

## ПОСАДКА ВОДИТЕЛЯ

---

### Руки

Ваше первое желание – вцепиться в байк. Но вы должны научиться доверять ему.

Становятся ли ваши предплечья сильнее от вождения мотоцикла? Устают ли ваши руки от долгого вождения со множеством поворотов? Вот только два признака неправильной посадки (вообще-то их гораздо больше). О чем же сигнализируют эти индикаторы? О том, насколько хорошо вы овладели искусством посадки. По сути, это отдельная технология, со своими правилами. Это способ соответствовать или не соответствовать конструкции мотоцикла. И это еще один способ борьбы с ПИСами.

Вы сжимаете руки или они делают это самостоятельно? Честный ответ на этот вопрос и есть лучшее доказательство того, что это самый настоящий ПИС. Есть и еще одно доказательство. Пройдите несколько поворотов подряд на максимальной для вас скорости и зафиксируйте тело, не расслабляйтесь. Для большинства водителей это единственный способ понять, что происходит. Обычно они не понимают, насколько они зажаты, пока не сбросят скорость. Является ли такая реакция автоматической?

### ПИС №2

В результате опроса, проведенного среди 8000 водителей, в классе “нежелаемые условия вождения” победил ПИС №2 – **слишком сильное сжатие руля**. Причины для этого **неосознанного действия** те же, что и для ПИСа “сброс/добавление газа”. И единственное сообщение, которое пытаются до тебя донести мышцы твоих рук это: пожалуйста, дай кислорода, мы голодаем.

Простой совет – расслабьтесь. Но вот выполнить его очень сложно. Если бы существовал способ как-то обмануть эти реакции, я бы вам сказал. Но такого способа нет. Единственный способ – использовать понимание. Давайте попробуем.

### Требования мотоцикла

При ускорении передок разкружается и рыскает. Причина – вы слишком сильно держитесь за руль.

**При движении мотоцикла переднее колесо рыскает всегда.**

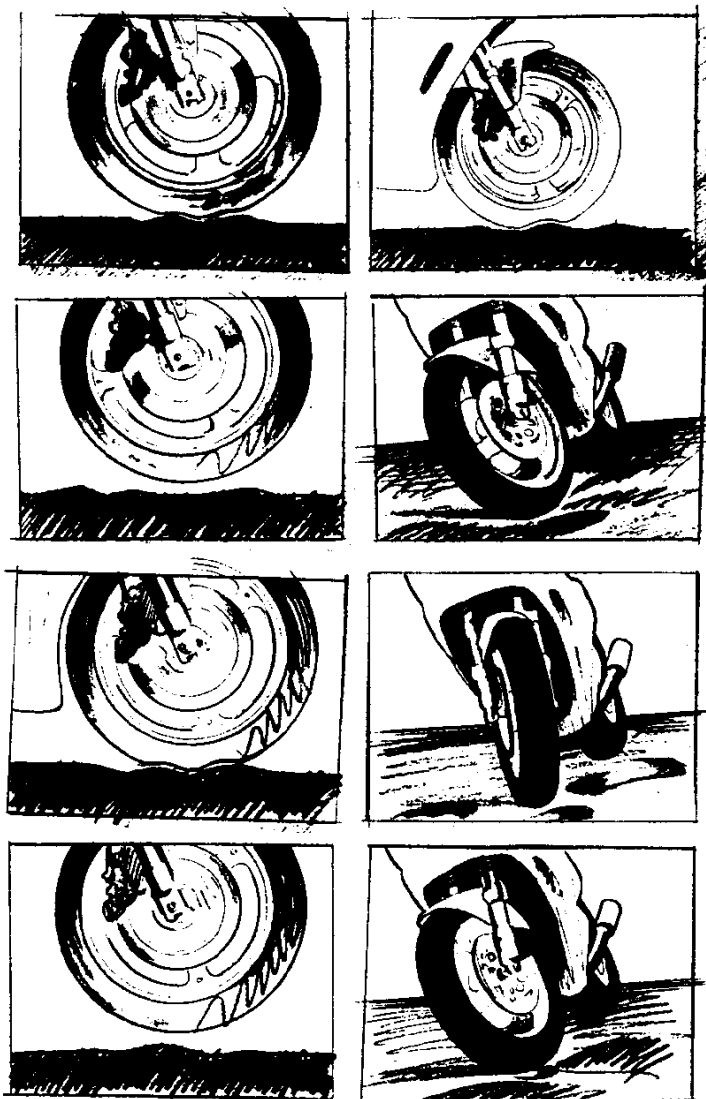
Величина этого рысканья зависит от дорожного покрытия, скорости и состояния подвески. Многие не понимают, что такое рысканье **необходимое** условие работы подвески. Подвеска состоит из двух

Во время сезона мы постоянно увеличиваем вынос. В конце сезона угол примерно на 10 градусов меньше, чем в начале.

Не судите о скорости по ошибкам. Медленный вход, когда вы не стискиваете руль и позволяете мотоциклу работать, улучшает результаты.

частей (1) шин и (2) амортизаторов и вилки. Шины поглощают часть нервноостей, потому что они резиновые. Когда достигается предел их гибкости, в дело вступают пружины и амортизаторы. А что происходит, когда и они не могут справиться? **Вилка двигается из стороны в сторону** . Почему она так двигается?

