BOND STYLE

ЛЮДИ НА «ЖЕЛЕЗНЫХ КОНЯХ»

Иван КОЗЛОВ,
структуратор, управление структурных продуктов и структурирования, ВТБ Капитал

Виталий Баланович,
управляющий партнер, ТРИНФИКО

Владимир ГЛУШКОВ,
директор по инвестициям, Parus Capital

С приходом тепла не только зеленеет трава и распускается листва; на дорогах появляются они — люди на «железных конях». Каждый из таких всадников расскажет вам, что мотоцикл — не просто средство передвижения, это нечто большее. Что конкретно — каждый объясняет по-своему. Впрочем, есть несколько мотивов, которые объединяют людей, предпочитающих передвижение на мотоцикле. Во-первых, освобождение от ограничений. Мотоцикл способен перемещать своего владельца туда, куда он хочет, и так, как он того хочет. Пробки — это не про них. Во-вторых, способность управлять риском. Считается (и в общем справедливо), что мотоцикл — штука опасная, гораздо опаснее того же автомобиля. Поэтому человек, который однажды предпочел езду на мотоцикле и не отказывается от этого удовольствия, делает это сознательно. Он понимает угрозы, готов принять их, но одновременно — постоянно совершенствуя свои навыки — как бы приручает опасность. В-третьих, мотоцикл тренирует. Не только тело, но и мозг. Езда на мотоцикле — это хорошая физическая нагрузка, предельная собранность, моментальная реакция, способность просчитывать варианты. Присмотритесь: мотоциклисты в возрасте, как правило, гораздо живее, острее и адекватнее своих сверстников. В-четвертых, поездка на мотоцикле помогает бороться со стрессом, это что-то вроде медитации — негативные мысли отступают (на них просто нет времени из-за особенностей управления), сознание проясняется, мысли приходят в порядок, мышление настраивается на позитивный лад. В-пятых, мотоцикл — это адреналин. Тот, кто однажды выбрал рычащего двухколесного друга, «подсаживается» на ощущения, которые дарит передвижение на нем. Причем это передвижение может быть разным — от гоночного трека до длительного размеренного путешествия. В-шестых… Стоп! Давайте здесь остановимся и дадим слово реальным людям. В этом номере Cbonds Review мы собрали несколько историй финансистов, увлеченных мотоциклами.

Возможно, их пример вдохновит кого-то пересесть на «железного коня». Тем более что в этом сезоне стал актуален еще один аргумент в пользу мотоцикла. Смотрите: это самое подходящее средство передвижения в период пандемии — ты передвигаешься один, соблюдаешь дистанцию, отлично экипирован (читай: защищен), да еще и в шлеме (а это даже лучше маски).

BOND STYLE

«Наполненность жизни, привносимая мотоциклами, в разы превышает их потенциальную опасность»

Владимир ГЛУШКОВ,
директор по инвестициям, Parus Capital

17 ЛЕТ СПУСТЯ

Впервые я сел за руль железного коня в 8 лет, когда дедушка Вася посадил меня перед собой на бак и, контролируя руль, дал проехать пару километров по пустынной дороге в Ростовской области. До сих пор помню свой восторг от рева мотора при откручивании ручки газа и ощущение полета над дорогой.

Спустя 17 лет я увлекся экстримом. Это не спорт, как думают многие, а жизненная философия. Только стоя на грани, ты можешь изменить себя буквально за секунды. После прыжка с парашютом, альпинизма и дайвинга мотоцикл оказался настолько логичным продолжением, что, увидев первый байк моего друга Вани Козлова из ВТБ Капитала, я понял: здесь все сходится!

ГОНЗО-УВЛЕЧЕНИЕ

Уже пошел седьмой сезон езды на мото, и изменилось если не все, то почти все. С тех пор я поменял три мотоцикла, причем все марки Ducati. Их отличают особый звук и перфекционизм в каждой детали, я могу узнать рев движка «дукаса» с расстояния 100–200 метров.

Сейчас у меня кастомный Ducati Monster Gonzo. Кастом — мотоцикл, изготовленный в единственном экземпляре. Gonzo — не просто эстетически красивый обшитый карбоном байк, а еще и произведение инженерного искусства. Это единственный в России турбированный Ducati. Дело в том, что принцип работы десмодромных двигателей Ducati не имеет аналогов в современном мотостроении. Турбировать такой движок может только истинный мастер своего дела.

