

БАЙКАЛМОТОРШОУ И ВПЕРВЫЕ – СЛОВА ОДНОГО СИНОНИМИЧЕСКОГО РЯДА. И ВОТ МЫ СНОВА ГОВОРИМ – ВПЕРВЫЕ: 26 И 27 МАЯ ВПЕРВЫЕ ЗА УРАЛОМ РОССИИ ПРОЙДЕТ ВЫСТУПЛЕНИЕ СТАНТРАЙДЕРА МИРОВОГО УРОВНЯ (ПОБЕДИТЕЛЯ ОЛИМПИЙСКИХ ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ ИГР) МАРАТА КАНКАДЗЕ (КОМАНДА 50 STUNT, США)



СТАНОВЛЕНИЕ СТАНТРАЙДЕРА

A+C еще до БайкалМоторШоу удалось побеседовать с человеком, который в рамках БМШ-2012 по праву и впервые станет героем всей шоу-программы. Марат Канкадзе – известный российский мотоспортсмен и мототрюкач, инструктор мотошколы, прорайдер команды «Пилот Рэйсинг Тим» и американской команды «50 Stunt», участник и победитель многих соревнований по стантрайдингу.

За этой иностранной терминологией, в общем-то, скрывается вполне понятная сущность: stunt – трюк, и ride – езда. Вот это и определяет то, чем занимается Марат. Его любовь к мотоциклам, понятно, началась еще в детстве – на первый мотор Д-6 скопил мелочью и установил его на велосипед, сделав таким образом первый свой «мотоцикл». Потом были «Карпаты», разные «Явы», японские мотоциклы.

Спортивную карьеру начал в 2004 году с шоссейно-кольцевых гонок на минибайках, став в этих соревнованиях многократным призером, а в 2005-м самостоятельно провел первое трюковое шоу. С того момента у Марата уже бесчисленное количество показательных выступлений и длинный титульный список: победитель Олимпийских экстремальных игр 2007-го, серебряный призер Чемпионата России по стантрайдингу-2009 в командном зачете, обладатель Кубка «Самый безбашенный трюк» в 2010-м и многое другое. Кроме того, Марат в качестве мотокаскадера активно снимается в кино и клипах. Если совсем коротко – сегодня он входит в пятерку топ-райдеров России.

ТРЮКАЧ

— Марат, Вы титулованный стантрайдер, мотокаскадер, получили международное признание и авторитет, а как далеко Вам удавалось выступать в России?

— До сих пор самой восточной точкой в российской географии выступлений был Челябинск. В Иркутск еду впервые, и с огромным удовольствием, мне очень хочется у вас побывать, давно об этом мечтал, спасибо за приглашение.

— На каком мотоцикле будете выступать на БайкалМоторШоу?

— Husqvarna SMR-511, он появился у меня в партнерстве с компанией Промото-спорт. Этот мотоцикл класса супермото оказался очень подходящим в подготовке для станта, на сегодня вообще этот класс мотоциклов считаю наиболее приемлемым для себя. Многие конструктивные параметры данной модели – двигатель, система питания, сцепление, тормоза в целом соответствуют требованиям моих выступлений, хотя без доработок все равно не обойтись. При доводке использовались как готовые детали специализированных амери-

канских фирм, так и эксклюзивные решения.

— До этого у Вас были уникальные мотоциклы, которые кроме инженеринговых ноу-хау еще и отличались броской оригинальной внешностью – это тоже необходимый атрибут в Вашем деле?

— Да, конечно, это были мотоциклы, созданные на базе эндуро Yamaha WR450F и кроссовой модели Honda CRF450R, и я вас уверяю, мой новый мотоцикл не только очень хорош как снаряд для стантрайдинга, но и внешне тоже выглядит эффектно, разочарованы не будете.

— Сколько в Вашем арсенале насчитывается трюков? Какие из них покажете в Иркутске?

— Знаете, я никогда и не считал сколько, думаю пятьдесят, может и восемьдесят, много всего. Для иркутской программы ничего специально не отбирал, покажу все трюки, все, что умею.

— А какие из них самые зрелищные, самые, так сказать, востребованные публикой?

