Под эгидой мотоспорта

Как читатели уже поняли из предыдущего очерка, занятия по подготовке личного состава к выполнению задач в непосредственной близости от линии боевого соприкосновения проходят под руководством профессионального тренера сборной Курской области по мотоциклетному спорту, имеющего опыт подготовки спортсменов высокого уровня, включая чемпионов. Знакомьтесь — Рустам Кулиев. Потомственный спортсмен. Его отец, Олег Рустамович Кулиев, был заслуженным тренером СССР по мотоспорту. Рустам сызмальства ездил с ним на соревнования, и можно сказать, что мотоспорт у него в крови. Сегодня профессиональный мотогонщик проводит обучение в школе мотоциклетного мастерства в Курске, а также подготавливает наших доблестных защитников, составив для их тренировки специальную программу.

Талантливые люди талантливы во всем, в том числе и в умении найти конструктивные способы и подходы для оказания необходимой помощи. Именно поддержать, вовремя протянуть руку, понять, решиться могут только сильные духом люди.

Рустам — замечательный и интересный собеседник. Чувствуется, что он живет своим делом, отдает всего себя. И это несмотря на тяжелую травму, которую он получил во время одного из соревнований...

Впрочем пусть он сам расскажет обо всем.

О детстве

С отцом я с трех лет ездил на соревнования — мне было интересно. В 9 лет параллельно с мотоспортом мне предложили попробовать себя в картинге. Участвовал в чемпионате СССР три года подряд. Выполнил норматив для получения кандидата в мастера спорта по автоспорту. Но мотоспорт всегда оставался в приоритете.

Я очень любил ездить к отцу на работу и мог часами просто сидеть на мотоцикле, нажимая рычаги и представляя, что я гоняю. Сегодня обучение ребенка можно начинать практически с четырех лет, но раньше такой техники не было. И я в основном просил только покатать меня на байке.

В шесть лет отец собрал для меня мопед. Я очень долго ждал, когда смогу на нем прокатиться, но в долгожданный момент оказалось, что для езды на первой передаче нужна определенная сноровка, которой я в том возрасте еще не обладал. Да я даже до земли не доставал на нем. Но все же один раз прокатиться самостоятельно на нем сумел, после что-то случилось, и мой мопед так и не смог завестись...

У отца из-за тренировок сборной времени на организацию "покатушек" не было, и он предложил мне "Минск" (полноценный мотоцикл объемом 125 куб. см). Если я на мопеде до земли не доставал, то на полноценном мотоцикле тем более. Опешив, я набрался смелости и решился! Это был мой самый любимый мотоцикл в детстве. На нем я научился останавливаться, не доставая до земли ногами, переключать передачи, трогаться, стоя сбоку от него. Впрочем, я всегда знал, что буду заниматься мотоспортом, и все было только в удовольствие.

Старший брат тоже пошел по стопам отца — на тот момент был тренером по мотокроссу в районном клубе. Когда мне исполнилось 9, брат предложил попробовать поучаствовать в местных соревнованиях. Он привез мопед, мы с отцом за пару дней собрали его, и я первый раз поехал на соревнования. Не вспомню, сколько раз я там падал, но помню, что отец вечером сказал: "Я столько еще никогда не бегал".

Так началась моя спортивная карьера в мотоспорте.

О мотоспорте

Для меня это на всю жизнь. Сколько раз после травм я завязывал с мотоспортом, пытался уйти в автоспорт, но через некоторое время все равно возвращался на какой-то из видов — в мотокросс, супермото, шоссейно-кольцевые мотогонки. До сих пор случаются какое-то затмения, так сказать, и я выступаю на соревнованиях — вот недавно занял 1-е место.

Мотогонщик — это целая система, которая выстраивается годами, создать ее за неделю невозможно. Однозначно спортсмен должен быть сообразительным, физически развитым, целеустремленным, уметь слушать тренера, уметь держать



удар — если упал, то подняться и продолжать бороться дальше.

Наверное, самое тяжелое — это настроиться на гонку. Наиболее волнительной частью соревнований является старт, когда пульс зашкаливает до красной зоны. И тот, кто с этим лучше справляется, у того старт получается хорошо. Такое состояние держится до первых двух виражей, потом успокаиваешься и начинаешь работать на результат. Тут сразу становится видно, насколько хорошо ты тренировался. После финиша, как правило, первые несколько минут находишься в шоке от нагрузок гонки, но постепенно они отпускают, и начинается анализ.

