё не придумали. Пластинки копировал на бобины, делал копии на кассеты, это приносило какие-то деньги. Музыки было много, стал интересоваться разными жанрами, находил иностранные журналы, слушал вражьи голоса. Попробовал вести дискотеки и понял, что получается. Постепенно начал обустраивать оборудованием – колонками, усилителями, магнитофонами.

Было желание сделать это профессией?

Было, но именно в тот момент не получилось. В Дагомысе на базе «Интуриста» тогда открывался большой и модный клуб, поехал туда пообщаться на диск жокея. Там, конечно, было всё на высоком уровне – и звук, и место хорошее, но не договорились. Пришлось как-то самому в Ростове крутиться.

Сделать клуб со звуком и светом?

Нет, мы проще поступали. Приходили в кафе и клубы и спрашивали: «Хотите дискотеку?» Как правило, они хотели. Брали за это 10-15 рублей, из которых три уходило на транспортные расходы, чтобы привезти свою аппаратуру. И вечером давали огня. Ни интернета, ни афиш не было, тем не менее, было битком и хвост очереди на улице, как в фильмах принято показывать про модные танцевальные клубы.

Всё это без названия?

Название было – «Composition C». Мы его, вместе с одноклассником Василием Сосульниковым вычитали в военно-морском словаре. Этим термином обозначают группу пластичных взрывчатых веществ, знакомая многим взрывчатка «С4» тоже в неё входит. Но по-английски в СССР называться нельзя было, и мы перевели на русский – «Гремучий желатин». Под этим именем и работали, делали праздничные вечеринки в институтах и общагах, колонки таскали, билеты продавали. Заработанное тратили на аппаратуру. Тогда же вообще ничего не было, приходилось импровизировать. В корпусе какого-то старого сгоревшего пульта сделали микшер на три канала с блоком эффектов от «Морского боя» и встроили два лентопротяжных механизма от магнитофонов Ростов-102 который сделал Сергей Вражский на заводе. Стробоскопы смастерили из ламп проблесковых маяков со взлётной полосы аэропорта, цветомузыку из театральных фонарей и мигалок милицейских, пожарных и машин скорой помощи. Сильно помогал в этом «отец родной» Андрей Глухов, за что спасибо ему большое.

Стал настоящим диджеем?

Диск жокея тогда до диджея ещё не сокращали. И функции у этого человека были немного другие. Пока меняешь песни, развлекаешь зал болтовнёй – говоришь, что будет играть, как-то подготавливаешь и заводишь зал. Как конференсье на концерте. Я же именно диджейством занимался – сводил треки в непрерывный музыкальный ряд. Так что можно сказать, что на юге России я был одним из первых современных диджеев. Об этом даже документ имеется на бумаге с водяными знаками выданный ЕНМЦ при МК СССР!

Музыка танцевальная была?

Нет, мы рок любили, разбавляли им на дискотеках попсу регулярно. Вплоть до Black Sabbath, которым просто фанатели - чёрный прикид, длинные волосы.

И в таком виде поехали в Лазаревское. Вокруг девушки в бикини загорают, а мы на пляже лежим и бухаем в чёрном. Вообще там утар какой-то был – ящик коньяка, массовая драка, опохмел каким-то ракетным топливом и потом неудачное падение с причала. Мимо воды промахнулся и рухнул на недостроенный бетонный пирс, в результате компрессионный перелом позвоночника.



Что ж так себя не берёг?

Да не было тогда моды беречь себя. Все стремились попасть в «Клуб27» к Джиму Моррисону, Джимми Хендриксу и Дженис Джоплин. ЗОЖ ещё не изобрели, народ бухал по-чёрному. Я со спиной вроде сам оклемался и до Ростова даже доехал, но, когда монтировали звук для дискотеки, колонку поднял и всё в глазах потемнело. Очнулся уже в больнице парализованный. Провёл там пару месяцев. Слава Богу, спинной мозг не был разорван. Как гематома сошла, начало тело функционировать.

Вернулся к диджейству?

Постепенно да. Даже постоянная работа была в клубе «Золотое Руно» при табачной фабрике ДТГФ Ростова. Но немного поменял имидж. Пока в больнице был, к длинным волосам причёски добавилась борода. Причём не аккуратная интеллигентская клинышком, а густая, растущая от глаз во все стороны, как у пирата. С тех пор я с ней. Сбривал несколько раз, но исключительно по большой нужде – чтобы к сессии допустили, или при фотографировании на паспорт. Сначала была чёрная, теперь седая совсем стала. Меня уже без бороды люди и представить не могут. Хорошо, что последний паспорт делается в 45 и потом можно не бриться для нового.

Куда-то расти и прогрессировать не планировал?

Зачем планировать? Оно меня само нашло. Тогда распалась группа «Карнавал» и оба её лидера – Барыкин и Кузьмин готовили свои сольные программы. Концертный тур Владимира Кузьмина и группы «Динамик» должен быть начаться как раз с Ростова на Дону, меня пригласили помочь, как локального промоутера. Дали демо плёнку с записанным альбомом и назначили даты концертов. Плёнку растиражировал по городским студиям звукозаписи, регулярно ставил эти песни на дискотеках, на местное радио они попали. К приезду в город их уже все хорошо знали. Билетов напродавали на два концерта по будням и три по выходным на целую неделю. И это Дворец Спорта на 5000 человек, а не маленький клуб.