— Езда на заднем и переднем коле-



Собрать стадионы — привычное дело для Марата



СТАНТОВОЕ ОРУЖИЕ

Возможно, кого-то из зрителей «БайкалМоторШоу-2012» во время выступления Марата удивит название его нынешнего мотоцикла — Husqvarna. Многим эта шведская марка сегодня известна по бензопилам и садовой технике, а ведь Husqvarna еще является более чем столетним мотоциклетным брендом, прославившимся в области постройки как раз «внедорожных» машин — в классе эндуро и кросс. И видимо, совсем не случайно с 2007 года этот бренд принадлежит компании BMW.

Именно кроссовики и эндуро всегда и выступали базой в постройке машин для трюковой езды — фристайла, триала или вот станта. Готовых серийных решений для этих целей не существует: мотоцикл для того же станта — инструмент особый, утонченный, должен соответствовать весьма специфичным параметрам, в том числе основанным на индивидуальных требованиях райдера. Заводские варианты, исходя из своего назначения и конструкции, могут устраивать только по основным параметрам, так что нужны глобальные доработки.

Например, с учетом того, что стантовый мотоцикл много ездит в неестественных для его обычных собратьев положениях: больше вертикальных, то есть «свечой», к тому же с малой скоростью или даже «стоя на месте». Отсюда и напрашивается соответствующее исполнение «снаряда». Мотор должен быть с системой впрыска и жидкостным охлаждением, причем даже при наличии штатного вентилятора, для надежного охлаждения все же надо ставить дополнительный.

Кроме того, некоторые элементы упражнений выполняются, когда двигатель работает в режиме низких оборотов вплоть до холостых. А с учетом того, что моторы в этом классе одноцилиндровые, изначально рассчитанные на высокооборотную работу, нужно ставить более «тяжелый» маховик: инерционность поможет контролировать двигатель в «тихих» режимах и не позволит ему заглохнуть, иначе падение во многих случаях неизбежно. Необходимы также изменения в системе питания, впуска и выпуска, в том числе из компоновочных соображений, и в целом в настройках двигателя. Меняется конструкция сидений, колес, сцепления, устанавливаются дополнительные опоры, защита, переоборудуются тормоза. Так, для выполнения многих трюков нужно дублировать задний тормоз под ручное управление.

А вот Husqvarna SMR-511 — не эндуро и не кросс в чистом виде. Это аппарат своего рода гибридного класса. Один факт, что при «внедорожной» внешности у мотоцикла стоит шоссейная резина — уже должно «насторожить» и вызвать любопытство. Дело в том, что мотоциклы класса эндуро и кросс, как и соревнования в этих дисциплинах, много лет эволюционировали. Появились подклассы состязаний и подвиды техники для них. А также некий универсальный класс для экстремальной езды в различных условиях, который и получил название супермото.

Марат ездил на разных мотоциклах, а к их индивидуальной подготовке приложили руки такие российские специалисты как Александр Дулькин, после чего мотоциклы становились по-своему инженерным шедевром. Не последнее внимание уделяется и внешнему облику — трюковый мотоцикл должен производить впечатлительные уже одним видом!

К своей новой технике Марат пришел тоже эволюционным путем, уже с требованиями признанного мастера. Мотоцикл оказался инновационным и хорошо приспособленным к поставленным задачам, хотя без спецподготовки, конечно, не обошлось — сделано все, что требует нынешний уровень выступлений. Как говорит Марат, этот мотоцикл «позволяет вытворять невероятные вещи». Посмотрим!

се — известные трюки как вилли и стоппи, вращения, в том числе с дымом от жженой резины, различные проезды, элементы акробатики.

— Такой захватывающий дух аттракцион как затяжные прыжки через ряд автомобилей и тому подобное не практикуете?

— Это уже относится скорее к фристайлу, в моей программе такого нет. Трюк, о котором вы говорите, имеет большую долю риска, исполнителей таких единицы, и они обычно только этим и

занимаются всю жизнь.

— **Насколько большой должна быть площадка для выступления?**

— В принципе, всю программу могу показать в периметре десять на десять метров, хотя если есть возможность, дистанцию лучше увеличить, в этом случае те же проезды получатся эффектней, зрителям будет интересней.

Василий ЛАРИН,
фото с сайтов moto-berg.ru,
promote-sport.livejournal.com