Если победил — радуешься, если не попал на пьедестал, то анализируешь ошибки. Но даже когда выигрываешь гонку и адреналин отпускает, по дороге домой еще долгое время крутишь в голове повтор



обгонов, прохождение виражей, экстремальных моментов гонки…

Современные спортсмены как-то приспособились побеждать, поверхностно зная устройство техники, на которой они выступают. Я вырос в то время, когда все — начиная от какой-то мелочи и кончая крупными узлами — мы делали своими руками, не имея при этом никакого технического образования. В 12 лет я умел работать на токарном, фрезерном, шлифовальном станках, мог пользоваться электросваркой. Впоследствии это все очень пригодилось в жизни. Я был сам себе и проектировщик, и тюнер, и механик, и гонщик. В настоящее время в основном все это делают разные люди, а пилот всего лишь управляет техникой.



Я не всегда был чемпионом. Считаю, что надо уметь выигрывать, но надо уметь и проигрывать. Обычно и проигрывать начинаешь, когда выиграл несколько соревнований подряд, когда ловишь так называемую звезду непобедимости. Проигрыш дает возможность задуматься, что ты где-то не доработал, расслабился. Таким образом к следующим соревнованиям ты становишься только сильнее.

Но не смелость делает спортсмена подготовленным, а монотонные тренировки. А когда у тебя в запасе есть полный комплект подготовки, то страх, как правило, не возникает — ты делаешь все четко, осознанно.

Травмы — это, безусловно, минус для здоровья и подготовки. Тебя откидывает на шаг назад, и надо все начинать сначала, чтобы снова поймать правильный ритм. Ну и конечно, травмы не проходят бесследно, в будущем дают о себе знать.

Совет могу дать такой: слушать тренера, регулярно выезжать на тренировки, заниматься укреплением тела. Тогда и травм будет меньше.

Мотоцикл — это в первую очередь адреналин, вибрация, управляемый полет. Вообще на мотоцикле можно ездить круглый год, если речь идет о спорте. Тренировки по снегу достаточно интересные. Любительская езда, конечно, дело сезонное — с апреля по ноябрь. За свою мотоциклетную жизнь проездил на многих марках мотоциклов. Когда профессионально занимался, мне больше подходил марки “Хонда”. А вообще, как говорится, хороший мотоцикл тот, который не ломается.

О соревнованиях

Самые интересные соревнования были во времена юношества — две истории самые яркие.

С 6 лет я с отцом ездил в основном на шоссейно-кольцевые мотогонки. В начале июня это были сборы, которые потом перетекали в соревнования. Отца в мотоспорте многие знали и уважали. Я заходил в гости ко

всем командам, слушал их истории, мотал на ус их приемы и технику вождения, которые они мало кому рассказывали. Они не прогоняли меня, зная чей я сын. В итоге мне дали прозвище “сын кольца”.

Так продолжалось несколько лет. Я гонял мотокросс, уже не раз был чемпионом Азербайджанской Республики. К 12 годам стал просить отца взять меня на гонки как спортсмена. На тот момент юноши могли принимать участие только с 16 лет и должны были иметь водительское удостоверение категории А. Соответственно я не походил ни под один из критериев. Но раньше в мотоциклетном спорте, бывало, практиковалась езда способного спортсмена, который не достиг нужного возраста...

И вот в 12 лет еду на чемпионат Союза по шоссейно-кольцевым мотогонкам в город Каунас. Я уже там бывал и в принципе знал трассу. По всем физиологическим параметрам можно понять, что я явно не дотягиваю до 16-летнего парня. Все всё поняли, но протестовать не стали. Отец не возлагал на меня никакой надежды, только постоянно говорил: “Сын, не упади”.

…Старт. Адреналин зашкаливает. Начинаю потихоньку вкатываться и подъезжать с конца пелотона к первой десятке. Когда я вступаю в борьбу за 9-е место, отец с питлейна грозит пальцем, чтобы я снизил темп, — боится, как бы я не допустил ошибку и не упал…

Зрители, стоявшие у поворота на стартовую прямую, на каком-то из кругов закричали: “Смотрите, мотоцикл без человека едет!” На самом деле в шоссейно-кольцевых гонках чем меньше тела выступает за обтекатель мотоцикла, тем меньше сопротивление воздуха. И я, ходивший к топовым пилотам и прислушивающийся к их рассказам, знал это. Поэтому на одном из кругов я так прижался к бензобаку, что со стороны можно было подумать, что гонщика нет на мотоцикле.

Когда я финишировал, отец был горд за меня. И неважно, что я не выиграл, но 12-летний мальчик смог добраться с конца пелотона до 9-го места! И хотя это было 37 лет назад, я помню все свои эмоции.

