

# بزن بریم سواری

سانی رالف بارگر و داروین هولمستروم

ترجمه زهرا یوسفی چایجان

نام کتاب: بزن بریم سواری  
مؤلفین: سانی رالف بارگر و داروین هولمستروم  
وضعیت فهرست نویسی و اطلاعات رکورد: فیبا  
صفحه آرا: محبوبه یوسفی چایجان  
شمارگان: ۵۰۰ نسخه  
نوبت چاپ: اول  
آدرس: میدان انقلاب، اول جمالزاده جنوبی،  
کوچه دانشور، پلاک ۱۲، واحد ۲  
تلفن: ۰۲۱۶۶۹۰۱۸۴۱-۰۹۱۲۲۲۳۰۲۶۹  
**ISBN:978-622-278-889-6**  
رده بندی دیویی: ۶۲۹/۲۸۴۷۵

سرشناسه: بارجر، رالف، ۱۹۳۸-م.  
مترجم: زهرا یوسفی چایجان  
مشخصات ظاهری: ۲۴۸ ص.  
ناشر: تهران؛ راز نهان، ۱۴۰۳  
ویراستار علمی: امیرحسین رضائی  
موضوع: موتور سیکلت سواری  
طراح جلد: زهرا یوسفی چایجان  
قیمت: ۳۵۰۰۰ تومان  
[www.raznahanbook.com](http://www.raznahanbook.com)  
[raznahanbook@gmail.com](mailto:raznahanbook@gmail.com)  
رده بندی کنگره: ۵/TL۴۴۰



## فهرست

مقدمه.....	۱
چرا موتورسواری کنید؟!.....	۱
فصل اول: تشریح جانور.....	Error! Bookmark not defined.
آناتومی یک موتورسیکلت.....	Error! Bookmark not defined.
قراردادن موتور در چرخه.....	Error! Bookmark not defined.
میل لنگ.....	Error! Bookmark not defined.
بلوکهای سیلندر.....	Error! Bookmark not defined.
پیستون، سیلندر، محفظه احتراق، سرسیلندر و سیستم مکش سوخت.....	Error! Bookmark not defined.
موتورهای چهارزمانه THE FOUR SROKES OF A FOUR SROKE.....	Error! ..... Bookmark not defined.
انواع انجین موتور.....	Error! Bookmark not defined.
تک سیلندر Single Cylinders.....	Error! Bookmark not defined.
V دوقلو یا V-Twins.....	Error! Bookmark not defined.
نیروی چرخشی Twisting Force.....	Error! Bookmark not defined.
ال دوقلو یا L-Twins.....	Error! Bookmark not defined.
دوقلوهای موازی Parallel Twins.....	Error! Bookmark not defined.
دوقلوهای برعکس، چهار و ششها Opposed Twins, Fours, and Sixes.....	Error! ..... Bookmark not defined.
سه گانه درون خطی Inline Fours.....	Error! Bookmark not defined.
کامپیوترها.....	Error! Bookmark not defined.
چهار خطی Inline Fours.....	Error! Bookmark not defined.
وی فورز – V 4s V-Fours.....	Error! Bookmark not defined.
مونتاز درایو نهایی FINAL DRIVE ASSEMBLY.....	Error! Bookmark not defined.
سیستمهای الکتریکی.....	Error! Bookmark not defined.
انتقال.....	Error! Bookmark not defined.

- Error! Bookmark not defined..... زین
- Error! Bookmark not defined..... حفاظت در برابر باد
- Error! Bookmark not defined..... موقعیت سواری
- Error! Bookmark not defined..... آنچه شما باید بدانید:
- Error! Bookmark not defined..... فصل دوم: انواع موتورها
- Error! Bookmark not defined..... چه سوار شویم:
- Error! Bookmark not defined..... در جاده و همچنین در خارج از جاده
- Error! Bookmark not defined..... موتورسیکلت‌های آنتیک (عتیقه) ANTIQUE MOTORCYCLES
- defined.
- Error! Bookmark not defined...CHOPPERS AND BOBBERS چاپرها و بابرها
- Error! Bookmark not defined..... مدیریت وسیله شما
- Error! Bookmark not defined..... "چقدر کوچک؟" خیلی کوچک است؟
- Error! Bookmark not defined..... افزایش تلفات
- Error! Bookmark not defined..... انواع خاص موتورسیکلت
- Error! Bookmark not defined....Dual Sports انواع دوآل اسپرت (دوئیل ورزشی)
- Error! Bookmark not defined..... Supermotards انواع سوپرموتارد
- Error! Bookmark not defined.....Cruisers انواع کروزر
- Error! Bookmark not defined... (ادوینچرز) ادوینچرز، توریستی، سفری، اسپورت
- Error! Bookmark not defined..... Sport Bikes موتورهای اسپرت
- Error! Bookmark not defined..... Standard استانداردها
- Error! Bookmark not defined..... آنچه شما باید بدانید:
- Error! Bookmark not defined..... فصل سوم: اصول رایید
- Error! Bookmark not defined..... (سوارکاری)
- Error! Bookmark not defined..... شش کنترل اساسی
- Error! Bookmark not defined..... کنترل‌های ثانویه
- Error! Bookmark not defined..... ضدفرمان
- Error! Bookmark not defined..... استارت زدن موتور، لنگ زدن آن