Как всё прошло?

Очень сумбурно. За день перед первым концертом умер Брежнев. И всё отменилось. Две недели ждали конца траура, бухали в гостинице. Стали за это время большими друзьями и с группой, и с Кузьминым. Потом помогал им с организацией концертов, когда они на юг приезжали: от Воронежа и южнее, до самого моря. В какой-то момент понял, что это интересно и попросился к ним на постоянную работу. Взяли.

Было интересно?

Было, конечно, но недолго. Когда сошлись «Две звезды» - Кузьмин и Пугачёва, то группа «Динамик» стала лишней. Я оказался в Москве на базе в «Трёхгорной мануфактуре». Я был в «Рок-лаборатории», работал там на полставки гардеробщика вышибалой, потом начал сводить звук, работал звукорежиссёром на концертах, делал эти концерты, продюсировал молодые группы, «Матросская Тишина», «Мангол Шуудан», «ЭСТ», «Вой» и «АЫ!» были моими находками, к примеру. Интересное было время.

Пластинки совсем забросил?

Нет, как такое можно забросить? Мы у магазина «Мелодия» на Маяковке собирались – менялись, покупали и продавали виниловые пластинки. Но там было неуютно зимой под дождем и снегом, и привлекало слишком много внимания. Боре Симонову удалось договориться о съёме на выходных фойе ДК «Горбунова» для такого собрания клуба филофонистов. Буквально за зарплату уборщице, чтобы за нами потом убрала-помыла. А я на входе стоял деньги собирал. Так и родилась легендарная «Горбушка», где вскоре Москва и вся страна находила все новинки музыки и фильмов.

А мотоциклы — это как дополнение к пиву, девкам и рок-н-роллу?

Мотоциклы — это отдельное увлечение, вовсе не дополнение. У меня уже в восьмидесятые было восемь военных Harley-Davidson WLA и один Indian Scout 500. Это сейчас они – редкость, а тогда ленд-лизовских запасов по сараям было много припрятано, и с запчастями не было проблем – на толкучках всплывали военные поставки совершенно нового, законсервированного и завернутого в масляную бумагу. Сегодня с этим сложнее: закрома подчистили, многое просто выкинули, после смерти дедушек при уборке гаражей, приходилось искать. Мотоциклы очень люблю. Живу в тёплом климате Ростова на Дону, тут сезон длинный.



MADBULL

StreetRider



Клетчатая рубашка лесоруба в качестве мотоциклетной экипировки со встроенной защитой появилась не так давно, около десяти лет назад, но, благодаря своей продуваемости и гражданскому внешнему виду, заслужила популярность и завоевала рынок - это идеальный выбор для теплой погоды.

StreetRider – это мотоциклетная куртка, хорошо проработанная в мелочах. У неё есть все фишки и мульки, которые должны быть у моторубашки: правильный крой, не стесняющий движений и нигде не тянущий, когда сидишь за рулём, прочная фурнитура - металлические кнопки и металлические молнии от УКК, внешние карманы с клапанами и внутренний непромокаемый карман для документов и телефона. Лацканы воротника фиксируются кнопками и не бьют на ходу по шлему снизу. А если станет жарко, есть вентиляционные клапаны на молниях в боковых швах.

Материал верха – продуваемое синтетическое поливолокно, крепкое и устойчивое к истиранию. Оно легко отстирывается и быстро сохнет. Под внешним слоем по всей площади рубашки, а не только в «критических зонах», стоит Дунеета – непротираемая и непрорезаемая ткань, превосходящая по крепости кевлар. В отличие от арамида, этот материал не раздражает кожу и не теряет своих защитных свойств при намокании.

Моторубашка оснащена стандартным набором защитных вставок ElementUm, расположенных в специальных карманах - плечи, локти, спина. При совершенно гражданском внешнем виде MadBull StreetRider – настоящая мотокуртка с высоким уровнем защиты.

Помимо модели со слоем Дунеета внутри, у компании MadBull есть бюджетная мотоциклетная рубашка без непротираемого слоя, но с карманами для защитных вставок. А ещё гражданская рубашка из такой же клетчатой ткани - там нет молний, застёгивается она на пуговицы.



Из механиков в учителя

Миша “Мультик” Берестнев



Скажи, ты сразу на японцев сел, или было советское прошлое?

Конечно было. Я с детства подрабатывал в автосервисе, копил на мопед, купил. Начал ездить на «Карпатах», потом были «Мински», «Восходы», «Уралы». Вот только «Ижей» не было – как-то мимо меня эта марка прошла. Даже в секцию мотокросса походить успел до развала СССР. Приехал туда записываться на своей «Яве», меня тренер попросил прыгнуть трамплин, я и прыгнул – сиденье в одну сторону, аккумулятор и бак с бардачками в другую, но не упал. Сразу взяли, но походил туда год только – кончилась страна.