Аэрография — в стиле иллюстраций к книгам Хантера Томпсона, писателя, создателя жанра гонзо-журналистики и человека, чья жизнь была неразрывно связана с мотоциклами.

Отличительной чертой гонзо-журналистики является непосредственное участие журналиста в событиях, которые он описывает. Сам Томпсон снискал популярность после того, как внедрился в скандально известную американскую мотобанду «Ангелы ада», а затем написал об этом одноименный роман, который был высоко оценен не только обычными читателями, но и представителями самой банды.

Наверное, в моем выборе сыграло то, что я сам когда-то работал журналистом, но предпочитаю быть во всем перформером, нежели зрителем.

МОТОАКТИВНОСТИ

Кроме мотофристайла (FMX) и стантрайдинга я попробовал все. FMX требует мастерства и специализации на этом направлении, а стант — отдельный байк «для битья» со специальной системой торможения.

Сейчас у меня несколько направлений, которые отчасти утилитарны:

Городские поездки: всегда свободные дороги Москвы. На Gonzo я частенько езжу летом в офис, а также чтобы изредка встретиться с «товарищами по рулю» в кафе и мотобарах, по выходным — на аэродром в Коломну.

Мотопутешествия: больше, чем просто увидеть мир. Несколько лет назад довелось познакомиться с Джимом Роджерсом, бывшим партнером Сороса по легендарному фонду Quantum. Джим рассказал о своей книге «Инвестиционный байкер», которую написал после кругосветки на мотоцикле в 1990-х. Книга являет собой смесь приключенческого романа и прогнозов автора о будущем развитии стран на основе увиденного, причем прогнозов близких к реальности (как потом оказалось).

С того момента мотопутешествия стали одной из частей программы моих поездок за границу. Их цель — не столько добраться из точки А в точку Б максимально комфортно, а сама поездка. В отличие от автомобиля, на мотоцикле ты находишься полностью в моменте и не уходишь в себя, ощущая ветер, запах воздуха, жару или холод, а иногда дождь.

Эндуро-трипы: места, не отмеченные на Google Maps. Этот тип активности полностью оправдывает свое название (от англ. endurance — «выносливость»). 30 км/ч эндуро по пересеченной местности принесут больше адреналина, чем 250 км/ч на спортбайке по трассе.

За прошлый 70-километровый 8-часовой эндуро-трип по джунглям национального парка Кхао Пханом Бенча в тайской провинции Краби я потерял несколько килограммов. После 30 минут такой поездки кажется, что сил больше не осталось. За бортом +32, а ты в полном экипе и постоянном напряжении. Чтобы не улететь с байка, преодолеваешь бугры, реки, бездорожье, встречая по дороге змей и других диких животных вплоть до тигров, которые водятся в этой местности. К слову, улетал я тогда раз пять, благо без травм — спасибо экипу и чистому везению!

В общем, в комплекте с эндуро вы получаете проверку себя на стойкость и возможность забраться туда, куда не ступала нога самого безбашенного туриста.

МОТОПРИТЯЖЕНИЕ

Я бы условно разделил мотоциклистов на две группы: люди с пониженным уровнем адреналина и люди, любящие принимать просчитываемые риски. Причем первых кратно больше. Недаром у мотоциклистов плохая репутация в обществе.

Однако вторая группа мне ближе, и самое интересное, что мы пересекаемся и во многом другом. Был случай: познакомился со своим теперь уже товарищем Сашей Ивановым на открытии сезона «Дукати-клуба». В следующий раз увиделись случайно, купив билеты на соседние места, на премьере фильма о бейсджампинге «Выход». А потом оказалось, что еще и на одной дропзоне в Коломне прыгаем. Какова вероятность такого случайного совпадения для 15-миллионного мегаполиса?

НАПОЛНЕННОСТЬ VS ОПАСНОСТЬ

Хантер Томпсон как-то сказал: «Жизнь должна быть путешествием до могилы не с намерением прибыть благополучно в красивом, хорошо сохранившемся теле, а скорее въехать с заносом в клубах дыма, полностью вымотанным и изношенным, громко провозглашая: “Вот это поездка!”».

Другими словами, наполненность жизни, привносимая мотоциклами, в разы превышает для меня их потенциальную опасность.

