

РУЛЕНИЕ

Правила

Не пытайтесь исправить ошибку сразу. Дождитесь следующего круга.

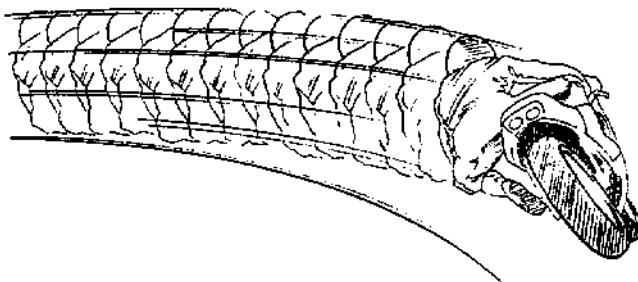
Сколько раз вы рулите в повороте? А сколько раз, по вашему, нужно рулить? Правильный ответ - **одно руление на один поворот** . Это - **правило руления №1** .

"Подруливание в повороте", т.е. одно или несколько дополнительных рулений, не что иное как **Проявление Инстинкта Самосохранения** , срабатывающее по уже знакомым нам причинам - вошел слишком быстро, слишком широко, не вписываюсь в поворот и т.д. С помощью подруливания гонщики пытаются исправить ошибки, совершенные при входе в поворот.

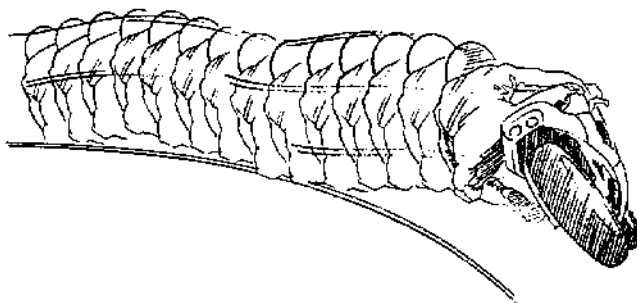
Вы должны быть уверены, что байк впишется в поворот.

Подруливание в повороте - это ПИС №3. К сожалению, этот ПИС, как и все другие, работает против гонщика, ухудшает управляемость и противоречит конструкции мотоцикла.

При выполнении правила руления №1 траектория получается четкой.



Подруливание в повороте провоцирует другие ошибки и может даже привести к потере сцепления.



Нестабильный газ и угол наклона

Рассмотрим поподробнее, как именно работает этот ПИС. Итак, гонщик попадает в ситуацию, которая ему не нравится (например, заходит в поворот слишком широко), и решает исправить ее дополнительным

рулением. Однако, в результате его действий становится круче угол наклона байка. Хотите верьте, хотите нет, но эта ошибка распространена также широко, как и добавление/сброс газа в повороте.

Причем, как правило, добавление/сброс газа идет рука об руку с подруливанием. Это усиливает нежелательные изменения развесовки, мешает подвеске работать и ухудшает сцепление с дорогой. Допустим теперь, что гонщик правильно управляет газом, но при этом подруливает. Тем самым он увеличивает угол наклона, что приводит к уменьшению сцепления с дорогой и ухудшает стабильность байка. И наконец, подруливание меняет посадку гонщика посреди поворота. В общем, кругом одни ошибки. **Поэтому, одно руление на один поворот – идеальный вариант.**

Скольжения на низкой скорости.

Каждый год и я, и мои инструкторы, выслушиваем от наших студентов истории о заносах, случившихся в том или ином повороте. Мы смотрели их результаты (секунд на 15 хуже, чем рекорд трассы) и ничего не понимали.

Загадка разрешилась, когда мы поняли, что они **подруливают** в повороте и **одновременно добавляют/сбрасывают газ**, что и приводит к небольшим заносам. Гонщики, почувствовав занос, еще и ухудшают ситуацию, совершая сразу несколько ошибок: (1) выпрямляют байк, чтобы стабилизировать его (2) видят, что не вписываются (3) и **еще сильнее** наклоняют байк, пытаясь не вылететь с трассы (но все равно иногда вылетают).

Причина – в вас самих

Можно найти много объяснений ошибкам. Но основная причина кроется в вас самих. Доказательства? Ну например, посмотрите гонки и посчитайте, сколько раз меняют угол наклона корифеи.

У каждого правила есть исключения, и у правила руления №1 - тоже. Я не думаю, что кто-то все всегда делает правильно. Не стоит стыдиться **небольших** подруливаний в повороте. Потеря сцепления или кочка, подпрыгнув на которой байк меняет траекторию, заставляют подруливать даже мастеров. Однако надо четко понимать, что эти подруливания выполняются настолько точно и плавно, что их даже не видно со стороны.

Самое трудное –
чувствовать
сцепление
переднего колеса
с дорогой и не
допускать его
срыва.

И еще - 90% этих подруливаний не что иное как ПИС, и от них вполне можно отказаться. В какой-то момент гонщик понимает, что добавление/сброс газа - это ошибка и перестает ее делать. Также и с подруливанием. Мы научились доказывать это студентам нашей Superbike School. Мы просто устанавливаем камеру над плечом, а потом прокручиваем пленку. В записи видно, что некоторые делают до пяти подруливаний в одном повороте, **и все они оказываются в конечном счете ненужными** ! То есть, если бы их не было, мотоцикл вышел бы из поворота в той же точке, куда привело бы его самое первое руление на входе в поворот.

Прицелься и забудь

Основное правило: **выполните руление одним осознанным действием и больше не думайте о нем** . Есть вещи и поважнее, им то и стоит уделять внимание в повороте. Чем меньше подруливаний - тем лучше. **Одно руление на один поворот - идеал** .

Причина ошибок с газом и с рулением кроется в том, что вы не знаете, насколько быстро и насколько медленно вы можете поворачивать. Попробуйте на тренировке поворачивать максимально быстро и максимально медленно. Так вы найдете диапазон, в котором можете нормально работать. Я точно знаю, когда выхожу за свой диапазон. Это когда мне приходится коленкой удерживать байк от падения.

ДГ