Ты гуманитарий или технарь?

Технарь. У меня образование высшее техническое, утром на заводе работал, вечером учился. Завод оборонный, оборудование было хорошее, станки. Какие-то тюнячки чопперного плана получать делать на продажу – была гальваника, хром. «Днепр» построил себе красивый такой – блестящий, фары с козырьками. Получалось делать там сложные вещи – заваривать аргоном рычаги и подножки, править

А откуда на Уралах алюминиевые подножки?

Так это для японцев, они уже начали появляться, а с ремонтом было очень сложно. Начал их ремонтировать. Приходилось совмещать завод, институт и мотосервис. А ещё покатайся. Еле-еле сил хватало. Постепенно в ремонт мотоциклов втянулся основательно, устроился в зарождающийся «Байкленд». Сначала просто механиком, потом начальником сервиса стал. При мне строился салон на Можайке. Года три там проработал. Поначалу шесть дней в неделю на полный день.

Времени на мотоцикле ездить совсем не было?

Ну почему? На работу на мотоцикле, плюс по ночам. Как раз тогда увлеклись стантрайдингом. На отечественных мотоциклах на переднем колесе не поездишь особо, а на японцах можно. Как-то самому получалось найти точку равновесия и баланса при езде на переднем и на заднем колесе, не просто поднять, а именно уверенно и долго ехать. Постепенно организовалась тусовка таких самоучек. Весело было.

Работа в большой корпорации не мешала тусоваться?

Было такое. Понял, что жизнь забуксовала, а на следующий уровень перехода нет. Решил сделать свой маленький сервис, нашел помещение в Лужниках, уволился из Байкланда, начал вывозить свои вещи оттуда. Буквально последняя ходка осталась – перегнать свой мотоцикл, который уже продал. Он долго стоял, колесо приспущено, холодно уже, но ехать там было совсем чуть-чуть. Поехал, как есть.



Ой, чувствую сейчас будет какой-то неожиданный поворот сюжета...

Так и есть. Я неудачно по свежеположенному асфальту вписался в поворот с Минки на Одинцово, чтобы потом развернуться в Москву. Каждый день там, считай, с работы ездил, а тогда не получилось. Улетел под металлический отбойник. Руку сломал сильно, ногу почти совсем оторвало. Отвезли в Одинцовскую больничку, там хирург уже ножовку пошёл точить для ампутации.

Как удалось спасти ногу?

Малознакомые люди впряглись. Просто виделись на тусовках, на уровне «привет-пока». А вот случилась беда, и для почти незнакомого человека оперативно собрали денег, перевезли в московскую 71 больницу, нашли там хорошего хирурга. Он и собрал меня по кусочкам. Ноги получились разной длины, но их осталось две. Потом было долгое вытягивание. До сих пор не всё ещё восстановилось – много нервов порванных, не чувствую левую ногу, но хожу без костылей и палочки, сам.

Стало не до своего маленького сервиса?

С одной стороны, да, сам бы не справился. Но с другой стороны, вместо «своего» открыли «наш». Арендовали большой ангар на Ленинградке под сервис и мотошколу. Там же активности какие-то начинались, гонки на льду Химкинского водохранилища, какие-то праздники для детей из детского дома. Минибайки начались, тренироваться и гоняться начали. Ещё на костылях ходил, но уже получалось работать. Мотоциклов набрали на зимнее хранение.



Всё стало хорошо?

Да куда там... Сгорел этот ангар. Дотла вместе со всеми мотоциклами. Одних минибайков сгорело десять штук. И в один момент я остался без ничего. Ни мотоциклов, ни денег, плюс претензии от людей, кто нам технику сдал на хранение. Депрессия была жуткая. Я себе перед зимой купил Yamaha R1 с закисью азота, мечтал, как на нём 200+ на заднем можно будет ездить, по ночам снилось. Он тоже сгорел, причём вместе с закисью азота...

Совсем отчаялся?

Ну да, даже в автосервис пошел работать. Но потом как-то собрался, нашел помещение и открыл свою мастерскую. А потом меня позвали в школу BMW инструктором. Пришёл на собеседование, договорились об условиях. Дали школьные мотоциклы, дали место на Ходынке. Потом отправили на обучение в Мюнхен для получения инструкторского сертификата.



Полезное обучение было?

Очень. Вот прям реально полезное - уровень высочайший. Там учителя – гонщики и участники Дакара, авторитетные люди. И программа грамотная. Не ради бумажки, а прям реально учат. Многое оттуда я привёз полезного и для себя, и для своих учеников. Я туда приехал таким юным выскочкой, который и на переднем может, и на заднем почти бесконечно. А там мне рассказали о многих важных вещах, о которых даже не догадывался. А главное, что объясняют не только то, как надо делать, но ещё и почему именно так. Когда человек понимает, почему с точки зрения физики что-то происходит, это многого стоит.

Удалось транслировать это ученикам здесь?