- Error! Bookmark not defined..... (کلاچ گرفتن)
- Error! Bookmark not defined..... ترمز زدن
- Error! Bookmark not defined..... (کندن، راه افتادن)
- Error! Bookmark not defined..... کلاه کاسکت (ایمنی)
- Error! Bookmark not defined..... کاپشن و شلوار سواری
- Error! Bookmark not defined..... چکمه و دستکش
- Error! Bookmark not defined..... آنچه شما باید بدانید:
- Error! Bookmark not defined..... فصل چهارم: ارزیابی موتورسیکلت کار کرده
- Error! Bookmark not defined..... چرا یک موتورسیکلت کار کرده بخریم؟
- Error! Bookmark not defined..... یک نکته احتیاطی در مورد "احیای شکستهها"
- Error! Bookmark not defined..... بازرسی مکانیکی
- Error! Bookmark not defined..... نمایندگیها در مقابل فروشنده خصوصی
- Error! Bookmark not defined..... شروع به کسب و کار
- Error! Bookmark not defined..... ارزیابی زیبایی
- Error! Bookmark not defined..... فرورفتگی به چه معناست؟
- Error! Bookmark not defined..... راهنمای قسمت به قسمت بازرسی موتورسیکلت مستعمل
- defined.**
- Error! Bookmark not defined..... الکتریک
- Error! Bookmark not defined..... شاسی بلند
- Error! Bookmark not defined..... بلبرینگ سر فرمان
- Error! Bookmark not defined..... لاستیک
- Error! Bookmark not defined..... قابها
- Error! Bookmark not defined..... بازوی چرخشی (خورشیدی) / سیستم تعلیق عقب
- Error! Bookmark not defined..... واحد محرک نهایی
- Error! Bookmark not defined..... ترمز
- Error! Bookmark not defined..... بررسی روغن
- Error! Bookmark not defined..... تست جاده

- Error! Bookmark not defined..... آنچه شما باید بدانید:
- Error! Bookmark not defined..... فصل پنجم: خرید یک موتورسیکلت
- Error! Bookmark not defined..... قیمت موتورسیکلت کار کرده
- Error! Bookmark not defined..... تأمین مالی یک موتور
- Error! Bookmark not defined..... بیمه موتورسیکلت
- Error! Bookmark not defined..... خرید یک موتورسیکلت نو
- Error! Bookmark not defined..... مراقب موتورهای جدید "تست بتا" باشید
- Error! Bookmark not defined..... پیدا کردن یک موتورسیکلت فروشی خوب
- Error! Bookmark not defined..... بخش خدمات
- Error! Bookmark not defined..... مذاکرات نهایی
- Error! Bookmark not defined..... کشیدن ماشه
- Error! Bookmark not defined..... آنچه شما باید بدانید:
- Error! Bookmark not defined..... فصل ششم: تکنیکهای پیشرفته سوار کاری
- Error! Bookmark not defined..... آگاهی از موقعیت
- Error! Bookmark not defined..... شکست دادن خطرات جاده
- Error! Bookmark not defined..... مرئی بودن و قابل مشاهده کردن خودتان
- Error! Bookmark not defined..... مناطق آگاهی
- Error! Bookmark not defined..... تقاطعها
- Error! Bookmark not defined..... نقاط کور
- Error! Bookmark not defined..... تغییر خط نرم
- Error! Bookmark not defined..... حفظ فضای امن
- Error! Bookmark not defined..... تمرین ترمز
- Error! Bookmark not defined..... سواری در باران
- Error! Bookmark not defined..... آنچه شما باید بدانید
- Error! Bookmark not defined..... فصل هفتم: زندگی با موتورسیکلت
- Error! Bookmark not defined..... نگهداری اولیه

**Error! Bookmark not defined.** حداقل شما به موارد زیر در کیت ابزار خود نیاز دارید:

**Error! Bookmark not defined.**..... تعویض روغن

**Error! Bookmark not defined.**..... نگهداری از زنجیر

**Error! Bookmark not defined.**..... سفر، تور (ادونچر)

**Error! Bookmark not defined.**..... PACKING FOR A TRIP سفر بستن برای یک

**Error! Bookmark not defined.**..... برنامه‌ریزی یک سفر

**Error! Bookmark not defined.**..... باشگاهها یک درصدی

**Error! Bookmark not defined.**..... کلپهای مامان و پاپا ۲٪

**Error! Bookmark not defined.**..... باشگاههایی برای نودو هشت درصد دیگر

**Error! Bookmark not defined.**..... آنچه شما باید بدانید:

**Error! Bookmark not defined.**..... ضمایم

## تقدیر و تشکر

می‌خواهم این کتاب را به همسرم زورانا که او هم موتورسوار<sup>۱</sup> تقدیم کنم. او هفت سال است که سوارکار است و اکنون سوار بر یک استریت گلاйд<sup>۲</sup> ۲۰۰۸ است. نه، من حتی سعی نکردم به او سواری را یاد بدهم.

-سانی بارگر<sup>۳</sup>

<sup>1</sup> Biker, Lady biker, Rider

<sup>2</sup> street glide 2008 (Harley Davidson motorcycle)

<sup>3</sup> SONNY BARGER

می‌خواهم از فریتز کلاب که من را به این پروژه وصل کرد، جیم فیتزجرالد به‌عنوان نیروی محرکه‌ای که آن را انجام داد و زورانا که به هماهنگی خلق کتاب کمک کرد، تشکر کنم. می‌خواهم از کن فاند و زک میلر در موتوربوکز تشکر کنم که به من اجازه دادند این پروژه را انجام دهم و همچنین از ویرایشگر ما پیتر هابارد و بقیه خدمه در ویلیام مورو/هارپر کالینز تشکر کنم. ما یلم به‌ویژه از سانی تشکر کنم که اشتیاق او به موتورسیکلت، انرژی این کتاب را فراهم کرد. بدون شک سانی فداکارترین موتورسواریست که تا به حال دیده‌ام. همچنین می‌خواهم از خانواده‌ام، به‌ویژه همسر، پت و پدرم، دین، که بهترین دوستان من هستند، تشکر کنم. من می‌خواهم این کتاب را به مادرم جوآن تقدیم کنم که در حین نوشتن کتاب درگذشت.

