

## WSTĘP

Mój pierwszy kurs obsługi motocykla, zapewne podobnie jak u większości motocyklistów, ograniczył się do kilku uwag sprzedawcy, który po wytoczeniu maszyny ze sklepu na parking pokazywał mi poszczególne funkcje. „Tu jest gaz, tu jest sprzęgło. Lewą stopą zmienia się biegi — dźwignia w dół to pierwszy bieg, a potem kolejne pchnięcia w górę to kolejne cztery biegi. Prawa stopa obsługuje hamulec. Prawą ręką możesz użyć przedniego hamulca, ale staraj się tego unikać.”

Potem sprzedawca kopnął starter, odpalił małego Kawasaki i przytrzymał go, kiedy wsiadałem. Po kwadransie kręcenia niepewnych kółek po parkingu przy sklepie i wczuwania się w to dziwne zwierzę podjechałem z powrotem do sprzedawcy, wypisałem czek i już po chwili, zdany na własne umiejętności, przebiejałem się przez zatłoczone w godzinach szczytu miejskie ulice.

Mam szczęście, że wciąż żyję.

O ile pamiętam był rok 1973. Motocykle stały się moją nową pasją, toteż często chodziłem do kiosku i kupowałem każde czasopismo motocyklowe, jakie tylko było wówczas w sprzedaży. Na szczęście — jednym z nich był nowy magazyn „Road Rider”, wydawany przez niezależnego wydawcę z Kalifornii Rogera Hulla. Zacząłem czytać to pismo regularnie i znalazłem w nim wiedzę, której prawdopodobnie zawdzięczam to, że wciąż żyję i mogę cieszyć się jazdą na dwóch kółkach. A większość tej wiedzy pochodziła ze szczegółowych instrukcji bezpiecznej i sprawnej jazdy autorstwa Davida L. Hougha.

Czytałem nie zawsze regularnie ukazujące się artykuły Davida przez kolejne 15 lat. Często zabierałem ze sobą numer „Road Rider” z pozaginanymi od czytania rogami na pusty parking, gdzie ćwiczyłem wczytując się w jego wskazówki. Zatrzymywałem się, czytałem ponownie, znowu próbowałem, aż osiągałem opisane przez eksperta rezultaty w dziedzinie hamowania, pokonywania ostrych zakrętów, przeszkód i tak dalej. Później znalazłem profesjonalną szkołę jazdy na motocyklu i zapisałem się na kurs. Spodziewałem się, że nauczę się czegoś nowego, ale — ku mojemu zaskoczeniu — okazało się, że zarówno skrypty przygotowane przez organizatorów, jak i ćwiczenia praktyczne były niemal identyczne z tym, co proponował Hough. Dopiero wiele lat później odkryłem, że niemal wszystkie szkoły jazdy, które powstały w latach 70. na fali ogromnej popularności motocykli — tak prywatne, jak publiczne — przygotowywały swoje programy opierając się na bogatej twórczości Davida. Niektóre przyznawały się do tego, inne nie. Do dziś znajduję żywcem, słowo po słowie przepisane teksty Davida — niektóre sprzed niemal 30 lat — w internecie, broszurach, pismach, a także w materiałach szkoleniowych szkół motocyklowych na całym świecie, najczęściej bez słowa komentarza na temat autora i źródła. Sam David najprawdopodobniej nie zarobił ani grosza na tych ewidentnych plagiatach. Co więcej, nigdy nawet nie poskarżył się na takie traktowanie pracy jego życia. Moja miłość do motocykli sprawiła w końcu, że porzuciłem pracę inżyniera i wróciłem do szkoły — na kurs dziennikarstwa. Wkrótce zostałem pełnoetatowym dziennikarzem, a później także wydawcą klubowego czasopisma dla miłośników dwóch kółek pod tytułem „Wing World”, ukazującego się w Phoenix w stanie Arizona. Kilka lat później, na skutek ciągu różnych dziwnych przypadków — które należałoby uznać za absurdalne, gdyby nie były prawdziwe — zamieszkałem w Kalifornii i zostałem redaktorem naczelnym „Road Rider”.