Да, конечно. Год на BMW отработал. Потом они больше на авто сконцентрировались, там были совсем другие деньги за обучение, намного выгоднее. Да и сама Ходынка постепенно начала застраиваться. Расстались друзьями. Нашёл хорошую площадку на стадионе «Торпедо». Мне сказали: «Стадион всё равно сносят через год, но пока можете работать». Проработали там в итоге 16 лет, пока стадион действительно не снесли. Открыли школу, купили технику разную. И на асфальте учили, и оффроуд, и триал, и стантрайдинг.

То есть полоса неудач кончилась?

По сути да. Женился, ребенок родился. Было интересное занятие, стабильный доход. Появилось какое-то взрослое восприятие жизни, удлинился горизонт планирования. Поработали над методикой обучения. За основу взяли немецкую модель, но сделали её более гибкой, с полным набором упражнений, но без чёткой последовательности элементов. Добавили к ней «началку», для тех, кто вообще впервые в седло сел. Потом добавилось немного совсем продвинутой трековой техники.



Что приносило основные деньги?

«Про-уровень». Люди, которые уже ездят, приходили, чтобы научиться ездить лучше, быстрее и безопаснее. Это приносило примерно 70% бюджета. У нас же в обычно мотошколах учат сдавать на права, а не ездить. А мы именно учили ездить. Поначалу даже не было в нашей структуре классической мотошколы, учащей сдавать площадку в ГАИ. Только через десять лет добавили это к курсу «началки», чтобы люди у нас могли не только научиться, но и на права сдать. Причём «началка» это не просто убедиться, что ученик тронулся с места и поехал вперёд. Это 34 упражнения, которые надо пройти.

А трековая тема как появилась?

Ученики прогрессировали, появился запрос. Стали вывозить их в Мячково. Арендовали там бокс, потом сделали постоянную точку – сервис, кафе, раздевалки. Это было параллельно с московской школой. Когда «Торпедо» закрыли, полностью переехали в «Мячик». Построили там трассу для оффроуда – кросс и эндуро, была асфальтовая площадка, трековые тренировки. Сами стали ездить в чемпионате и на очень неплохом уровне. Когда едешь, понимая, что происходит, а не на природной чуйке, то получается увереннее и быстрее.

А зимой?

А зимой здесь лежит снег. Учили на кроссовых мотоциклах на шипах. Заливали каток и ездили, плюс оффроуд. Для тех, кому надо по асфальту, начали вывозить на южные треки в испанские школы. Работали там с местными инструкторами. И сами от них учились, и помогали ученикам лучше понять, о чём говорят, и закрепить информацию. Приезжали, обогащённые знаниями, и мы, и ученики. Взяли оттуда много интересных упражнений в свою программу. Причём программы были не спонтанными, а прям настоящими с методичками для инструкторов и экзаменами для них же. Не просто, «ездить умеешь, иди учи», а всё с серьёзным научным подходом.



Как было в Мячково с учениками?

Туго, если честно. Всё-таки это далеко от Москвы и проходимость была слабая. Поэтому, решил вернуться в Москву. Взял у города на 49 лет в аренду землю в парке технических видов спорта в Курьяново.

Тут перспективное место – реально парк. Люди приходят отдыхать, автомобилистов много. Строю сейчас школу. Тоже будет и площадка учебная, и асфальтовый трек, и кроссовая трасса тут же. Причём не как в «Лидере», где заезды по очереди карты-мотоциклы, а прям аренда трассы для занятий, бесперебойно. Если надо использовать только конкретную связку поворотов для обучения – работаю там, выставляю конусы, сам выбираю направление движения. Это получается намного продуктивнее.

Денег приносит?

Всё, что приносит, пока уходит в стройку. Осталось совсем чуть-чуть, к весне будет готово. Два этажа, на втором будет балкон с видом на трассу, где можно отдохнуть и кофе попить, раздевалки, душ, гараж для техники. Пока есть свободное время, да и не сезон. Но количество учеников растёт, надеюсь, в сезоне 2024 будет уже плотнячком график.

Вот ты строил в молодости мотоциклы. Не жалеешь, что в тебе погиб кастомайзер?

Почему погиб? Мы делаем сейчас мотоцикл класса MiniGP. Сами раму спроектировали, сейчас работаем над пластиком. Пока он на 3D-принтере напечатан, ищем оптимальную форму с точки зрения эргономики и аэродинамики. Как найдём, сделаем матрицы и будем изготавливать из композита. В планах вообще в мировом чемпионате поехать. Сам не поеду, конечно, техническим директором команды буду. Планов много, работаем над их осуществлением.



Они не умеют читать!



Павел Орлов, мотомеханик, владелец сервиса www.orlovmoto.ru

Расскажи, как всё начиналось?

Как у всех тогда – с гаражной тусовки. Был общий мопед «Верховина» - его все чинили, на нём все катались. Состояние у него было, как у старой портовой шлюхи, но особенно рукастым удавалось разжечь огонёк в фаре и немного проехать. У меня получалось, и я понял, что руки растут из плеч, а не как обычно принято в практической анатомии.

А при чём тут анатомия?