В 1990 году я уже второй год ездил на чемпионат СССР по шоссейно-кольцевым мотогонкам и морально дорос до другого вида мотоциклетного спорта — до ипподромных гонок, когда на конном ипподроме с овалом 1600 метров на старте на мотоциклах выстраиваются в ряд шесть человек. Они стартуют одновременно и едут четыре круга. Кто приехал первый, тот и победил. “Вишенка” этого спорта состоит в том, что всегда собирается больше 40 человек, и ты должен в заезде встретиться с каждым. За это начисляются очки, у кого меньше очков — тот вылетает.

Мне очень нравились эти гонки, но отец боялся меня до них допускать. Как и в истории про шоссейно-кольцевые мотогонки, по возрасту я не проходил. Но тут я его упросил. И вот мне дали юношеской мотоцикл, и я начал тренировки.

В сентябре мы поехали на чемпионат СССР по ипподромным гонкам во Фрунзе (нынешний Бишкек). Если на кольцевые гонки отец меня брал постоянно, то на ипподромные я никогда не ездил. У нас была неделя для тренировки на этом треке. Каждый вечер я заходил к профессионалам и собирал информацию, как правильно сидеть, какую траекторию выбрать для прохождения поворотов, на какой передаче нужно проезжать участки.

День гонки. Отборочные заезды. Сказать честно, я и не вникал, в какой заезд меня распределят, мне просто нравилось кататься. Прошли четверти финала, полуфинал, начался финальный заезд. К отцу подошел его товарищ, тренер другой команды, и сказал: “Рустамыч (так отца звали в спорте), у тебя сын в финале уже… Он тут с нами ходил целыми днями, подслушивал — вот научили на свою голову”.

…В финал вышло шесть человек. Сказать, что я нервничал, это не сказать ничего... В закрытом парке среди взрослых ребят, некоторые из них уже неоднократные чемпионы СССР, стоит 13-летний пацан, который месяц назад еще даже не сидел на таком мотоцикле.

Выезжая на старт, понимаю, что с мотоциклом что-то не так. После старта понимаю, что он не набирает обороты. Проехав круг, понял, что уже никого не догоню...

После финиша я пришел в команду. Отец с тренером другой команды мне радостно улыбались. Я не понимал, в чем дело. Но отец меня обнял и похвалил, а его друг пожал руку и сказал: “Я еще не встречал такого мальца. Неделю назад ты с горем пополам смог бы проехать в четверти финала, а сегодня ты был финале. Если бы не ошибка отца, ты бы мог приехать в тройке призеров”. Оказывается, отец перед стартом перепутал свечки и поставил мне нерабочую, поэтому мотоцикл после старта перестал тянуть.

Но мне все равно было очень приятно, что я смог первый раз так достойно выступить на столь серьезных соревнованиях.







На следующий год я стал готовиться к этим соревнованиям более усердно. С отцом мы сварили новую раму, сделали мотор по последнему слову тюнинга. Но случилась перестройка, и Союза больше не стало. Вот так и закончились мои ипподромные гонки.

О тренерстве

Безусловно, лучше учить с нуля, чем тренировать. Тем, кто приходит и говорит, что все умеет, тяжело донести информацию. Кто хочет именно чему-то научиться, тот прислушивается. Я никому не навязываю свое мнение, а только пытаюсь в силу имеющегося опыта и навыков научить все делать правильно.

Если у людей возникают вопросы, значит, они учатся и пытаются понять, что происходит с системой “мотоцикл — пилот”. Такое отношение можно только приветствовать. Как правило, я вижу, что нужно ученику, и подбираю ему по успеваемости то или иное упражнение. Я достаточно строгий тренер, но придерживаюсь мнения, что для ученика я должен быть другом … с соблюдением субординации.



Мотоциклетный спорт развивает мужество, усидчивость, выдержку. Но я не всех беру на обучение.

Последние пару лет у нас стали популярны так называемые питбайки, которые можно купить в любом мотомагазине за довольно приемлемую цену. Их и приобретают в основном подростки. Однако эти “питбайки” предназначены для езды только по специальным закрытым трассам. И никто не берет это в расчет, на них выезжают на дороги общего пользования, где попадаются сотрудникам ДПС.

Вот ко мне приходит родитель с отпрыском и говорит: “Хотим заниматься мотокроссом”. После двух-трех уроков они пропадают... В итоге: мало того что они пребывают в иллюзии, что за пару уроков всему научились, так еще при очередном задержании ДПС они говорят, что занимаются у меня в школе мотоциклетного мастерства… Сотрудники ДПС, которые патрулируют на мотоциклах, тоже проходили у меня обучение по контраварийному вождению, поэтому о таких случаях мне рассказывают. Хорошо, если такие ситуации заканчиваются спокойно, но репутационный урон они наносят. Поэтому прежде чем начинать обучение, я сначала пытаюсь прояснить намерения родителей и детей, а уже потом принимаю решение.

