

Уважение, основанное на правде

# Свободная дорога

MEMBER



1 выпуск 2015



# **В** номере:

- 4 стр. **С**лово главного редактора
- 9 стр. **С**ловарь
- 10 стр. **Л**ичный взгляд
- 14 стр. **И**нтервью с Вячеславом Чулюкановым,  
директором RED SQUARE CHAPTER RUSSIA HOG
- 18 стр. **И**нтервью с Николаем Хоздриным,  
президентом Монолит MC
- 22 стр. **И**нтервью с Алексеем Рындиным,  
национальным президентом Wolf Brothers MC
- 28 стр. **И**нтервью с Алексеем Масловым,  
президентом Объединения православных мотоциклистов  
МО «Мотобратия во Христе»
- 32 стр. **М**ото-маневрирование
- 33 стр. **PRO**маты - Интервью с Оззу
- 37 стр. **РЕЦЕ**
- 41 стр. **Metalbike**
- 46 стр. **О**собое мнение

РЕДАКЦИЯ "СВОБОДНАЯ ДОРОГА"

Главный редактор: Анна Чернуха

Корреспонденты: Дмитрий Чернуха,

Артем Тяготнин,

Алексей Васильченко

Автор рассказов: Вова Ирландец

Корректор: Александра Павина

Верстка и дизайн: Андрей Попов

Фотограф: Сергей Журавлев

Приглашенный фотограф: Kot

Приглашенный художник: Евгения Белая

Контакты: 105568, Россия, г. Москва, ул. Челябинская, д.11, Тел. +7 (964) 799 39 78, E-mail: [freeroadmedia@gmail.com](mailto:freeroadmedia@gmail.com)

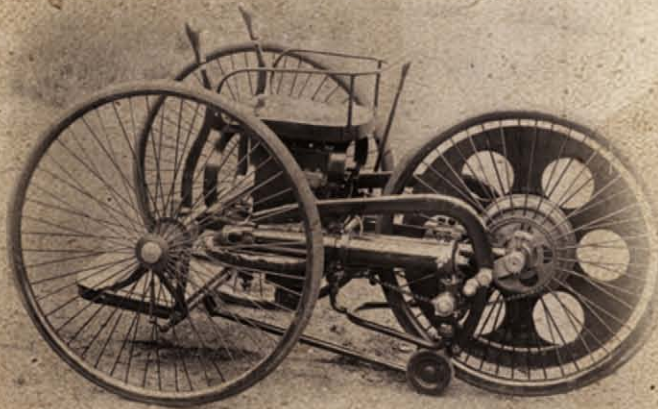
Редакция журнала не несет ответственности за достоверность сведений в рекламе, платных объявлениях и статьях, опубликованных под грифом "на правах рекламы". Перепечатка материалов возможна только с разрешения редакции. Ссылка на журнал обязательна.



## Все началось с мотоцикла...

а придумали его...

Версия первая – англичанин Э. Батлер (1884 г.) и немцы Г. Даймлер и В. Майбах (1885 г.).



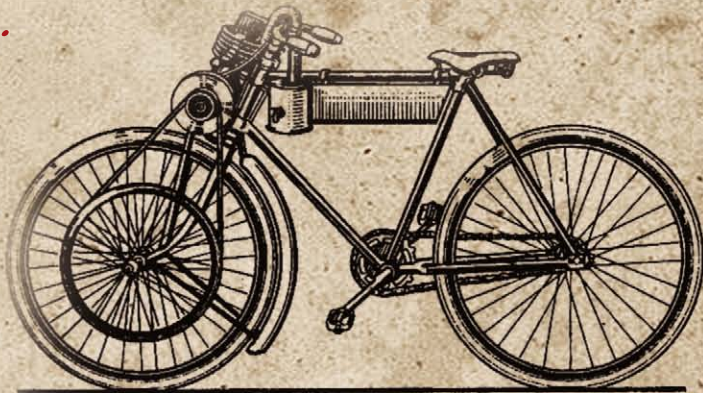
Butler Petrol Cycle Э. Батлера



«Повозка для верховой езды с керосиновым двигателем» Г. Даймлера и В. Майбаха

Первым пилотом мотоцикла стал Майбах. Прадед всех наших мотоциклов отправился в увлекательное путешествие с ошеломляющей скоростью в 12 км/ч. По завершении поездки Майбах заглушил мотор, завел мотоцикл на место, вздохнул и произнес фразу, которая стала пророческой и отразив сама суть явления: «Это не машина, Готлиб, это костедробилка. Я вас поздравляю!»