Я по специальности медик. Закончил медучилище, потом ещё одно по специализации «Зубной техник». Для меня слово «анатомия» - это не пошлости и различия полов, а термины на латыни, многие из которых до сих пор помню. Работал по специальности - днём людям зубы вставлял, по вечерам с мотоциклами возился. Второе нравилось больше.

А как пришёл к коммерции в моторемонте?

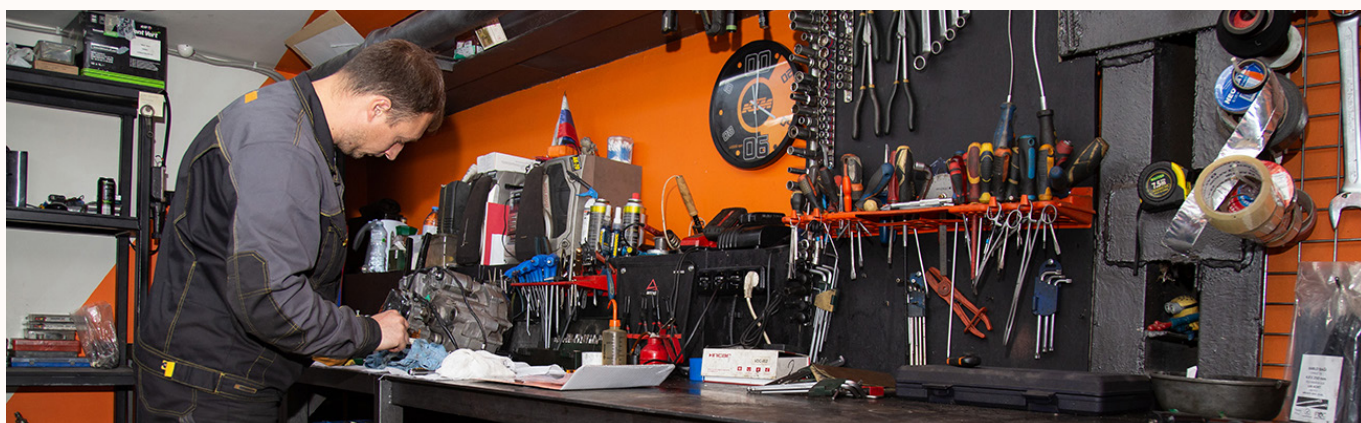
Ну, чинить советские мотоциклы за деньги – это утопия. А вот как пошли японцы, которых тогда никто не знал, спрос на умения появился. Плюс открылся новый вид заработка – купить битый мотоцикл и продать его по частям. Оказалось, что это прибыльное дело. Плюс многие хотели запчасти сразу с установкой, так постепенно втянулся. Один мотоцикл разобрали, на вырученные деньги купили второй и тоже распродали по частям, потом встало на поток. А после не осталось времени людям зубы вставлять.

Гаража перестало хватать?

Ага. Переехали с товарищем в просторный сервис, уволился с работы, целиком ушел в новую деятельность. К мотоциклам добавились снегоходы и квадрики – мы их собирали и ставили на ход, типа предпродажной подготовки для БУ техники. Понял, как там всё устроено, научился делать быстро и качественно.

В чём секрет? Только практика?

Практика и хорошая память – это важно. Но сервисные мануалы, где написано, как делать правильно, это намного важнее. Стараюсь добыть правильный мануал на всю технику, которая появляется в ремонте. Часто покупаю, люблю в бумажном виде. Не бывает бумажного, хотя бы электронный найду. Помимо правильных моментов затяжки и динамометрического ключа, без которых вообще в технику залезать нельзя, важна ещё последовательность действий при сборке-разборке. Не зная, как правильно, можно запросто дров наломать: оторвать крепёжные ушки на пластике, сломать болты крепления. Лучше потратить 20 минут на чтение и сделать быстро, аккуратно и по уму, чем потом несколько дней потратить на восстановление разрушенного.



Читать любишь?

Обожаю. Техническая литература – это логика, структура, краткость и нужные цифры. Был однажды сложный момент с электрикой, без мануала вообще никак не разобраться, а найти удалось только на португальском. Было непросто, но всё равно поняли, о чём идёт речь, и починили. Знаешь, в чём беда? Уходит этот навык. Люди не умеют читать. Они максимум могут посмотреть обучающее видео, и то не до конца. Не хочу сказать, что они тупые, но какие-то безынициативные и ограниченные по кругозору.

Пробовал растить падаванов?

Пробовал, больше не хочу. Странная молодежь пошла. Память, как у рыбки Дори – минуты на три хватает. Только что объяснил подробно как, и даже сделал вместе с ним, просишь повторить операцию, а он тупит. И это не единственный случай, а массово. Я вообще волнуюсь за будущее мотосервисов. Мне почти сорок, и в одиночку я уже вкинуть мотор в раму Харли не возьмусь, хотя лет 10 назад это было в порядке вещей. А чем дальше, тем будет сложнее. А смены нет. У них глаза не горят, руки не хотят, мозг не воспринимает. С автомобилями чуть проще – есть специальные учебные заведения, готовящие автомехаников. С мото всё держится на энтузиастах, а их не прибавляется.



Берешь на работу взрослых готовых?