-داروین هولمستروم<sup>۴</sup>



## سخن مترجم

وقتی شما در حال مطالعه‌ی این کتاب هستید احتمالاً تا حدودی با خرده‌فرهنگ موتورسواری در سبک کروز و چاپر آشنا هستید. من نسخه‌ی این کتاب را به زبان اصلی خریدم و ترجمه کردم و از خواندن هر سطر آن لذت بردم زیرا متوجه شدم آن‌ها هر کاری که انجام می‌دهند، در رابطه با آن کتاب می‌خوانند، حتی موتورسواری. ما کتابی برای راهنمایی اشخاصی که قصد دارند موتور بخرند یا قصد دارند موتورسواری یاد بگیرند نداشتیم. موتورسیکلت‌های مسابقه‌ای، چه موتورهای خاکی (سبک کراس) یا مسابقه‌ای (ریس) جاده‌ای، تخصصی‌ترین موتورسیکلت‌ها هستند و راندن آن‌ها نیازمند آموزش و مهارت‌های تخصصی در پیست است. هدف من از ترجمه این کتاب، آشنایی با موتورسواری سبک جاده‌ای و کروز است؛ زیرا در کشور ما این سبک نوپاست و این مقوله در ایران بیشتر تجربی بوده و یا از پدر به پسر رسیده است. با خواندن این کتاب متوجه شدم که چقدر همه‌چیز خیلی خوب، کامل، دقیق و جزءبه‌جزء توضیح داده شده است. رالف بارگر در این کتاب همانند یک پدربزرگ مهربان است که نوازش را نصیحت می‌کند، از نحوه‌ی یافتن و خرید یک موتور تا چگونگی بستن کوله‌پشتی برای یک سفر. حتی از نحوه‌ی عوض کردن خط در اتوبان تا تعویض روغن موتورسیکلت به شما راهکار می‌دهد و نصیحت می‌کند! چه چیزی بهتر از نصیحت یکی از باتجربه‌ترین و پیرترین افرادی که در این باره می‌شناسیم؟ نویسنده آن‌قدر از واژه‌ها و جملات و مثال‌های نقض و زیبایی برای بیان تجربیات خود استفاده می‌کند که می‌خواهم به‌جای ترجمه‌ی دقیق فارسی خود کلمات، بیشتر از اصطلاحات این فرهنگ استفاده کنم تا بهتر به زبان نویسنده ادای دین کرده باشم و اصطلاحاتی که ترجمه‌ی فارسی ندارند را به همراه توضیحاتی کوتاه به زبان فارسی هم‌زمان در قسمت زیرنویس آوردم تا بهتر متوجه شوید. همچنین در فصل هفتم قسمت توضیح جعبه‌ابزار همراه، از تصاویر ابزارها برای شما استفاده کردم که در متن اصلی نبود. در انتها باید از خانواده‌ی عزیزم و همچنین از دوستانم آلن دهرونی نژاد و حسین مظاهری که به من برای انتشار این کتاب یاری رساندند تقدیر و تشکر کنم.

سپاس

زهرا یوسفی چایجان

اولین بانوی موتورسوار ایران در سبک کروز



عکس توسط: دیتر ریمن  
© by Dieter Rebmann

## مقدمه : چرا موتورسواری کنید؟!

در دهه ۱۹۷۰ مردم می گفتند: "سخت راید\* کنید، جوان بمیرید و یک جسد خوش قیافه را ترک کنید."<sup>۵</sup> مردم آن روزها حرف‌های احمقانه زیادی می زدند. من امروز در دهه هفتاد زندگی‌ام هستم و این جمله اکنون به نظرم احمقانه است. من برنامه‌ی بهتری دارم: "هوشمندانه سوار شوم، عمر طولانی داشته باشم و از پیری بمیرم". من به خوبی از خودم مراقبت می‌کنم. یک رژیم غذایی سالم دارم، هر روز ورزش می‌کنم و با خیال راحت سوار موتور می‌شوم. من این کار را انجام نمی‌دهم چون از مرگ می‌ترسم؛ بلکه من این کار را انجام می‌دهم چون هرچه بیشتر سالم بمانم، بیشتر می‌توانم موتورسیکلت سوار شوم!

اگر یک چیز باشد که می‌خواهم در مورد من بدانید، این است که من عاشق راید هستم. بسیاری از مردم چیزهای زیادی در مورد من می‌دانند، بیشتر به این دلیل که من یک کتاب درباره زندگی‌ام و دیگری درباره فلسفه‌ام نوشته‌ام. دیگران فکر می‌کنند که من را می‌شناسند زیرا در نیم قرن گذشته مطالب زیادی درباره من نوشته شده است. برخی از آن درست است، اما بیشتر آن‌ها مزخرف است و هیچ‌کدام به اینجا مربوط نمی‌شود. تنها چیزی که مهم است این است که من عاشق موتورسیکلت هستم؛ شما هم همین‌طور، وگرنه این کتاب را نمی‌خواندید.

اکثر دارندگان موتورسیکلت واقعاً راکبان جدی‌ای نیستند. آن‌ها شاید یک یا دو بار در تعطیلات آخر هفته و فقط زمانی که خورشید بیرون می‌آید، سوار می‌شوند. آن‌ها صبح از خواب بیدار نمی‌شوند و در سرما یا باران به سر کار نمی‌روند. اغلب آن‌ها به جای سوار شدن بر موتورسیکلت، سوار اتومبیل خود می‌شوند.

<sup>5</sup> Ride hard, die young, and leave a good-looking corpse

من این مدلی نیستم. وقتی صحبت از موتورسیکلت یا ماشین می‌شود، چاره‌ای نیست! من هر بار موتورسیکلت را می‌برم، مگر اینکه چیزی خیلی بزرگ برای حمل کردن داشته باشم، مانند خوراک اسب‌هایم که نشود با موتور برد. خیلی از اوقات در زندگی‌ام حتی ماشین نداشتم، اما همیشه موتورسیکلت داشتم. بارها بوده است که نمی‌توانستم هم ماشین و هم موتور بخرم، بنابراین همیشه موتور را به ماشین ترجیح می‌دهم. من و خانواده‌ام حتی مجبور شده‌ایم با موتورسیکلت برای خرید مواد غذایی بخریم، اما این راهی است که آن را ترجیح می‌دهم.