Что касается советов тем, кто задумывается сесть на байк, буду нескромным и дам сразу несколько. Они сэкономят вам кучу времени, денег и здоровья:

1. Обучение, обучение и еще раз обучение. Даже если вы потом никогда не сядете на байк — это неповторимый опыт, который изменит вашу жизнь. Кстати, мотороллер в Азии не менее опасен, чем другие мотоциклы. Малая мощность и отсутствие трансмиссии создает обманчивую иллюзию простоты управления. К сожалению, есть печальные примеры.
2. Обязательно прочтите две книги, которые уберегли тысячи новичков, в том числе и меня: «Ловкость рук» Кейта Коуда и «Дорожная стратегия. Учебник по выживанию для мотоциклистов» Дэвида Хаффа.
3. Я бы рекомендовал в качестве первого мотоцикла рассматривать 600 кубов с ABS. Это не так мало, чтобы на следующий сезон начать его продавать, и не так много, чтобы до следующего сезона не дожить. Важно: название не должно содержать букв R и RR, что означает спортивный, у новичка нет шансов справиться с их динамикой в сложной ситуации.

«Мотоциклизм — это современная сублимация рыцарства»

BOND STYLE

Виталий БАЛАНОВИЧ, управляющий партнер, ТРИНФИКО

КАК Я «ЗАБОЛЕЛ»

Я не типичный мотоциклист: никогда в детстве не мечтал о «железном коне», зато читал книжки и учился. Однако лет десять назад, когда меня достало стоять в пробках, я подумал о том, что мотоцикл — это функционально, он позволяет передвигаться быстрее. Пошел на курсы, получил соответствующую категорию в права, даже заказал мотоцикл (это был Ducati), но пока ждал его, «разложился» у приятеля на даче на совсем легком мотоцикле, не сильно, но все же ободрался. У меня в тот момент жена была беременна, и я подумал: «Зачем мне подобное развлечение?» Соответственно, отказался от заказа и отодвинул всю эту историю.

Вернулся к ней после поездки в Париж, где увидел, что население от 15 до 90 лет активно гоняет на мотороллерах, мопедах, мотоциклах и так далее. Значит, решил я, вещь все-таки не такая уж опасная. К тому же в Москве в тот момент начали закручивать гайки, устанавливать камеры — люди стали реже нарушать. Я вернулся к идее мотоцикла и, как любой балбес, у которого есть деньги и который не особо разбирается в предмете, вспомнил, что самая известная марка мотоциклов — Harley-Davidson. Пошел в салон, где мне чисто внешне понравился Street Glide — черно-матовый такой, брутальный. Хорошо помню: мне его выдали 4 апреля, и пока ехал от салона на Рублевке до своего дома в Останкино, я, собственно, и заболел. В начале чуть не завалился, потом мне было ужасно страшно, потом страх прошел, появился восторг, и вот я приехал к себе во двор, осознавая, что шлем придуман не для защиты головы, а для того, чтобы физиономия не треснула от улыбки. Меня в тот момент просто распирало!

МОТОПРИСТРАСТИЯ

Прелесть «мотоциклетной болезни» в том, что она максимально разнообразна. Я катался и на легких кроссовых мотоциклах (это крайне полезная история с точки зрения понимания принципов управления мотоциклом), и на тяжелых эндуро. Два года у меня был большой BMW R 1200 GS Adventure — «гусь», — на котором я путешествовал по Алтаю, по Европе, по Южной Африке. Помимо этого, регулярно езжу на родину в Брест, но это скорее развлечение, потому что ты просто 8 часов «пилишь» по чудесной дороге.

В этом году я полностью обновился. Сейчас у меня новый BMW S 1000 XR, он идеально сочетает в себе спортивный стиль и выносливость на длинных дистанциях. И у меня также есть совершенно колоссальный мотоцикл Triumph Rocket 3 TFC: 182 л. с., 225 Нм крутящего момента на заднем колесе. Это просто что-то неимоверное. При этом TFC комфортный, достаточно тяжелый, очень симпатичный мотоцикл.

ДЕНЬГИ ЗА УДОВОЛЬСТВИЕ

Мотоцикл гораздо лучше автомобиля, если мы говорим не о комплексе потребительских характеристик, а об эмоции чистой воды. Если ты покупаешь новый автомобиль, о котором мечтал, на который копил, то, вне всякого сомнения, получаешь свою дозу эндорфинов, но буквально через полгода привыкаешь. Замена подобного рода автомобиля мечты — крайне невеселая история с точки зрения денег, очень много теряется при перепродаже. Каждый новый мотоцикл дарит массу новых ощущений, но при этом стоит в несколько раз дешевле. К примеру, мой Rocket 3 TFC — это, условно говоря, самый топ среди всех мотоциклов: ограниченная серия в 750 экземпляров, которая была раскуплена по всему миру за 3 недели. Он редкий,

уникальный, при этом внутри нашпигован под завязку современнейшей электроникой и стоит 3 млн рублей. Его можно сравнить с Ferrari, которая обойдется, условно говоря, в 15–20 млн рублей минимум. Самый нашпигованный новый «гусь» стоит около 1,6 млн. Если сравнивать его с теми же автомобилями BMW, это очевидно будет кроссовер а-ля X7, который стоит около 10 млн. Получается, что с мотоциклом удовольствия ты получаешь на порядок больше, а стоит это существенно дешевле.

