

РУЛЕНИЕ

Траектория и быстрое руление

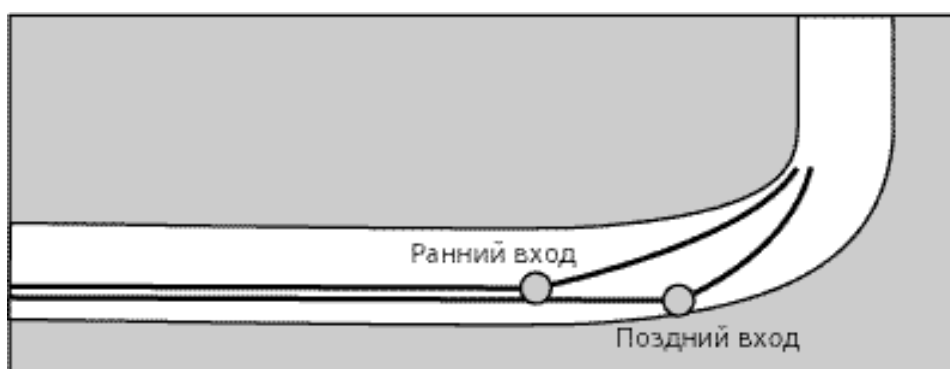
Какая сторона поворота лучше - внутренняя или наружная? 8000 моих учеников считали, что внутренняя. Если вы подходите к повороту слишком быстро, куда вы нацеливаете байк? Ближе к внутренней бровке, конечно, пока вы не поймете, что вписались и не начнете выпрямлять байк.

Ошибки раннего входа в поворот

Правильное определение апекса облегчает поиск траектории и помогает уменьшить угол наклона байка в повороте.

Гонщики, которые не умеют рулить достаточно быстро, **всегда** пытаются компенсировать этот недостаток ранним входом в поворот. Вот вам отличный пример **одновременного срабатывания ПИСов №4, №5 и №6**. Кажется, что у вас просто нет выбора. Вы думаете, что байк не впишется в поворот, и вы стараетесь прижаться к внутренней бровке, фиксируя на ней внимание и одновременно притормаживая.

Слишком раннее руление - грубая ошибка. Она приводит к траектории с уменьшающимся радиусом. Тут-то и происходят все ошибки управления, упомянутые в книге.



Ранний вход заставляет вас ехать в наклоне неоправданно долго.

Это самая распространенная и заметная ошибка, которую совершают те гонщики, которые стараются увеличить скорость прохождения круга. Гонщик просто пытается обмануть свои ПИСы, которые срабатывают, когда он входит в поворот слишком быстро. Проблема в том, что эта **ошибка** приводит к срабатыванию ПИСов №1, №2, №3 и №7!

Ранний вход может быть тактически полезен, если вам нужно отбить атаку во время гонки. Но стратегически это ведет к ухудшению скорости прохождения круга.

Кроме того, вам приходится делать **ненужную работу** - как минимум дважды рулить в повороте и сильнее ускоряться на выходе. А часть траектории вам придется пройти со слишком сильным углом наклона.

Все это провоцирует ошибки и заставляет срабатывать ПИСы. А все потому, что вы не умеете быстро рулить.

Правило руления №2

Чем быстрее поворот, тем медленнее надо рулить, чтобы не нарушить стабильность байка.

Рулите так быстро, насколько это возможно .

"Насколько это возможно" зависит от поворота. Конечно, не стоит закладывать байк, когда вы на скорости 10 миль в час ищете место для парковки, иначе вы просто упадете. С другой стороны, на скорости 120 миль в час вы просто не сможете быстро положить мотоцикл - помешает гироскопический эффект. Но нужно стараться **поворачивать настолько быстро, насколько вам позволяет поворот** .

Технология быстрого руления

Ключ ко всему - ваше тело. Причина популярности такого приема, как **свешивание**, заключается в том, что ваше тело уже занимает стабильное положение на байке **в момент руления** . Поэтому нужно свешиваться **как можно раньше** , до того, как вы сбрасываете газ или начинаете оттормаживаться.

Часто начинающие гонщики пытаются одновременно **свешиваться** и **рулить** . **Это грубая ошибка, она приводит к рысканью байка в точке входа в поворот.**

Еще одно преимущество свешивания

Вы пытаетесь рулить так быстро, как это возможно. Тут свешивание дает вам явное преимущество - ваше колено выступает в роли устройства обратной связи и помогает не пугаться слишком сильного угла наклона. ПИС срабатывает, если вы не знаете ответов на два вопроса:

1. Насколько я наклонился?
2. Насколько я могу наклониться?

Колено помогает ответить на первый вопрос и позволяет больше не отвлекаться на угол наклона.

Ответ на второй вопрос дает опыт вождения конкретного мотоцикла. Однако большинство спортбайков спроектировано так, что ваше колено будет чертить по земле задолго до того, как вы достигнете критического угла. Опытный гонщик с помощью колена нащупывает желаемые углы за несколько кругов. И вот он уже готов к быстрому рулению.

Старайтесь сначала определить правильную точку входа в поворот. Точность важнее скорости. Она позволяет вам чувствовать себя увереннее. Свешивание - важный навык. Когда мой ботинок и колено скребут асфаль - я знаю, что это предел, и что колеса просто оторвутся от земли, если я попытаюсь наклониться еще.

ДГ