تبدیل شدن به یک سوارکار جدی، کار آسانی نیست و نیاز به فداکاری و کار سخت دارد، اما اگر موتورسواری در خون شما باشد، کار زیادی نمی‌توانید انجام دهید؛ فقط باید آن را بکنید و آن کار را انجام دهید.

من از همان اوایلی که به یاد دارم مجذوب موتورسیکلت بودم. از بچگی عاشق تماشای غرش موتورسیکلت‌ها در کنار خانه‌مان بودم. ما در خیابان هفدهم در شرق اوکلند زندگی می‌کردیم که در دهه ۱۹۴۰ هنوز یک شهر کوچک بود و خانه ما نزدیک تابلوی ایست بود که همه از آن استفاده می‌کردند. پلیس‌های موتورسیکلت در یک زمین خالی کنار خانه من می‌نشستند و منتظر می‌ماندند تا برای افراد ناآگاه علامت توقف را اجرا کنند. ساعت‌ها می‌ایستادم و پلیس‌ها را بعد از متخلفان راهنمایی می‌کردم. صدای موتورشان حالم را خوب می‌کرد.

وقتی بالاخره به سنی رسیدم که بتوانم سوار شوم، یک اسکوتر کوشمن گرفتم. من هرگز از اینکه با آن در اطراف محله‌مان سواری کنم، خسته نشدم. من آن صدا را دوست داشتم، احساس کردن وزیدن باد بر بدنم را نیز.

بعد از اینکه *The Wild One* را دیدم، فهمیدم که یک موتورسیکلت واقعی می‌خواهم. وقتی در سال ۱۹۵۶ از ارتش مرخص شدم، آن زمان موضوع عضویت در کلوب‌های خصوصی مردانه به نام باشگاه بوهم در منطقه خلیج در ایالت کالیفرنیا مهم بود. من باید تصمیم می‌گرفتم که آیا قرار است یک هیپی<sup>۶</sup> بشوم یا بایکر. موتورسواری را انتخاب کردم

<sup>۶</sup> Beatnik به معنای سرخورده از جامعه. پیروان این جنبش با اشعار و ادبیات خاص و در برابر نظام‌های خشک و خشن جامعه مقاومت می‌کردند و با پوشیدن لباس‌های پاره و از مد افتاده و اصلاح نکردن مو و رفتار غیرمتعارف، بیزاری خود را از جامعه آن زمان

و خوشحالم که این کار را انجام دادم زیرا موتورسیکلت‌ها هنوز در همه‌جا هستند در حالی که بیت‌نیک‌ها و هیپی‌ها مدت‌هاست از بین رفته‌اند.

به محض اینکه از ارتش به خانه برگشتم یک موتور ایندین اسکوت (پیشاهنگی) مدل ۱۹۳۷ خریدم. در آن زمان، من خیلی جوان بودم و نمی‌توانستم به‌طور قانونی یک موتورسیکلت در ایالت کالیفرنیا داشته باشم، بنابراین مجبور شدم آن را به نام خواهر بزرگ‌ترم بخرم. علی‌رغم سنم، در دهه ۱۹۵۰ هیچ‌کس اهمیتی نمی‌داد که سوار آن شوم. اگر راه می‌رود پس می‌توانید سوار آن شوید، چه گواهینامه داشته باشید یا نه.

ایندین اسکوت راه می‌رفت، اما در شرایط عالی نبود. این یک دریاچه کناری V-twin 5 اینچ مکعبی (۷۵۰ سی‌سی) بود که در یک روز خوب حدود ۲۵ اسب بخار قدرت داشت. اگر واقعاً با آن گاز می‌دادید، ممکن بود زمانی که در اوج خود بود با سرعت ۷۵ مایل در ساعت می‌رفت، اما زمانی که آن را خریدم، از بهترین روزهایش خیلی گذشته بود و به اندازه‌ی کافی قابل اعتماد نبود که در بزرگراه سربلند بیرون بیاید. در مدت کوتاهی که مالک آن بودم، هرگز شهر اوکلند را ترک نکردم.

در عرض چند ماه اولین هارلی‌ام را داشتم، یک ناکل‌هد<sup>۷</sup> مدل ۱۹۳۶ که با احتساب مالیات، ۱۲۵ دلار هزینه داشت. این یک موتور بسیار بهتر بود، یک موتورسیکلت ۶۱ اینچی<sup>۸</sup> مکعبی که برای سفرهای طولانی‌تر مناسب بود. من آن را بازسازی کردم و در بشکه‌های سیلندر و یک چرخ طیار از یک سر بند ۷۴ اینچی مکعبی قرار دادم.

بعداً با گذاشتن فلاپیول از یک فلت هد ۸۰ اینچ مکعبی آن را تیون کردم. من سوار آن موتورسیکلت در سراسر کالیفرنیا شدم. وقتی موتور رو ترک‌وندم (خراب کردن به معنای واقعی کلمه)، آن را به یک موتور پانهد ۱۹۵۸ تا ۸۰ اینچ ارتقا دادم و سوارش شدم تا اینکه آن را با یک اسپورتستر<sup>۹</sup> جدید ۱۹۶۱ مدل عوض کردم. من ۵۰۰ دلار برای ناکلهد گرفتم و هنوز ۴۰۰ دلار برای اسپورتستر جدید بدهکار بودم که در آن زمان مبلغ زیادی به نظر می‌رسید،

نشان می‌دادند. (شاعران نسل بیت) تلاش می‌کردند شعر را از تصنع آکادمیک و قوانین خشک آن آزاد کنند و آن را به خیابان‌ها و بین مردم بکشاند. آن‌ها در کافی‌شاپ‌ها و بارها جمع می‌شدند و بحث می‌کردند و با موسیقی جاز سیاه‌پوستان سرگرم می‌شدند.  
<sup>۷</sup> Knucklehead. طراحی موتور برند هارلی دیویدسون از سال ۱۹۳۶ تا ۱۹۴۷ میلادی. این نام به دلیل شکل متمایز جعبه‌های آلایز کروم - نیکل جلا داده شده در بالای هر سیلندر به آن اطلاق می‌شود.