ЖЕЛЕЗНЫЙ КОНЬ

Мотоциклизм — это современная сублимация рыцарства. Потому что рыцарь — он на коне. Надо понимать, что аналогия с лошадью здесь совершенно прямая, потому что и лошадь, и мотоцикл управляются абсолютно одинаково. Они управляются, по сути, движениями твоего тела. Основная задача — договориться с сущностью, которая находится у тебя между ног и которая гораздо сильнее тебя. Она может в любой момент тебя, в принципе, убить. Цели у нее такой нет, но если ты будешь действовать неправильно, последствия будут очень серьезными. Твоя задача — договориться с этой большой силой и разделить с ней кайф. И мотоцикл, и лошадь, и ездок в какой-то момент реально сливаются в единое целое. Мотоцикл как бы дает тебе силы, надо с этим уметь справляться и адекватно оценивать себя, потому что неадекватная оценка может быть фатальной.

«ОПАСНЫЙ» МИФ

По поводу «мотоциклизма» есть очень устойчивое убеждение: увлечение это крайне опасное. Такой миф отчасти поддерживается самими мотоциклистами; если про кого-то говорят: «Он крутой, любит опасность — ездит на мотоцикле», то любой нормальный мужик, конечно же, подтвердит: «Да, я крутой, еле выживаю каждый день». При этом норма опасности на самом деле — очень сильно регулируемая самим мотоциклистом вещь. По статистике, мотоцикл в 27–28 раз опаснее автомобиля. Вроде бы цифры невеселые. Но при этом есть другая статистика, а именно вероятность попадания в серьезную аварию в зависимости от стажа вождения. Выясняется, что 90% аварий у мотоциклистов происходят в первый год вождения или в первые 5 тыс. км. Люди, у которых эффективный стаж вождения на мотоцикле 50 тыс. км, тоже попадают в аварии, но это происходит с вероятностью, условно, падения кирпича с неба. Получается, что статистика говорит лишь об одном: вероятность попадания в тяжелую аварию зависит прежде всего от тебя, от твоего навыка. Если ты не умеешь ездить, но купил себе спортбайк, вероятность того, что ты разложишься, причем серьезно, в первый же сезон, крайне высока.

Для меня лично есть еще один тест. Если человек не умеет ездить на автомобиле, не попадая в аварии, причем неважно, по чьей вине, то такому человеку на мотоцикл лучше не садиться. Вернее, можно ездить за городом по хорошей трассе, но не в плотном городском трафике.

В любом случае ужасная опасность мотоцикла, в моем понимании, мифологизирована. Помимо моих убеждений есть тот же Париж, где 60–70% трафика — это мототранспорт. А если не Париж, то Юго-Восточная Азия. Я во Вьетнаме первый раз в жизни увидел пробки из мотоциклов и мотороллеров. Ничего, все нормально передвигаются.

«На парковке у психотерапевта вы не встретите ни одного мотоцикла»

BOND STYLE

Иван КОЗЛОВ, структуратор, управление структурных продуктов и структурирования, ВТБ Капитал

КНИЖНЫЙ ЗОВ

Как ни странно, я могу вспомнить достаточно детально, как мое увлечение началось. На длинных новогодних праздниках в начале 2012 года я гулял по городу и просто из интереса зашел в «Республику». Там я увидел книгу «Дзен и искусство ухода за мотоциклом» Роберта Пирсига. Оригинальное название показалось мне знакомым, и я решил ее купить. Книга была не то чтобы про мотоциклы, но зато пока я нес ее домой (еще даже не открывая), внезапно «вспомнил», что всегда хотел иметь мотоцикл, вот только эта мечта была забита другими «важными делами» и я совсем похоронил ее на задворках сознания. Я нашел в интернете курсы обучения, узнал, что раньше апреля можно обо всем этом и не думать (крытых площадок тогда еще не было), а как только сошел снег, в первых рядах приехал на обучение.