Приходится. Долго проверяю, обращая внимание на мелочи: как складывает выкрученные болты, как бросает инструмент, моет ли при разборке вокруг узла, с которым работает, замыкает ли грязь и потёки масла после окончания работ. Найти аккуратных и умеющих непросто. Чтобы им можно было доверять, а не стоять надсмотрщиком за спиной постоянно. Вариант найти 5-6 механеров, взвалить всё на них и только контролировать, не крутя гайки самостоятельно, не работает. Сколько сервисов из-за этого скурвилось и потеряло клиентов. Обидно ведь: косячат безликие механики, а репутация страдает твоя лично. Поэтому пусть сделаем меньше, но аккуратно и без косяков.

Любишь сложные случаи?

Обожаю. Вообще, диагностика – это моё. К сожалению, высшего технического образования нет, но я понимаю, как работают механизмы, и вижу всю цепочку неисправностей, которая привела к поломке, или неправильной работе. Плюс есть диагностическое оборудование, которое может подсказать, где искать. Коды ошибок – они очень помогают. Сканеры есть на все популярные бренды. Да, это дорого, но в итоге окупается и начинает приносить прибыль. Современный сервис без такого оборудования жить просто не может. Если ты не в состоянии погасить гаечный ключ на приборке после обычного ТО, то какой ты сервис?

А не задумывался об узкой специализации?

Это в теории было бы здорово. Сесть на один бренд, а ещё лучше на одну модель, набить руку, положить на склад все запчасти-расходники для неё и работать. Но работы при этом будет мало, не прокормит такая монобрендовость. Приходится чинить всё. И копить уникальные инструменты под разные мотоциклы – съёмники, хитрые головки, специнструмент. Пусть он пригодится раз в 2-3 года, но он есть – болгарку применять для разборки не приходится. Специализация есть, но не монобрендовая. К нам ездят КТМ, BMW и H.-D. Часто ещё на гарантии заезжают после каждого ТО на фирменном сервисе с отметкой в сервисной книжке, чтобы проверить, что там официалы наделали. После окончания гарантии переходят к нам на обслуживание. Занести отметку о ТО в базу на серверах производителей мы не можем, но подключить к сканеру, посмотреть и стереть ошибки, погасить сервисный значок – это запросто.

А японцы?

Свежих много приезжает. С ними проще, чем с Европой. Вообще, прошли те времена, когда Япония была на острие мотоциклетного прогресса. Всё там какое-то вторичное, давно проверенное европейцами и избавленное от детских болячек. Хорошо, старых японцев не так много, они достаточно быстро вытесняются за пределы МКАД и уходят в регионы. Совсем некроджапов нет в клиентах. Это хорошо – с ними сложно. Тезис «Хонда не ломается», к примеру, деструктивный. О мотоцикле перестают заботиться, и он быстро стареет. Как-то едет, но ковырни его поглубже, и там труха на десятки тысяч рублей вложений для её ликвидации. Можно очень крепко попасть.

Сам то на мотоцикле едешь?

На работу каждый день летом. Иногда выбираюсь в путешествия. Но сложно, конечно. Сезонность работы и езды совпадает. А зимой, когда работы поменьше, и не выберешься никуда. Я на своём люблю, а не на прокатном. Когда подготовишь его грамотно к дальней дороге, даже инструмент с собой не берешь, только жгуты и насос. Приходится выкраивать время, отказывать людям в срочных работах и делать окно для отдыха.

О расширении думаешь?

Пока нет. Есть площадь для работы и место для зимнего хранения. Всё это используется эффективно и даёт доход круглый год. Расти в разы с ещё одним переездом не готов. И так уже три раза переезжал, а это как один раз сгореть дотла. Лучше сосредоточусь на повышении качества, а не на экстенсивном росте.





Augi AR1

Высокие спортбайковские боты обеспечивают максимальный уровень защиты ноги на дороге, но позволяют при этом с комфортом ходить пешком, а не передвигаться, как несмазанный робот Izhevsk Dynamics.

У них полозок баланса «защита-комфорт» не смещён в сторону защиты до упора, а просто чуть сдвинут в эту сторону от центра.

Материал изготовления – искусственная кожа из микрофибры, которая крепче натуральной, лучше сопротивляется разрыву и протиранию, дольше сохраняет первозданный внешний вид. Поверх кожи установлен экзоскелет – пластиковый щиток голени и шарнир, ограничивающий подвижность голеностопного сустава в анатомических пределах, при этом хорошо защищающий его от вывиха, ударов и протирания при скольжении по асфальту.

Боты застёгиваются на липучку, боковую молнию, дополнительно фиксируются двумя трещотками на голени. Пятка и ахиллесово сухожилие защищены прочным пластиком, есть усиление мыска, металлизированный слайдер на мыске, усиление зоны контакта с лапкой КПП пластиковой накладкой.

Такие трековые боты будут уместны не только на треке, но и в гражданской эксплуатации. Они хорошо защищают ноги в дороге и не сковывают движений при ходьбе пешком. Если вы стесняетесь их спортивного внешнего вида, то штанины брюк лучше надевать поверх бот: вода внутрь затекать не будет, и выглядеть будет не так вызывающе.