<sup>۸</sup> 1000 cc

<sup>۹</sup> Sportster XLCH

اما ارزشش را داشت. اسپورت‌ها داغ‌ترین بایک‌هایی بودند که در آن زمان می‌توانستید بخرید. آن‌ها دور آن دوقلوهای بزرگ حلقه زدند (منظور انجین توآین). من هفت سال سوار XL شدم.

از زمان موتور ایندین اسکوت به بعد، من هرگز بدون موتورسیکلت نبودم. این بیش از پنجاه سال پیش بود و من امروز مانند دوران کودکی از موتورسواری لذت می‌برم. این هنوز تنها راهی است که من سفر می‌کنم. اگر شما هم مثل من هستید و می‌خواهید بدون توجه به هر اتفاقی موتورسیکلت سوار شوید، وقت آن است که فکر را کنار بگذارید و شروع به انجام کار کنید. پپر و شنا کن. در فصل‌های بعدی توضیح خواهم داد که برای تحقق آن چه کاری باید انجام دهید، اما در طول کتاب بر اهمیت آموزش صحیح تأکید خواهم کرد. اجازه ندهید دوستان یا اعضای خانواده به شما آموزش موتورسواری بدهند: این کار را درست انجام دهید و در کلاس رایید شرکت کنید. ما در مورد انواع کلاس‌های موجود در فصل‌های آینده صحبت خواهیم کرد، اما در حال حاضر تنها چیزی که باید بدانید این است که تکمیل یک کلاس موتورسواری امن‌ترین راه برای تمرین مهارت‌هایی است که در کتاب "Let's Ride" پوشش می‌دهیم.

حرف زدن درباره چگونگی "رایید با موتورسیکلت" آسان‌تر از انجام دادن آن است. بسیاری از بقیه این کتاب به شما می‌گویند که وقتی تصمیم گرفتید یک موتورسیکلت سوار شوید، چه کاری انجام دهید، اما قبل از اینکه موتور خود را برای اولین بار روشن کنید، چالش‌ها شروع می‌شوند. شما باید با نگرانی‌های عزیزانتان کنار بیایید. به محض اینکه به مردم بگویید که به موتورسواری علاقه دارید، شروع به شنیدن جریان بی‌پایانی از اظهارها خواهید کرد، که عمدتاً برخی از انواع مختلفی از "موتورسیکلت خطرناک هستند!" این درست است - موتورسیکلت خطرناک است، اما هی، زندگی نیز به خودی خود خطرناک است! هر کاری که انجام می‌دهید تا حدی خطرآفرین خواهد بود. حتی انجام هیچ کاری خطرناک است زیرا نرم و چاق می‌شوید و سپس بر اثر بیماری قلبی خواهید مرد. به‌رحال مرگ تنها اتفاق حتمی در زندگی است. (حرف حق)

مهم نیست چه کاری انجام می‌دهید، یک نفر در جایی به شما می‌گوید که خطرناک است. اگر به تک‌تک آن‌ها گوش می‌دادید، هرگز کاری انجام نمی‌دادید. ممکن است با موتورسیکلت خود تصادف کنید و صدمه ببینید یا کشته شوید، اما ممکن است از کنار جاده

بیفتید و یا توسط اتوبوس زیر گرفته شوید یا امشب با یک تکه مرغ سرخ شده خفه شوید! از نظر آماری، وان حمام شما ممکن است به اندازه‌ی موتورسیکلتتان خطرناک باشد. سالانه هزاران نفر بر اثر افتادن در وان حمام خود می‌میرند، اما هیچ‌کس به شما نمی‌گوید که حمام نکنید!

خواهرم و پدرم هر دو سعی کردند من را از موتورسواری منصرف کنند. پدرم با دوستانش به رایدمی‌رفت، اما وقتی یکی از دوستان خویش صدمه دید، موتورسواری را ترک کرد. او حتی بعد از آن اتومبیل راندن را متوقف کرد - همه‌جا سوار اتوبوس شد. او هرگز از نگران بودن راجع به من بی‌خیال نشد، اما از تصمیم من برای موتورسواری حمایت کرد. فقط خود شما می‌توانید تصمیم بگیرید که آیا آزادی و هیجانی که یک موتورسیکلت می‌تواند ارائه دهد ارزش سطح ریسک را دارد یا خیر. اگر شما هم مثل من هستید و موتورسواری در خون شماست، فقط یک پاسخ وجود دارد: "بله."

من کارهای زیادی انجام داده‌ام که خطرناک‌تر از موتورسواری بودند. سیگار کشیدن بیشتر از موتورسیکلتسواری به کشتن من نزدیک بود. مصرف مواد مخدر در اوایل چهل سالگی باعث حمله‌ی قلبی در من شد. اما راندن موتورسیکلت باعث شده من در طول سال‌ها فعال باشم و احساس جوانی و سرزندگی داشته باشم، بنابراین برای من موتورسیکلتسواری خطرش کمتر از خطرات موجود است.

