

## ПОСАДКА ВОДИТЕЛЯ

---

### Человек и машина

Не старайтесь выжать из байка максимум на первых двух тренировках.

Верите ли вы в стабильность мотоцикла? Предсказуем он или нет? Какую роль играете лично вы?

#### Предсказуемость

Не надо всегда винить себя. Даже если вы все делаете правильно, меняются окружающие условия, подвеска не всегда работает одинаково. Возможно дело не в вас, просто байку нужны дополнительные настройки.

Ваш байк предсказуем практически в любой ситуации, например, во время заноса (см. предыдущую главу). Именно водитель является темной лошадкой, непредсказуемой и нестабильной частью системы. И единственной проблемой водителя являются ПИСы. Однако, среди гонщиков ходят истории о злой воле мотоциклов, которые преследуют нелюбимый гонщиков. Вот вам пример.

#### Каждые четыре круга

Однажды, во время национальных соревнований, ко мне подошел мой ученик и сказал: "Каждые четыре круга, в таком-то повороте (проходится на 120 милях в час, сразу за ним - длинная прямая) мотоцикл начинает жутко трястись, переднее колесо отрывается от земли (сильный chatter), и я никак не могу придумать, как настроить подвеску".

Он был очень расстроен, и я не мог ему не помочь. Постепенно картина прояснилась. "Подожди-ка", - сказал я, - "мотоцикл не может делать что-то каждые четыре круга. А гонщик - может. Попробуй не так сильно сжимать руль в повороте, это должно помочь." И помогло. Потом, за три круга до финиша, у него **сломался** левый clip-on, но он смог приехать четвертым и показал время круга всего на 2,5 секунды хуже, чем лучшее время того дня. Понятно, что нельзя сжимать руль состоящий только из одной половины.

#### Посадка и сцепление с дорогой

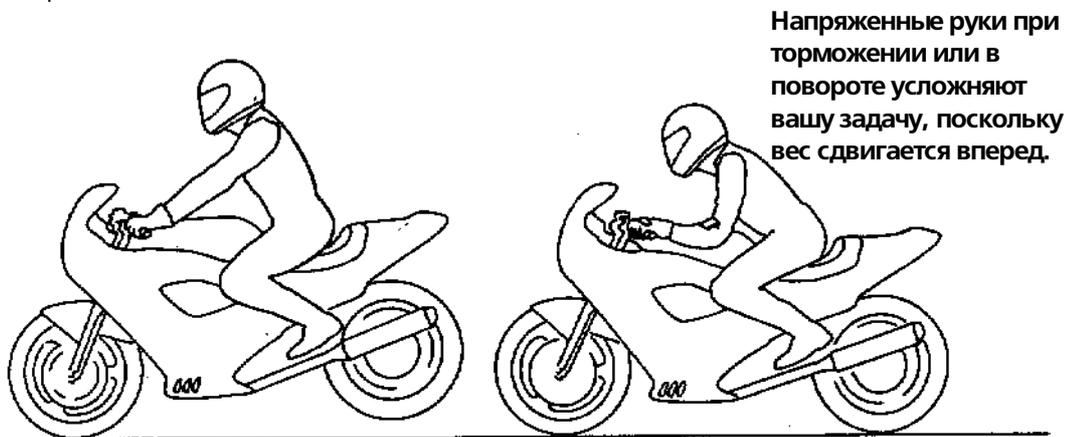
Если вы тормозите с напряженными руками, торможение может показаться вам сильнее, чем на самом деле.

Водитель является причиной загадочного поведения мотоцикла. Для этого у него есть много возможностей. Все сводится в конечном счете к

потере стабильности и сцепления с дорогой, но именно эти два фактора и являются причиной срабатывания ПИСов.

Изменение развесовки, как мы увидели в разделе про управление газом, - очевидная причина уменьшения сцепления. Однако посадка также очень сильно влияет на сцепление. Как только вы это поймете, у вас появится множество возможностей уменьшить это влияние. Например, при торможении многие сильно напрягаются, перемещая тем самым больше веса вперед, чем нужно.

Пытаясь удержать при торможении вес в районе бака и уменьшая тем самым усилие на руле, вы достигаете двух вещей: (1) заднее колесо остается на земле (при очень сильном торможении) немного дольше и (2) у передней подвески остается больший запас хода, она лучше отслеживает неровности, а значит улучшается стабильность и сцепление с дорогой.



### Посадка в поворотах

Многие водители остаются напряженными и после торможения. Тогда верхняя часть тела стремится двигаться вперед под воздействием замедления величиной в 0,2-0,3 G, продолжая избыточно нагружать перед. До 100 лишних фунтов перемещается вперед, вместо того, чтобы остаться в районе бака, т.е. на 24-36 дюймов ближе к заднему колесу. А все потому, что вы забыли расслабиться.