Почему именно мотоцикл? Сложный вопрос. Я с детства обожал велосипеды, а мотоцикл — это дальнейшее развитие темы (хотя и не для всех). В целом я много чем пробовал заниматься по жизни — от всем понятных сноуборда и горных лыж до джолли-джамперов и скалолазания. И ничего мне не доставляло большего удовольствия, чем езда на мотоцикле.

НОВЫЕ ЭМОЦИИ

Весь первый сезон я учился ездить — в разных школах, у разных инструкторов, на разной технике (от «Совы» на сдаче экзамена в ГИБДД до «Харлея» знакомого). Я хотел реально научиться ездить, перед тем как выезжать в город. Все вокруг, как обычно, твердили, что это очень опасно, и я хотя бы для спокойствия родственников «прокачивал скилл». В конце этого первого сезона даже выбрался на трек в Фирсановку, где впервые проехался на спортивном мотоцикле (это была Yamaha R6), и понял, что мотогонки — это отдельная история. С того момента я успел поучаствовать в любительских гонках клуба Ducati Russia, шоссейно-кольцевых гонках, чемпионате России по супермото, гонках по мотокроссу, заездах эндуро... А также сменить полтора десятка городских мотоциклов, основать вместе с напарниками по гонкам мотомастерскую #джанкгараж, взяться за проект кастомизации старого Harley-Davidson... И каждый новый проект или даже просто выезд — это новый опыт и новые эмоции. Наверное, единственное, чем я не проникся в мототеме, — дальними путешествиями, хотя воображение почему-то рисует мне старость именно за рулем мотоцикла где-нибудь на отшибе мира.

МОТООГРАНИЧЕНИЯ

Есть простое правило: когда ночью минусовая температура, выезжать не стоит. Есть чуть более консервативное: выезжать весной можно после первого сильного ливня (чтобы он смыл остатки реагентов и песка с дорог). По факту зимой я тоже езжу (занимаюсь мотокроссом), а в го-

род выезжаю в хорошую погоду и в марте, и в ноябре, так что ограничения — только в здравом смысле.

Спортивные мотоциклы я храню в мотомастерской (оттуда мы выезжаем на гонки), а городские — в подземном паркинге. Хранения на улице всегда стараюсь избегать.

ВРЕМЯ И ДЕНЬГИ

Мотогонки — относительно затратное мероприятие. Сезон гонок в самом бюджетном формате (мини-байки) все равно обойдется минимум в 300-500 тыс. рублей. С городскими мотоциклами проще, но тут зависит от производителя и годового пробега (как и у автомобилей). Кстати, обслуживание мотоциклов отличается от автомобильного тем, что от него в гораздо большей степени зависит твое здоровье и даже жизнь, поэтому хороший мотоциклист всегда трепетно относится как к состоянию мотоцикла, так и к выбору сервиса и даже конкретно мастера.

Что касается времени, то если участвовать в чемпионате и пытаться хоть как-то «ехать на результат», то уходят почти все выходные в сезон. С учетом того что с нашим режимом работы в будни не потренируешься, и этого времени мало.

МОТОБРАТСТВО

Люди очень разные, но понятие «мотобратство» действительно существует. Причем в России оно проявляется гораздо сильнее, чем в «мотоциклетных» странах, где любителей «железных коней» много и ты уже не чувствуешь себя частью ограниченной группы людей. У нас на дорогах все друг друга приветствуют. А еще большинство мотоциклистов — позитивные и жизнерадостные люди. Есть поговорка: «На парковке у психотерапевта вы не встретите ни одного мотоцикла».

БЕСКОНЕЧНЫЙ МОТОМИР

Я не раз формулировал для себя, что больше всего меня привлекает в мотоциклах. Ответ таков: мотомир настолько широк и разнообразен, что ты всегда можешь открыть что-то новое. Можешь бороться с соперниками в гонке, можешь забраться в незнакомые ранее места, можешь ковыряться в мотоцикле, настраивая его под себя, можешь просто размеренно катить «навстречу закату» или же добираться до работы за 10 минут, минуя пробки. Грубо говоря: мотомир бесконечен, и я всю жизнь буду продолжать учиться ездить.

СОВЕТЫ НЕОФИТАМ

Если вы задумываетесь о том, чтобы сесть на мотоцикл, главные рекомендации всего две:

1. Обязательно пробуйте!
2. Приложите максимум усилий к обучению у качественного инструктора. Не жалейте времени и денег — такие вещи не просто окупаются, они совершенно необходимы.