Татуировки:

профессия и искусство



Павел “Пашет” Климанов

Скажи, как глубоко мы пойдём назад по хронологии?

Сначала была музыка, и это был рок. Так что в начало 80-х. Тогда это был неформат вплоть до запрещения. Андеграунд порождает неформалов, а как гайки чуть отпустили, тут-то мы и разбушлатились, отстаивая свои интересы. Глядя на западных рок-звезд, мы поняли, что татуировка – это не синяя надпись «Север» на тыльной стороне ладони, а настоящая картина, нарисованная на теле. Всем вдруг захотелось. Я всегда хорошо рисовал, рука твёрдая. Начал экспериментировать на себе и людях.

Оборудование было, краски?

Сначала нет. Били иглой, струной от гитары. Струну надо обрезать, наточить правильно, потом довести до идеального острого состояния на шкурке-нулёвочке. Сами мастерили роторные машинки из механических заводных бритв, позже уже моторчик от плеера приспособливали. С красками напряжёнка была, обходились чёрной тушью, тогда она свободно в магазинах канцтоваров продавалась за копейки.

Слово «сепсис» было знакомо?

Слово нет, а последствия да, были. Люди особо не задумывались тогда о стерильности и гигиене – все были отчаянными. Live fast, die young. Да, гнили татуировки у людей, потому что никто не знал, как ухаживать за ними – наколол и пошёл, ничем не помазав и не укрыв. Но сам по себе мирок татуировщиков был не очень большим – ноу-хау не только по технике исполнения, но и по уходу за татухами не держались в секрете, передавались из уст в уста. Росло качество работы, стерильность появилась. Вообще, качественный скачок произошёл при открытии московских салонов.

Мастеров много там было?

Мастеров вообще было немного, все друг друга знали. На всю Москву человек 10-15, работали все до этого у себя на дому. И вот эти специалисты начали стягиваться в специальные места – салон «Три Кита», «Tattoo Fan Club», потом «Тату-центр».

Там закупили фирменные машинки, краски, был антураж приятный, чисто-красиво. Всего было три места на восьмимиллионный город.

Люди в очереди стояли?

Нет, тогда татуировка мейнстримом не была. Человек с красивой цветной татуировкой на всю руку вызывал шок у людей, это был ещё андеграунд, а не обыденность, как сейчас. Да и за границей это было примерно так же. Там тоже действительно красивые и сложные работы воспринимались с неподдельным восторгом. Ещё не стоит забывать страх перед вечностью: это же навсегда, на всю жизнь. Лазер для удаления не придумали на тот момент. На такое надо было решиться. Смелых было много, но в километровых очередях они не стояли.

Как постигали хитрости, откуда идеи черпали?

От живых людей. Начали ездить на тату-конвенции в Европу. Это же был прям бродячий цирк-шапито. Практически крутлый год по всем городам Европы кочуют мастера и показывают, что могут. Чтобы закончить большую работу, клиентам приходилось ездить за ними – некоторые месяцами в салонах своих не появлялись, всё время на конвенциях. Там и посмотреть можно было, как люди работают, и купить что нужно из оборудования и расходников. Да и сами выставлялись, есть достижения, европейские дипломы..

Чем удивляли европейцев?

Аккуратностью работы. Мы же привыкли одной иглой колоть, а не гребёнкой, и в этой технике оказались очень сильны. Мы были аккуратисты. А как ими не быть тогда? Времена то были весёлые, чуть накосячишь, могут и руки сломать. Клиентура то была серьёзная – уголовники, бандиты. Кто-то на кавер приходил, кто-то новые делал. Мальчиков-студентов тогда не было среди заказчиков. В технике Freehand мы по-прежнему сильны. Когда колется вообще без эскиза, как по чистому листу пишешь.

Сложная техника?

Конечно сложная. Ластика же нет, чтобы подтереть неудачную линию. Очень важно, чтобы рисунок у тебя в голове сложился, тогда хорошо получится. А импровизация в чистом виде, как правило, не получается. Ну и опыт работы, чтобы понимать, как оно ляжет, как будет смотреться сразу и как станет выглядеть со временем.

Это можно предсказать?

Да, и тут никаких особых знаний не надо. Кожа – она прозрачная, а краска ведь не в ней, а под ней в жировом слое. Причём кожа не идеально прозрачная, а немного в синеву, поэтому даже совершенно чёрный пигмент немного синее со временем. Вообще, татуировка, если очень сильно упростить, это картинка, лежащая под слоем оргстекла на рабочем столе. Может сама картинка немного выгореть – так бывает, особенно со светлыми красками. Оргстекло может от времени пожелтеть, затереться, или потрескаться. Но всё там, внизу под кожей, поэтому, когда обгоришь на солнце и облезешь, рисунок никуда не девается.

А как же тогда сводят татуировки?

Лазер сквозь кожу нагревает слой жира под ней, плавя клетки и взрывая пигмент на мелкие частицы, которые со временем вымываются при естественном лимфодренировании. Обычно это занимает пару месяцев, поэтому татуировки сводят в несколько этапов с перерывами как раз в пару месяцев между сеансами. Что не удалось разрушить с первого раза, греют повторно.