Человека сложно судить по одному виду. Даже имея какой-то опыт езды на мотоцикле, не всегда можно стать хорошим мотогонщиком. Ученикам я объясняю, что есть люди, которым не дано ездить на мотоцикле. И это нормально, потому что невозможно в жизни все уметь. Можно быть отличным программистом, классным певцом, но на мотоцикле ездить не дано. И это надо принять как данность.

Люди, которые приходят для получения прав категории А, думают, что учеба езды на мотоцикле сродни поездке на самокате. И даже не задумываются, что для мотоцикла нужно иметь определенно развитые чувства, а их элементарно может не оказаться в заложенном природой арсенале. Поэтому я каждого сажаю на транспорт и смотрю, насколько у кого развито чувство равновесия. Если его нет, я сразу говорю, что лучше отказаться от затеи.

Для любителя достаточно часа тренировки через день. Статистика показывает, что для начальных навыков езды достаточно 8 — 10 занятий.

Что касается спорта, то там дела обстоят сложнее: тренировки проходят четыре раза в неделю, причем день чередуется как физическими упражнениями, так и тренировкой на мотоцикле. А в выходные — соревнования.

О воинах

Однажды, когда я на площадке вел занятия с ребятами, обучающимися для получения водительских прав, ко мне подошли одетые в гражданскую одежду двое мужчин [Один из них был комбат с позывным Странник. — **Прим. ред.**] с просьбой поучить их ездить на мотоцикле. Они ничего не объясняли, а просто приходили и учились ездить по площадке. Мы разговорились, и я понял, что эти люди — военные. Из разговоров стали вырисовываться цели, зачем и как им нужно уметь ездить, и я предложил продолжить дальнейшее обучение именно по их профилю, то есть езду по бездорожью, маневрирование, преодоление



оврагов, бревен, безопасное падение.

Затем мне предложили заниматься с ребятами из их батальона. Как и любой патриот своей страны, я не раздумывая согласился помочь. Составил программу для обучения такого профиля мотоциклистов, и мы начали заниматься. На сегодняшний день у меня занимается уже четвертая группа бойцов.

Курс появился на основе рассказов моих друзей-военных, некоторых, к сожалению, уже нет… Сюжеты услышанных историй из их ратных будней я и взял за основу создания программы для военных. Она совмещает несколько дисциплин мотоспорта (мотокросса, мотоджимханы, эндуро), предоставляя бойцам возможность научиться быстрому реагированию, маневрированию, преодолению ухабов, подъемов, спусков, переезду через бревна. На войне это все пригодится. В мирной жизни, если ты единственный на дороге, вряд ли нужно от кого-то убегать…

Как правило, гражданские приходят учиться ради забавы или для какого-то самоутверждения через мотоцикл. А военные — мотивированные. Они понимают цену ошибки. Поэтому они, как губка, впитывают информацию и пытаются использовать ее по назначению. Отношусь ко всем одинаково. Наши воины выполняют свой долг, защищая нас от врага, поэтому я пытаюсь каждому уделить внимание в полном объеме и не разделять их по статусу. Однако некоторым полученные ранения не позволяют полноценно выполнять то или иное упражнение. Поэтому приходится иногда импровизировать, подстраиваться под их проблемы.

Ребята все разные, и у всех поразному идет восприятие упражне-



ний. Кому-то преодоление препятствий в виде бревен дается тяжело, у кого-то тяжело идет баланс, стоя на мотоцикле, кто-то боится наклонить мотоцикл в повороте. Но как только ребята начинают пользоваться мотоциклом не по учебнику, как говорится, а на инстинктах, то выполнение сложных упражнений становится в удовольствие.

Основные требования к мотоциклу у военных: он должен выполнять их основные задачи, его можно быстро починить, он должен быть легкий и недорогой. Для обучения используем мотоциклы OXO китайского производства объемом 250 куб. см. Они в принципе соответствуют всем перечисленным запросам. И если и получится так, что его придется оставить на передовой, то особо не расстроишься.

Самая главная награда для меня, чтобы наши бойцы смогли применить все то, чему я их научил. Ну и конечно же, чтобы они оставались целы и невредимы.

Мотоспорт для сильных людей, но он также воспитывает и боевой дух. Все зависит от того, что ты хочешь от него получить.

Относитесь в мотоциклу серьезно. Нельзя недооценивать эту технику. Как только начнешь считать, что это просто игрушка, он может преподнести неприятный сюрприз.

Бойцам хочу сказать: как и на войне, нужно держать под контролем все, что происходит на мотоцикле. Это непросто, но для этого вы и учитесь, чтобы все выполнять максимально четко и одерживать победу.