Когда и шины и подвеска достигают предела, это немедленно приводит к перераспределению веса. Тяжелый-легкий, легкий-тяжелый. Увеличение пятна контакта (в момент, когда шина нагружена) заставляет вилку поворачиваться внутрь. При разгрузке вилка стремится занять нулевое положение, соответствующее углу наклона байка. Однако она слегка проскакивает и выворачивается в другую сторону. В это время колесо наезжает на еще одну точку и цикл загрузка/разгрузка повторяется. И так далее. Вот почему рыскает передок.



Рысканье начинается, когда колесо наезжает на кочку, шина и подвеска сжимаются, и колесо немного смещается от центра.

Когда подвеска рагружается, колесо стремится занять центральное положение, но немного проскакивает.

Снова кочка, и снова колесо проскакивает центральное положение.

Цикл повторяется снова и снова. Колесо пыгается стабилизироваться в центральном положении. Этот необходимый процесс не требует вмешательства водителя.

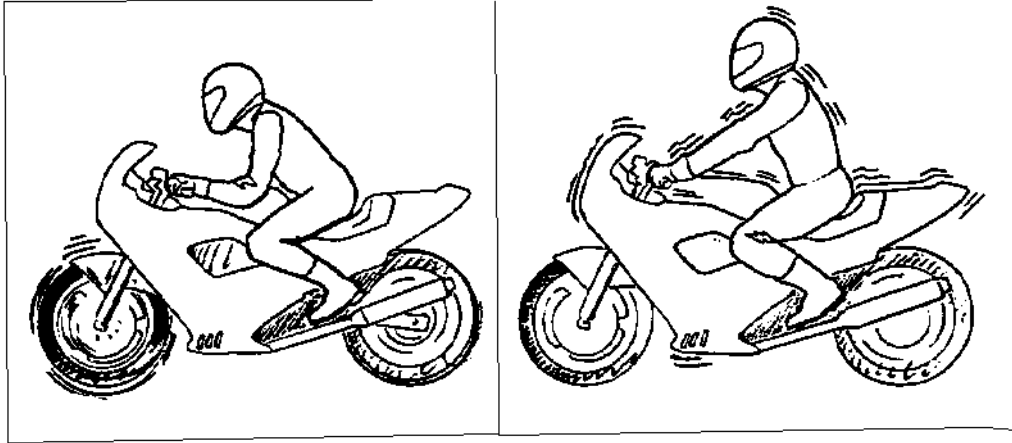
## Борьба с рысканьем

Правильная настройка позволяет вам расслабиться при вождении. Главное – баланс: передок достаточно загружен для быстрого входа в поворот, но не более того.

Никто не силен настолько, чтобы остановить рысканье. Более того, **если даже кто-то и сможет это сделать, начнется дикий вобблинг и мотоцикл полностью выйдет из-под контроля**. Хорошая новость - если подшипник вилки не имеет люфта, а подвеска не заедает, то рысканье не передается на корпус байка. Плохая новость – рысканье все же передается **через водителя**, если он находится под воздействием ПИС №2.

Отличный пример – вождение кроссового мотоцикла по песку. Вцепитесь в руль изо всех сил - байк будет очень нестабильным и, скорее всего, упадет. Ослабьте хватку, и байк поедет прямо, хотя передняя вилка будет интенсивно работать. Езда по продолжным неровностям тоже может служить примером, пусть и не таким ярким.

Если вы в расслабленном состоянии, рыскает только передок. Если вы напряжены – колебания через ваше тело передаются на весь мотоцикл.



### Крепко значит широко

На быстрых трассах вам нужен большой вынос для большей стабильности. На медленных трассах делайте угол наклона вилки покруче, а пружины – помягче.

Слишком крепкая хватка заставляет байк распрямлять траекторию в повороте. Из-за самокоррекции и подпрыгивания переднего колеса центробежная сила выносит мотоцикл наружу. Кроме того, на внутреннюю рукоятку давление больше, поэтому водителем выталкивается байк **наружу**.

### Рулевой демпфер

Когда и вы и байк работаете правильно, демпфер вообще не нужен. Мой всегда настроит на самый минимум.

Он не устраняет рысканье, он уменьшает его амплитуду и интенсивность. Поскольку демпфер устанавливается далеко впереди, рычаг получается коротким и он – при правильной настройке - не передает колебания на весь мотоцикл. Демпфер не борется с ПИС №2, если вы вцепитесь в руль – мотоцикл затрясется, не зависимо от того, есть демпфер или нет. Демпферы необходимы современным мотоциклам, с их крутым углом наклона вилки, короткой базой и большой мощностью.

## Воблинг

На самом деле, при загрузке передка байк начинает сносить. Он трясется, потому что сцепление с дорогой то исчезает, то появляется. Но обычно именно водитель ухудшает ситуацию.

Чем быстрее вы едете, тем сильнее рысканье, особенно в поворотах, когда передок разгружен и не может эффективно отслеживать неровности. Насколько это плохо? – спросите вы себя. Если мотоцикл исправен, демпфер правильно настроен, все зависит от вас! Расслабьтесь. Преодолеть ПИС №2 осень трудно. Но “дать передку работать” – стандартный прием вождения, который полностью соответствует конструкции мотоцикла.

**Слишком сильно сжимание руля – самая главная причина проблем с управляемостью.**

---

Согните кисти и локти, и ваша посадка станет более расслабленной. Относитесь к байку как к другу и он не станет вашим противником.  
ДГ

---