Часто лазер используют при создании каверов старых произведений?

Такая техника есть – обесцветить статую и сделать поверх новую. Но пользуемся ею не очень часто. Всегда можно придумать, как расположить новую татуировку поверх старой, перекрыв всё, что там было, новым изображением. Выручает умение рисовать и понимание того, как новая краска ляжет поверх старой. Из десяти каверов к услугам лазера приходится прибегать, может, один раз, не чаще.

А вообще сам запрос на каверы распространенный?

Да, очень. Кто-то приходит просто старые татуировки подновить, потому что цвет потускнел, или чёткости контура немного поплыли, а кто-то хочет чего-то большего, как по размеру, так и по масштабу замысла. Когда в стороны, а когда и радикально поверх. И если для просто татушек есть каталог рисунков, чтобы человеку можно было полистать, выбрать и решиться, то перекрыть даже эти стандартные картинки – это уже работа художника, а не просто подмастерья.

Как сейчас подмастерья учатся, на живых людях?

Нет, сейчас проще стало. Есть искусственная кожа, на которой можно отработать навыки. Самое удачное из таких работ можно оставлять на столике в зоне ожидания в салоне, смотрится очень хорошо, а на ощупь прям кожа. Но работать с живым человеком сложнее, чем с искусственным материалом. Это же боль, лимфа, кровь.

На рабочем столе часто отключаются?

Бывает. Работашь с ним, а он сначала бледнеет, начинает, но это как бы нормально, а вот когда зелёные нотки в оттенке кожи появляются и заторможенность, то пора спасать. Хорошо помогает сахар под язык, шоколадка, сладкий чай. Те же рецепты откачивания, как после сдачи крови донором. Даже brutальные бородачи порой плывут так, но это нормально. Это работающая человеческая физиология, а не признак душевной слабости.

А есть какие-то обезболивающие средства?

Мастера очень не любят местную анестезию. Работашь, как с искусственной кожей после неё. Есть дежурная отговорка для клиента, что татуировку надо выстрадать. Но если прям совсем страшно, или больно, то это можно обойти. Пара таблеток обезболивающего за полчаса до сеанса помогают очень хорошо. Но в целом, не так это и больно, можно потерпеть.

Музыку забросил?

Нет, и слушаю, и играю. Тогда давно, когда металл был популярен, играли концерты, деньги приличные зарабатывали. Сейчас уже больше для себя – репетируем, играем. Но это сейчас не коммерция, а для души. Рок – это не только стиль музыки. В русском языке есть ещё одно значение – судьба, доля. Никуда от этого рока не уйдёшь.

А мотоциклы?

Ездил раньше много, сейчас без коня. Очень грущу по этому поводу. Но совсем отчаиваться поводов нет. Много работы, музыка, это всё замещает мотоциклизм. Опять же общаюсь с людьми интересными и без выездов на мототусовки – они сами в салон приезжают. Мне кажется, тема мотоциклизма мною пока раскрыта не до конца, ренессанс обязательно будет.

Что пожелаешь нашим читателям?

Решиться. Если есть желание сделать татуировку, то не подавлять его годами. Хорошо подумать, придумать сюжет, нарисовать эскиз и найти хорошего мастера. Он поможет красиво исполнить задуманное.



BEON



В шлеме BEON B-503 есть абсолютно всё, что должно быть в спортивно-туристическом шлеме, при этом он стоит в разы, и даже на порядок дешевле, чем топовые бренды.

Это отличное предложение, проверенное рынком и проверенное мотоциклистами!

- Оболочка из вязкого пластика ABS
- Два канала вентиляции на входе и два на выходе
- Развитый аэродинамический спойлер на затылке
- Прозрачный быстростъёмный визор из упрочнённого поликарбоната с незапотевающей пленкой Pinlock
- Выдвижное тёмное стекло от солнца с защитой от UV
- Ударопоглощающая капсула из пенопласта EPS
- Съёмная гипоаллергенная продуваемая подкладка из ворсистого материала, сетки и искусственной кожи
- Удобная застежка-трещотка из пластика
- Размеры XS-S-M-L-XL - Вес 1600 +/-50г.
- Сертифицирован по европейскому стандарту безопасности ECE-R22.05

Этот спортивно-туристический шлем-интеграл с дополнительным выдвижным тёмным визором отличается небольшим весом и продуманной вентиляцией. Форма скорлупы шлема обеспечивает низкий уровень шума и хорошую аэродинамику на высоких скоростях.

Рейтинг товара 4,85 из пяти, пятьсот отзывов на Озоне.



4.85 / 5





Дорогие читатели:

Команда FullThrottle ищет интересных людей в мототусовке, которые делают что-то своими руками: кастомайзеры, кожевники, художники, аэрографы, и прочие прекрасные художники - все к нам! У нас много знакомств в Москве, от новых не откажемся, но очень интересно узнать о ребятах из регионов. Зачем это нам? Мы с удовольствием представим и расскажем о них на своих площадках, а также на страницах журнала!