Pierwszym działaniem, jakie podjąłem, było wskrzeszenie rubryki *Motocyklista doskonały*, której David Hough już od pewnego czasu nie prowadził, wychodząc z założenia, że „napisał już wszystko, co było do napisania”. Korzystając z pomocy jego mentora Boba Carpentera, wydawcy pisma, odnalazłem Davida w dzikich ostępach na północy stanu Washington i zacząłem wiercić mu dziurę w brzuchu, żeby napisał całą serię swoich tekstów na nowo, poprawionych i dostosowanych do współczesnych realiów. Początkowo odniósł się do pomysłu z dystansem, ale przekonałem go, że od czasu, kiedy pisał *Motocyklistę doskonałego*, wyrosło już całe nowe pokolenie zapalonych motocyklistów, którzy zasługują na tak samo dobrą szkołę jazdy, jaką otrzymałem ja i inni 30 lat temu. Na szczęście David w końcu się zgodził i nowa seria *Motocyklista doskonały* wystartowała w styczniu 1991 r. na łamach magazynu „Motorcycle Consumer News”, nowego pisma powstałego na bazie „Road Ridera”, które założyliśmy wraz z Bobem Carpenterem.

W ciągu niecałych dziesięciu lat David napisał ponad sto odcinków cyklu, dostarczając także do swoich tekstów ilustracje — zdjęcia, rysunki, szczegółowe wykresy i szkice propozycji ćwiczeń. *Motocyklista doskonały* zdobył kilka ważnych nagród, m.in. dwukrotnie prestiżową nagrodę amerykańskiego National Motorcycle Safety Association (Krajowego Towarzystwa Bezpieczeństwa Jazdy Na Motocyklu) za „Osiągnięcia w dziedzinie dziennikarskiego propagowania bezpiecznej jazdy”. W tym czasie David opracował pierwszy na świecie obszerny system szkolenia dla motocyklistów używających wózków bocznych. Pracował także jako konsultant i ekspert w dziedzinie bezpieczeństwa dla Motorcycle Safety Foundation (fundacji promującej bezpieczną jazdę na motocyklu), American Motorcyclist Association (Amerykańskiego Stowarzyszenia Motocyklistów) oraz wielu innych grup i stowarzyszeń w kraju i zagranicą.

Ale niezależnie od wszystkich innych nagród i zaszczytów, najwyższe uznanie David zdobył latem 1999 r. Przyjechał na tydzień do Kalifornii ze swojej chatki w stanie Washington, aby wziąć udział w rajdzie zorganizowanym przez „Motorcycle Consumer News” pod hasłem *Poznaj naszych autorów*. W sobotę rano niemal setka motocyklistów z całych Stanów Zjednoczonych zgromadziła się w naszej redakcji. Pojechaliśmy razem przez Santa Rosa i góry San Bernardino na pustynię Mojave. David cały czas jechał na końcu. Kiedy zatrzymaliśmy się na obiad, powiedział, że chyba system szkolenia motocyklistów działa lepiej niż dotąd myślał, jeśli sędzić po tym, jak sprawnie i bezpiecznie ta duża grupa kompletnie nieznających się ludzi jechała razem przez góry. Jeden ze starszych motocyklistów odpowiedział: „Psiakrew, Dave, po prostu jeździmy tak, jak nas nauczyłeś!”. David rozejrzał się i zobaczył, że wszyscy zostali kiwają potakująco głowami i potwierdzają to, co usłyszeli.

Znam Davida Hougha od wielu lat, wiem, że nie należy do ludzi uczuciowych ani przesadnie dumnych, nie traktuje także własnej osoby śmiertelnie serio. Ale jestem pewien, że przez następne parę dni jego kroki były bardziej sprężyste i dynamiczne.

Czy jesteś początkującym motocyklistą ujeżdżającym swój pierwszy motocykl, czy zaprawionym, starym wyjadaczem, gwarantuję ci, że znajdziesz w tej książce coś, czego warto się nauczyć. Coś, co sprawi, że będziesz jeździł lepiej i bezpieczniej niż przed lekturą. W ten sposób dołączysz do całej rzeszy motocyklistów — a do niej i ja się zaliczam — którzy mają wobec Davida Hougha ogromny dług wdzięczności.