هنگامی که مزایا و معایب موتورسیکلتسواری را سنجیدید و به این نتیجه رسیدید که پاداش‌ها ارزش ریسک را دارند، باید تمام تلاش خود را انجام دهید تا این خطرات را به حداقل برسانید. موتورسیکلتسواری خطرناک است، اما شما می‌توانید کارهای زیادی برای ایمن‌سازی آن انجام دهید. بیشتر این کتاب در مورد راه‌هایی برای جلوگیری از خطرات غیرضروری و مدیریت خطراتی که نمی‌توانید از آن‌ها اجتناب کنید، بحث می‌کند. اما ابتدا، بیایید در مورد پاداش‌های موتورسواری بحث کنیم و برخی از افسانه‌هایی را که در اطراف موتورسواران رشد کرده‌اند، از بین ببریم.

وقتی مردم می‌شنوند که شما می‌خواهید موتورسیکلتسواری کنید، با هر استدلالی که به ذهنشان می‌رسد سعی می‌کنند شما را از این موضوع منصرف کنند، اما نمی‌توانند با این واقعیت که موتورسیکلت برای داشتن و کارکردن به صرفه است بحث کنند. برای شروع، خرید موتورسیکلت ارزان‌تر از اتومبیل است. گران‌ترین موتورسیکلت‌ها تقریباً به اندازه‌ی

یک سدان معمولی خانواده قیمت دارند و ارزان‌ترین موتورسیکلت‌های جدید، ارزان‌تر از یک خودروی ساب کامپکت دست‌دوم هستند. اگر از شهرهای اطراف خرید کنید، می‌توانید یک موتورسیکلت گران‌قیمت جدید مانند ویکتوری وگاس را با قیمتی در حدود ۱۵۰۰۰ دلار انتخاب کنید که کمتر از هزینه‌ای است که برای یک کامپکت جدید مانند هوندا سیویک می‌پردازید. شما می‌توانید یک موتورسیکلت مناسب و قابل‌اعتماد را با کمتر از ۵۰۰۰ دلار و در برخی موارد بسیار کمتر از این مبلغ تهیه کنید. تنها خودروهایی که این روزها می‌توانید با این قیمت تهیه کنید، تقریباً برای زباله‌دانی آماده هستند.

موتورسیکلت‌ها در مصرف سوخت نیز کارآمد هستند. بزرگ‌ترین و مجلل‌ترین موتورسیکلت نسبت به سبک‌ترین خودرو، بنزین کمتری مصرف می‌کند. مقرون‌به‌صرفه‌ترین خودروهای گازسوز به‌طور متوسط ممکن است ۳۰ مایل در هر گالن حرکت کنند و خودروهای هیبریدی بیش از ۳۵ مایل در هر گالن نمی‌رسند. در همین حال، بزرگ‌ترین و مجلل‌ترین موتورهای تور معمولاً حدود ۳۵ تا ۴۰ مایل در هر گالن دریافت می‌کنند، اما موتورهای کوچک‌تر به‌راحتی می‌توانند ۵۰ تا ۶۰ مایل در هر گالن داشته باشند. قیمت بنزین به‌طور سنتی در بالا و پایین در نوسان است، اما با تمام صحبت‌هایی که درباره «پیک نفت» می‌شود، شرط می‌بندم که در بلندمدت، قیمت سوخت بسیار بالاتر از امروز می‌شود. هرچه قیمت‌ها بیشتر بالا بروند، با موتورسواری در پول بیشتری صرفه‌جویی خواهید کرد.

بسیاری از ایالت‌ها همچنین به موتورسیکلت‌ها اجازه می‌دهند از خطوط وسایل نقلیه پرشمار خود استفاده کنند، به این معنی که می‌توانید در آزادراه‌های شهری شلوغ‌تر با موتورسیکلت تردد کنید تا با خودرو. راه دیگر برای صرفه‌جویی در هزینه‌ی موتور، هزینه‌های پارکینگ است. پارکینگ‌ها اغلب برای موتورسیکلت‌ها نسبت به خودروها هزینه‌ی کمتری دریافت می‌کنند که منطقی است زیرا موتورسیکلت‌ها فضای کمتری را اشغال می‌کنند. اگر به اندازه‌ی کافی باهوش باشید، حتی می‌توانید مکان‌هایی را پیدا کنید که به موتورسیکلت‌ها اجازه‌ی پارک رایگان می‌دهند. به‌عنوان مثال، اگر رستوران یا مکان تجاری دیگری را که متعلق به یک موتورسوار است پیدا کردید، ممکن است به شما اجازه دهد موتور خود را در کوچه یا محل بارگیری پشت ساختمان پارک کنید. این یکی دیگر از مزایای موتورسواری را نشان می‌دهد: برادری در بین موتورسواران وجود دارد.



به محض اینکه موتورسواری را شروع کردید، متوجه خواهید شد که بخشی از جامعه‌ی بزرگ‌تری به نام موتورسواران هستید. اولین چیزی که متوجه می‌شوید این است که موتورسواران دیگر برای شما دست تکان می‌دهند، حتی اگر آن‌ها را اصلاً نمی‌شناسید. در اینجا یک توصیه وجود دارد - دستت را تکان بده و کمی به عقب برگرد - فرقی نمی‌کند که راکب دیگر بچه‌ای با موتور اسپرت باشد یا مسافر ماجراجویی که با یک موتور دامنظوره‌ی بزرگش در سراسر جهان سفر می‌کند (ما در مورد انواع موتورها و سوارکارانی که بعداً با آن‌ها آشنا خواهید شد صحبت خواهیم کرد)، یا عضو باشگاه یک درصدی؛ آن سواری که برای شما دست تکان می‌دهد، تصدیق می‌کند که شما دو نفر در این مسیر با هم هستید. حداقل کاری که می‌توانید انجام دهید این است که به سوارکار دیگر اطلاع دهید که پیام را دریافت کرده‌اید.