### Плавный газ

Еще одно преимущество расслабленной посадки появляется как только вы начнете ускоряться. Если вы уже расслаблены, вам **не нужно** перемещать эти 100 фунтов назад. Поэтому изменение развесовки

становится более плавным с самого начала ускорения. Это приносит огромную пользу, поскольку ваша цель - развесовка 40/60 - достигается значительно быстрее. **Расслабляйтесь сразу же после окончания руления.** В идеальном случае, вы должны расслабиться, как только шины "схватились", т.е. в момент достижения желаемого угла наклона.

## Активная подвеска

Старайтесь находиться в седле только на прямых и в середине поворотов.

Если вы не находитесь в седле, байк может трястись, как ему угодно. Он даже может сбросить ваши ноги с подножек, но гонка есть гонка.

Есть еще один способ снизить неблагоприятное влияние на подвеску, особенно на участках с сильными неровностями. Им активно пользуются в мотокроссе и на скачках. При проходе неровности попытайтесь приподняться с седла (это можно сделать даже во время свешивания). Тогда ваши ноги станут активной частью подвески, а вес переместится ниже. Кроме того, поскольку вы не будете прыгать на сиденье, вы исключите резкие изменения развесовки, влияющие на сцепление с дорогой. Используйте ноги для поддержания веса вашего тела, не используйте для этого руль.

Если вы приподниметесь с сиденья во время вобблинга или сноса, это позволит байку самостоятельно стабилизироваться, поскольку вес будет приложен ниже. Чем меньше вес тела болтается, тем быстрее байк стабилизируется.



**Когда байк то скользит, то снова находит сцепление – его начинает трясти. Приподнимитесь на подножках и вы уменьшите риск падения.**

## Сидите спокойно

**Настройка подвесок делается для определенного веса в определенном положении, а не для разных весов и не для веса в разных положениях.** Это значит, что байк не может отслеживать ваши

Лучше привыкнуть сидеть в одном месте. Я, например, люблю сидеть сдвинувшись вперед. Но как бы вы не сидели – главное всегда сидеть одинаково.

перемещения по нему. Глядя на байк для Гран-при, становится ясно, что гонщик не может двигаться слишком сильно ни вперед ни назад.

Я занялся проблемой развесовки несколько лет назад. В попытке полностью расслабиться, я просто ложился на бак в повороте. Это улучшило управляемость, особенно в медленных и среднескоростных поворотах. Результаты улучшились. Я не осознавал, насколько сильно вес сместился вперед, разрузив задок, пока не потерял заднее колесо совершенно неожиданно в одном из быстрых поворотов. Я стал экспериментировать с другими мотоциклами, но пришел к тому же результату - заднее колесо теряется значительно легче, если вы лежите на баке. Байк был идеально настроен под мой вес, ему просто не нравилось, где именно этот вес находился, а я не догадался изменить настройки под новую посадку.

### Изменение развесовки

Пока вы держите ноги на подножках, развесовка меняется только при перемещении верхней части тела вперед и назад. От 10 до 40 фунтов может быть перемещено вперед простым наклоном, если вы не держитесь за руль, и даже больше, если держитесь. Это очень важно с точки зрения сцепления с дорогой.

Однако, во время старта, после того сцепление брошено, даже если вы лежите на баке, вы практически не перемещаете вес вперед (а значит не боретесь в wheelie) - **пока вы не поставите ноги на подножки**. При ускорении это самая удобная посадка. Поднимайте ноги быстро.

### Смещение веса

В быстрых поворотах, когда ветер пытается сбросить водителя с седла, многие наклоняются вперед, уменьшая тем самым сцепление заднего колеса. Нужно просто держаться пониже и прижать колено плотнее. Можно также настроить подвеску так, чтобы увеличить вес на заднем колесе. Опустить зад, поднять перед, поднять весь байк целиком, сдвинуть заднее колесо вперед - вот четыре способа сдвинуть вес назад.

И все же, привычка виснуть на руле приведет к тому, что байк будет нестабильным и станет шире проходить повороты. А это совсем не то, что вам нужно.

### Посадка водителя

Подвеску можно настроить на разные трассы. **Неправильная посадка** сведет все на нет. Держаться расслаблено и позволить мотоциклу работать - вот лучший способ избежать неожиданностей и настроить подвеску.

Кроме того, если вы считаете мотоцикл непредсказуемым - **вы** **потакаете ПИСам и культивируете неверие в собственные силы** .

---

Вы не можете применять контр-рулени, если ваши руки напряжены.  
Будь готов. Будь расслаблен.  
ДГ

---