Fred Rau  
Redaktor naczelny „Motorcycle Consumer News”

## PRZEDMOWA

Zawsze interesowało mnie, jak działają różne rzeczy. Pamiętam, że kiedy miałem sześć lat, rozłożyłem na części pistolet na kapiszony, a potem gdzieś go ukryłem, bo oczywiście nie mogłem z powrotem upchnąć wszystkich sprężynek. Po kolejnych kilku latach dłubania w różnych mechanizmach potrafiłem już samodzielnie naprawiać przekładnię planetarną w moim rowerze i wymieniać szprychy w kołach. Zajmowałem się także silnikami doczepnymi i zbudowałem kilka napędzanych nimi łodzi. W szkole średniej wybrałem zajęcia dotyczące mechaniki — obsługi urządzeń, odlewnictwa, spawania, po czym przerwuciełem się na wzornictwo przemysłowe. Sam naprawiałem wszystkie rodzinne samochody, a kiedy rodzina się powiększyła i potrzebowaliśmy większego domu, nauczyłem się betoniarstwa, ciesielstwa, układania rur i instalacji elektrycznych.

Kiedy w latach 60. zacząłem jeździć do pracy na motocyklu, oczywiście natychmiast zainteresowało mnie „jak to działa”. Szybko zdałem sobie sprawę z tego, że korzystanie z motocykla wymaga nie tylko znajomości mechaniki, ale przede wszystkim zrozumienia zasad dynamiki panujących podczas jazdy. Metoda na szybki dojazd do pracy przerodziła się w trwającą już ponad 30 lat pasję. Przyswoiłem sobie wiedzę o dynamice jazdy, doświadczyłem radości i wyzwiań długich motocyklowych wypraw, jeżdżenia w dużej grupie, wojaży zagranicznych, dosiadałem motocykla z wózkiem bocznym, pokonywałem dzikie tereny z dala od asfaltowych dróg, walczyłem o prawa motocyklistów, prowadziłem szkolenia, a także — no właśnie — pisałem o tym wszystkim.

W połowie lat 70. zacząłem zapisywać swoje przemyślenia i doświadczenia. Moje teksty ukazywały się czasami w „Road Rider” — niewielkim miesięczniku wydawanym w południowej Kalifornii, mającym rzeszę oddanych prenumeratorów. W tym czasie zacząłem udzielać porad na temat bezpieczeństwa jazdy w lokalnym klubie motocyklowym, prowadziłem także kilka „kursów przetrwania na drodze”. Kiedy powstała organizacja Motorcycle Safety Foundation, zdobyłem jej certyfikat.

Cykl *Motocyklista doskonały* zaczął się ukazywać w „Road Rider” w maju 1984 r. Redaktor pisma Bob Carpenter poprosił mnie o napisanie sześciu odcinków, które początkowo miały się ukazywać przez rok — co drugi miesiąc. Nie chciałem, żeby w tytule cyklu pojawiało się słowo „bezpieczeństwo”, bo wiedziałem, że ludzie jeżdżą na motocyklach nie po to, żeby czuć się „bezpiecznie”. Pomyślałem, że czytelnikom spodoba się idea podnoszenia umiejętności i sprawności jazdy — dlatego zdecydowałem się na tytuł *Motocyklista doskonały*<sup>1</sup>. Nie myśleliśmy wtedy, że ten cykl przeżyje sam miesięcznik, zdobędzie wiele nagród i będzie się ukazywał przez następne 15 lat, dając początek modzie na artykuły dotyczące podnoszenia umiejętności jazdy także w innych pismach dla miłośników motocykli.

W 1991 r. „Road Rider” kupiło wydawnictwo Fancy Publications; zaczął wychodzić pod zmienionym tytułem „Motorcycle Consumer News” (MCN) jako czarno-biały miesięcznik, bez reklam, zawierający rozsądne artykuły i nastawiony na prezentowanie produktów branży motocyklowej. Cykl *Motocyklista doskonały* znalazł swoje miejsce w nowym miesięczniku. Wciąż jest on popularny i chętnie czytany.

<sup>1</sup>Przypisy do wydania polskiego umieszczone są na stronie 246.

Przez te wszystkie lata, w miarę jak cykl zaczął być najpopularniejszą rubryką MCN, coraz więcej czytelników zadawało mi w listach dwa pytania: „Jak się wymawia nazwisko »Hough«?” oraz „Kiedy zamierzasz opublikować wszystkie tematy poruszane w *Motocykliście doskonałym* w jednej książce?”.

Nazwisko Hough wymawia się „hɔf”, podobnie jak angielskie „tough” — twarde, „tɔf”. A książka? Oto i ona.

David L. Hough