دست تکان دادن به روزهای اولیه سوارکاری برمی‌گردد. وقتی شروع به سواری کردم، موتورها آن قدر غیرقابل اعتماد بودند که طی کردن شصت مایل از اوکلند تا سن خوزه یک سفر بزرگ به حساب می‌آمد. ممکن است در تمام طول راه فقط یک موتورسیکلت دیگر را ببینید، بنابراین وقتی دیدید، برای او دست تکان دهید. او حتی ممکن است توقف کند و یک فنجان قهوه با شما بنوشد.

حداقل تا حدودی این برادری در نتیجه هیستوری ضد موتورسیکلت - که ایالات متحده را در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم آلوده کرد - به وجود آمد. با گسترش کمونیزم در سراسر جهان و به دست آوردن بمب اتمی اتحاد جماهیر شوروی، نمی‌توان مردم را به خاطر ترس از چیزی غیرعادی سرزنش کرد و در آن روزها موتورسواری قطعاً غیرعادی بود. من اولین بار در سال ۱۹۵۸ در حالی که در یک غذاخوری *Dougie's Diner* در خیابان بیست و سوم بودم با این تعصب نسبت به موتورسیکلت روبه‌رو شدم. من به‌تازگی از کارم اخراج شده بودم و جلوی آن ناهارخوری نشسته بودم که یک پلیسِ سمج آمد و به من گفت که روز قبل برای دیدن رئیس‌م رفته بود. فهمیدم او کسی بود که باعث اخراج من شد. از آن روز به بعد، به تدریج اوضاع بدتر شد. چند روز قبلش برگه‌ی جریمه‌ی سرعت را گرفتم. مأمور اداره مهاجرت و گمرک (ICE) مرا جوری تحت فشار قرار داد و با من رفتار کرد که انگار یک سگ لعنتی هستم. من پول زیادی در مالیات‌های ایالتی و فدرال پرداخت کرده‌ام،

با این حال وقتی سوار موتورسیکلت خود در یک بزرگراه عمومی می‌شوم چنین رفتاری با من می‌شود.

زمانی که من شروع به سواری کردم، وقتی مردم در مورد موتورسیکلت صحبت می‌کردند، معمولاً در مورد هارلی یا ایندین (هندی، سرخپوستی) صحبت می‌کردند. در برخی از مناطق کالیفرنیا، آن‌ها ممکن است در مورد یک موتورسیکلت تریومف یا یک موتور بریتانیایی دیگر صحبت کنند، اما برای اکثر مردم ایالات متحده، کلمه‌ی موتورسیکلت به معنای هارلی یا ایندین است. با آن موتورها باید می‌دانستید که چگونه آن‌ها را تعمیر کنید تا آن‌ها را سرهم نمایید. فقط هرکسی که کیف پول چاقی داشته باشد نمی‌تواند وارد یک نمایندگی موتورسیکلت شود و با یک موتور جدید سوار شود، زیرا در آن روزها به همان اندازه که برای موتورسواری وقت صرف می‌کردید، باید روی موتورتان کار می‌کردید. هر بار که موتورسواری می‌کردید، احتمال زیادی وجود داشت که قبل از بازگشت به خانه مشکلی پیش بیاید.

این روزها موتورها بسیار قابل اعتمادتر هستند و همه تلفن همراه دارند. اگر مشکلی پیش آمد، می‌توانید برای کمک فقط یک تماس بگیرید. اما در آن زمان اگر موتور شما خراب می‌شد، دو انتخاب داشتید: آن را تعمیر کنید یا پیاده بروید. موتورسوار بودن در روزهای اولیه موتورسواری به این معنی بود که شما باید یک مکانیک موتورسیکلت شایسته نیز می‌بودید. در سال ۱۹۵۸ با مردی به نام ارنی براون که در آن زمان نائبرئیس باشگاهی بود سوار موتور شدم. ما به لس‌آنجلس رفتیم و موتور من خراب شد. کنار جاده نشسته بودیم که موتورسوار دیگری به نام ویک بتنکورت برای کمک ایستاد. معلوم شد که او رئیس شعبه‌ای دیگر از همان باشگاه بوده است.

من حتی نمی‌دانستم که باشگاه ما یک شعبه در آن پایین دارد. ما باشگاه خود را تأسیس کرده بودیم زیرا یک پیچ جالب از یک باشگاه منحل شده پیدا کرده بودیم و این پیچ را دوست داشتیم. ما حتی نمی‌دانستیم که بخش‌های دیگری از باشگاه وجود دارد. این اولین باری بود که متوجه شدیم بخشی از چیزی بزرگ‌تر از باشگاهی هستیم که من و دوستانم شروعش کرده بودیم و یکی ما را به باشگاه آن‌ها برد و یک گیربکس جدید روی موتور من گذاشت. او همچنین چیزهای زیادی به من آموخت و اینکه برادری چیست.

تمایل موتورها به خرابی دائمی، کثیف شدن و غیره، سوار شدن موتورسیکلت را برای اغشاری که تحصیل کرده بودند، کت شلوارهای شیک می‌پوشیدند که اغلب نیز معلمین

مدرسه و یا کارمند بانک بودند، ممنوع می‌کرد. این ماجرا موتورسیکلت‌سواری را کم‌وبیش به یک فعالیت خاص تبدیل کرد که باعث ایجاد شکاف طبقاتی بین سوارکاران و غیرسواران شد که برای نسل‌ها از بین نرفت.