Версия вторая – конструкция Г. Даймлера и его помощника оказалась слишком громоздкой и дальнейшего развития не получила. Изобретение Э. Батлера и вовсе многие считают автомобилем. Таким образом получается, что первый практичный мотоцикл, от которого ведут родство его современные собратья, был создан русскими изобретателями Евгением и Михаилом Вернерами. В 1896 году в Париже одному из братьев пришла идея установить маленький бензиновый двигатель на велосипед.



Мопед Вернер 1898 года

Горизонтальный четырехтактный двигатель поместили над задним колесом, передача к которому осуществлялась с помощью роликовой цепи и фрикционных дисков. Но после испытаний двигатель (теперь уже вертикальный) перенесли на переднюю вилку. Результат превзошел все ожидания.

Спорить можно до зыбного скрежета, но главное, что с тех пор совершенствование и разработка новых типов мотоциклов не останавливались.

Затем к этому делу приложили руку Вильям Харлей и Артур Дэвидсон, насколько сильно приложили – судите по названию культового мотоцикла Харлей Дэвидсон, в разработке которого также участвовали два брата Артура – Уолтер и Вильям.

Результатом их трудов стал мотоцикл, конструктивное решение которого было принципиально новым и давало простор для дальнейшего развития этой идеи. К 1903 году в США насчитывалось уже несколько компаний по производству мотоциклов, но понастоящему значимую роль играли только две из них – Indian motorcycle company и Harley-Davidson, конкурентная борьба между которыми продолжалась еще долгие и многие годы.

История русских мотоциклов неразрывно связана с военной историей.

На данный момент прикоснуться к тайне создания "Урала" можно в заводском музее. Кстати, количество версий того, как все происходило на самом деле, с каждым годом неуклонно растет.





# Личный взгляд Про МОТОКЛУБЫ

ВНИМАНИЕ! В ЭТОЙ СТАТЬЕ ВЫ НЕ УВИДИТЕ СПРАВОЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ, ЗАТО НАЙДЁТЕ СВЕЖИЕ, ИСКРЕННИЕ И МЕСТАМИ ДАЖЕ ЛИЧНЫЕ "МЫСЛИДОВОДЫ". БЕЗ ДОЛГИХ ВСТУПЛЕНИЙ - ВНИКАЙТЕ ПО ХОДУ, ГУГЛИТЕ И СЛЕДИТЕ ЗА РЕЗВОЙ МЫСЛЮ АВТОРА.

Хочу поговорить о мотоклубах с теми, кто только задумался о семье. Сегодня мотоциклетное движение в России напоминает мне корпоративный Хэллоуин в каком-нибудь гипермаркете. Все нарядились как в кино, а что именно нужно делать и откуда взялись все эти традиции – никто не знает. Поскольку никто не признается, я начну первый. Я начал качаться, чтобы быть «как Арни», отпустил волосы как Бон Джови, боролся и хотел стать как Карелин. А куда меня привёл фильм «Харлей Дэвидсон и ковбой Мальборо», вы можете догадаться сами. Позднее я копировал друзей и случайных людей, воровал их фразы или манеру говорить, слизывал мнения и впитывал опыт. Вся жизнь - и не надо спорить - мы у кого-то что-то заимствуем, сознательно или нет. Целью копирования я бы считал выживание. И социальную адаптацию - как современную часть этого понятия. Скопировав всё, что мне хотелось, и обретя неповторимый образ, хорошо вписывающийся в понятие «байкер», я обнаружил чудную штуку - словно китайский автопром я копировал внешний вид, но не качество. Точнее, не качества. Например, чего ждёт тощий соперник от накачанного здоровяка? Мощной «четвёрки», хотя бы «двойки» в голову. Рубящего «лоу», хорошего броска через бедро, в конце концов. \*уй! Качок, у которого ломит мускулы от вчерашнего приседа, еле передвигается, а после пары минут «танца» вообще опускает руки и еле дышит, стероиды превратили его тело в асфальтоукладочный каток - тяжёлый и мощный, но совершенно медлительный и неповоротливый. Воодушевлённый задохлик вырубает ходячий бифштекс и уходит, удивлённый. Чего мы