دلیل دیگری که باعث ترس شهروندان آمریکایی از موتورسیکلت شد، مطبوعات بود. تا زمانی که روزنامه‌ها وجود داشتند، ناشران روزنامه‌هایی نیز بودند که متوجه شده بودند: ترس، روزنامه‌ها را می‌فروشد. در روزهای عجیب پس از جنگ جهانی دوم، روزنامه‌نگاران بیش از هر زمان دیگری از ترساندن مردم سوءاستفاده کردند. مثلاً ترساندن آدم‌ها از عصبانیت یک آمریکایی معمولی در اواخر دهه ۱۹۴۰ زیاد کار سختی نبود. هرچیزی که نمایانگر چیزی ناشناخته بود، ترسناک بود و افرادی که موتورسیکلت سوار می‌شدند مقوله‌ی ناشناخته‌ای را نشان می‌دادند. تماشای دسته‌ای از موتورسواران با موهای و ریش‌های چرب که در پمپ بنزین غر می‌زدند کافی بود تا یک مرد آمریکایی از طبقه‌ی متوسط شلوارش را خیس کند! آن چیزی که از "ترس یک آمریکایی معمولی" از ناشناخته‌ها سوءاستفاده می‌کرد، مجلات و روزنامه‌های آن روز بودند که به سرعت پخش می‌شدند (به یاد داشته باشید، زمانی که تقریباً کسی تلویزیون نداشت) داستان‌هایی درمورد هرچیزی و که مردم را می‌ترساند منتشر می‌شد، خواه کمونیست، نفوذی‌ها، اشیاء پرنده ناشناس یا تعدادی از بچه‌ها که با موتورسیکلت‌هایشان اوقات خوشی دارند. اگر چیزی به اندازه‌ی کافی ترسناک برای فروش روزنامه‌ها و مجلات نبود، روزنامه‌ها و مجلات فقط خلاف حقیقت را تا زمانی که فروش پرشورتر می‌شد، گسترش می‌دادند.

در بیشتر موارد، تقریباً هرکسی که می‌بینم کنار می‌آیم. مردم از ناشناخته‌ها می‌ترسند، اما به محض اینکه شما را بشناسند، همان‌طور با شما رفتار می‌کنند که شما با آن‌ها رفتار می‌کنید. اگر با مردم محترمانه رفتار کنید، معمولاً در ازای آن با شما با احترام برخورد خواهند کرد. اگر کسی به من حمله کند، از خودم دفاع می‌کنم، اما برای ترساندن مردم به طرف آن‌ها نمی‌روم. اما مشکل زمانی پیش می‌آید که مردم بسیاری از چیزهای دیوانه‌واری که درباره من نوشته می‌شود را می‌خوانند و فکر می‌کنند که باید بترسند. و اگر روزنامه‌ها و مجلات بفروشند، مطبوعات هر داستان دیوانه‌واری که فکر می‌کنند مردم باور می‌کنند را چاپ می‌کنند.

این دقیقاً همان کاری است که آن‌ها با یک رالی موتورسیکلت انجام دادند که در شهر کوچک هالیستر<sup>۱۰</sup>، کالیفرنیا، در تعطیلات چهارم ژوئیه سال ۱۹۴۷ کمی پرسروصدا شد. حدود چهارهزار موتورسیکلت سوار در آن آخر هفته به شهر آمدند، عمدتاً برای شرکت در مسابقاتی که از سوی سازمان حمایت مالی برگزار می‌شد؛ AMA (انجمن موتورسواران آمریکا). جمعیت بسیار بیشتر از انتظار شهر بود و اوضاع کمی شلوغ شد.

گزارش‌های شاهدان عینی از مواردی مانند پرتاب بادکنک‌های پر از آب توسط موتورسواران، پرتاب چرخ‌های پره‌دار (نوعی دارت) در خیابان اصلی و به‌طور کلی سوار شدن در اطراف شهر با غرغر و سروصدا و فریاد حکایت دارد. چند دعوای ناشی از مستی و بیش از یک مسابقه‌ی خیابانی کوچک وجود داشت، اما به‌جز چند ابزار دزدیده شده از یک تعمیرگاه لاستیک، هیچ جرم واقعی‌ای رخ نداد. یک مرد به دلیل سوختن در رادیاتور ماشینی که بیش از حد گرم می‌شد دستگیر شد. زمانی که دوستش وینو ویلی از باشگاه موتورسیکلت جنگنده‌های Booze برای نجات او از زندان رفت، او نیز به دلیل مستی دستگیر شد.

در مجموع بیست و نه نفر به دلیل مستی، قرار گرفتن در معرض جامعه به‌صورت ناشایست و تخلفات رانندگی دستگیر شدند، اما در مجموع موتورسواران در هنگام آمدن خودروی سواری به شهر کمی بیشتر از گاوچران‌ها شلوغ کرده بودند. سرانجام یکی از پسرها سوار موتورسیکلت خود شد و وارد یک بار شد و صاحبش را وادار کرد تا با گشت بزرگراه کالیفرنیا تماس بگیرد تا همه‌جا را پاکسازی و مهمانی را متوقف کند.

رویداد هالیستر به‌عنوان یک مهمانی خوب دیگر در چهارم ژوئیه در یک شهر کوچک در تاریخ ثبت می‌شد اگر یک عکاس، انبوهی از بطری‌های خالی آبجو را دور یک موتورسیکلت قرار نمی‌داد و یک مرد کنار آن روی موتور ژست نمی‌گرفت. او عکس به دست آمده را به مجله لایف<sup>۱۱</sup> فروخت، مجله‌ای که آن را با داستانی کوتاه درمورد اینکه چگونه انبوهی از موتورسواران در حال فرود آمدن به کشور جهنمی برای نابود کردن همه‌چیز در مسیر خود بودند، منتشر کرد. در عرض چند هفته موتورسواران به‌جای کمونیست‌ها به‌عنوان دشمن شماره یک عمومی جایگزین شدند با توجه به اینکه اکثر موتورسواران در آن زمان میهن‌پرستان شریفی بودند خدمت به کشورشان در جنگ جهانی ... ❖ [ادامه در فایل اصلی](#) ←

<sup>10</sup> Hollister

<sup>11</sup> Life