ждём от людей в красивых деловых костюмах и дорогих часах? Как минимум, воспитания. Но чаще всего, именно такие и ведут себя как быдло на дороге или в кабаках. Красивые и модные, но глупые, или страстные любовницы, но плохие хозяйки... Список разочарований можно продолжить. Одним из таких разочарований стали некоторые унылые клоны американских мотоклубов.

Вернёмся к истории. Мужики объединялись для совместной охоты, захвата новых территорий, для защиты своих территорий. И всё! То есть целью любого объединения с давних времен была безопасность. Я согласен с этим и считаю подобную теорию, как минимум, логичной. Отвлечёмся. Знаете, почему девочку с детства привлекают мальчишки-хулиганы? Просто: любое безапелляционное оспаривание устоев, нежелание идти у кого-то на поводу - это признак способности лидировать. Для того чтобы занять место «бугра», обычно необходим конфликт, ущемляющий права соискателя на корм или продолжение рода, а затем драка. И решиться на такое способен только безбашенный, не знающий сомнений и страха, то есть - самый желанный для самки самец. Если





# ИНТЕРВЬЮ С ДИРЕКТОРОМ RED SQUARE CHAPTER RUSSIA HARLEY OWNERS GROUP,

Про домыслы, стереотипы и мифы, которые всегда окружают байкеров, и не менее интересную реальность узнала Анна Чернуха в интервью с директором самого уважаемого мотосообщества Москвы RED SQUARE CHAPTER RUSSIA HARLEY OWNERS GROUP Вячеславом Чулюкановым.

ВЯЧЕСЛАВОМ ЧУЛЮКАНОВЫМ



- Что отличает ваш клуб от других мотосообществ?

- Есть несколько принципиальных отличий. Во-первых, мы сами практически ничего не придумываем. HARLEY OWNERS GROUP (HOG) - это мировой клуб владельцев Харлей Дэвидсон, который объединяет всех владельцев в некий международный байкерский клуб. При каждом дилере, согласно уставу, существует так называемый чаптер - отделение HOG, которое имеет своё отдельное название, отдельное руководство. Фактически это часть маркетинга продвижения Харлей Дэвидсон как такового. Получается, мы живём не по придуманному нами уставу, а по уставу единому для всех клубов HOG - спущенному нам сверху. Однако он достаточно демократичен, наверное, самый демократичный на данный момент. Это и есть второе принципиальное отличие. Для того чтобы вступить в наш клуб, не надо проходить никаких испытаний, не нужно быть в суппортах или ходить в проспектах (от англ. prospect), достаточно иметь мотоцикл «Харлей Дэвидсон» - он даёт право прийти к нам, написать заявление, заплатить небольшой взнос и стать членом семьи.



- Размер взноса - это секрет?

- Он составляет порядка 15000 рублей в год. Это сделано только для того, чтобы клуб имел возможность содержать сайт, имел собственную инфраструктуру. Нет ни одного человека, который бы на этом зарабатывал. В этом, кстати, ещё одно наше отличие от других клубов - у нас нет клубного бизнеса. Основная философия клуба - чтобы люди, которые купили мотоцикл «Харлей Дэвидсон», получали от этого максимум удовольствия. Это общность на базе бренда. «Харлей Дэвидсон» - это нейтральное объединение с очень мощным локомотивом бренда. Можно по-разному к этому относиться, но если посмотреть вокруг - все почему-то одеты в харлеевские ботинки, мечтают ездить на Харлее и с удовольствием посещают мероприятия «Харлей Дэвидсон». Альтернатива - клуб BMW. Но это не та харизма, чтобы конкурировать с «Харлеем» в полной мере. Они конкурируют в вопросах технологичности, но в «Харлей Дэвидсон» это не главное. Никогда «Харлей» не будет говорить о том, что у них