

## РУЛЕНИЕ

### Ключ к скорости

Что мешает вам входить в поворот быстрее, чем вы это обычно делаете? Как часто вы замечаете уже в повороте, что могли бы войти в него быстрее? По каким признакам вы определяете, что ваша скорость слишком высока, хотя на самом деле она могла бы быть и выше? Все это здорово смахивает на ПИС, верно? Давайте посмотрим, как скорость входа влияет на руление и как на самом деле нужно правильно входить в поворот.

Промедление –  
признак  
неуверенности.

Случалось ли вам, подъезжая к повороту, чувствовать, что вы едете слишком быстро, хотя **вы точно знали**, что впишетесь в этот поворот? Все мои 8000 студентов ответили - нет. Мне тоже не приходилось. А вам? А что если вы научились рулить быстрее? Можете ли вы чувствовать себя увереннее на скорости, которой вы сейчас боитесь? Не кажется ли вам, что я сейчас пытаюсь вам что-то продать? Точно, пытаюсь.

### Общий знаменатель

Даже если гонщик хочет войти в поворот быстрее, он находит множество причин, чтобы не делать этого: не знаю поворот; могу вылететь; придется слишком сильно наклонить байк; мешают другие мотоциклы; я могу потерять сцепление с дорогой. Все эти причины в конечном счете сводятся к одной – **он сомневается в своей способности пройти этот поворот**. В результате гонщик (1) тормозит или сбрасывает газ и (2) рулит медленнее и раньше, чем нужно.

### Решение

Второе правило руления – **рули настолько быстро, насколько возможно** – имеет несколько следствий. Если вы решили пройти поворот быстрее, чем обычно, вы должны рулить быстрее, иначе вы пройдете его слишком широко. Конечно, можно компенсировать медленное руление большими углами наклона байка, но тут есть еще одно важное обстоятельство. **Скорость руления определяет скорость входа в поворот.** Точка.

Все очень просто. Если вы уверены, что пройдете поворот на данной скорости, ПИСы не срабатывают. А если нет – срабатывают. **Решение:**

**учитесь поворачивать.** Что будет если вы медленно рулите и вам приходится валить мотоцикл все сильнее и сильнее? Рано или поздно вы достигнете предельного угла, исчерпав тем самым возможности для увеличения скорости.

**Заметьте** , превышение этого предельного угла означает потерю сцепления с дорогой. Мастера часто намеренно входят в поворот достаточно быстро для того, чтобы сорвать заднее или переднее колесо. Иногда это полезно, особенно при обгонах, но если скольжение слишком долго удерживает вас от открытия газа, вы теряете в скорости.

## Слишком быстрое руление

Я не думаю, что вы сможете повернуть байк так быстро, что потеряете переднее колесо, если, конечно, он правильно настроен и дорога не скользкая.

Бывает ли слишком быстрое руление? Да. Вы можете повернуть байк настолько быстро, что шины потеряют сцепление с дорогой. Это физический предел, его нельзя обойти. Как часто такое случается? Ну а вы сами часто видели, как кто-то быстро кладет байк, теряет переднее колесо и падает (поворот с одновременным оттормаживанием не считается)? Правильно, **это редкий случай** . Падения в результате неправильного управления газом случаются примерно в 500 раз чаще. Очевидное исключение – поворот на влажной или скользкой дороге. Еще одно исключение – слишком мягкая настройка передней вилки.

## Инстинкт самосохранения и быстрое руление

Какими бы навыками не обладал гонщик, как только ему нужно рулить быстрее, чем он умеет, срабатывает ПИС. Он заставляет его действовать **абсолютно неправильно** . Когда ему кажется, что он входит слишком быстро, он, будучи неуверенным в себе и мотоцикле, старается рулить медленнее, а должен как раз **рулить быстрее** . Конечно, вы не можете рулить быстро во время торможения. Мастера в каждом повороте ловят момент, когда переднее колесо начинает **чуть-чуть** сносить. Так они нащупывают предельную скорость входа, но **никогда не превышают ее** .

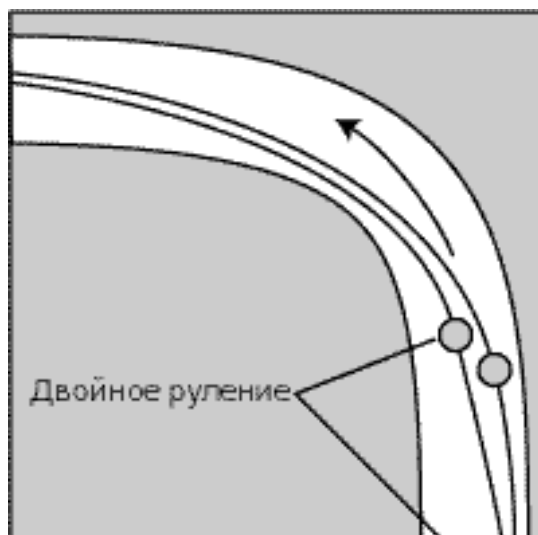
## Позиция на трассе

Не используйте всю ширину трассы, если это возможно, иначе вы потеряете время.

Иногда не стоит рулить быстро. Занятие позиции для поворота, подготавливающее вас к основному рулению, на первый взгляд нарушает Первое и Второе правила руления. На самом деле – нет. Вот вам несколько примеров, когда занятие позиции бывает полезным:

1. Вход в поворот слишком широкий, поэтому поворот с внешней бровки отнимет слишком много времени.

Не стремитесь использовать всю ширину трассы, если в этом нет необходимости. Займите с помощью предварительного руления правильную позицию для основного руления.



2. Быстрое руление с одновременным ускорением приведет к рысканью байка.
3. В поворотах с медленным входом, требующих торможения на входе можно заблокировать переднее колесо.
4. Неровность на входе лучше пройти при максимально вертикальном положении байка, а потом быстро повернуть. Быстрое руление на неровности или прохождение неровности в наклоне приведет к потере сцепления с дорогой.

### Посадка для быстрого руления

Очень трудно быстро рулить, если вы жестко держите руль. Предплечья нужно держать горизонтально, используя всю силу только для руления, а не для давления на руль сверху вниз. Чем ниже ваши локти, тем вы "сильнее", и тем быстрее вы можете рулить.

Давление на руль сверху не приносит никакой пользы. Чем ниже локти – тем более эффективно руление.



## Руление и сила

Какую силу вы прикладываете к рулю? Эдди Лоусон и Фредди Спенсер **сгибали** рули во время гонок на литровых superbайках в конце 70-х – начале 80-х! Нужно увидеть, чтобы поверить, правда? Современные конструкции мотоциклетных рам позволяют рулить с меньшими усилиями, и делать это быстрее.

Пространственные рамы дают два преимущества:

1. Ровно удерживают колеса, когда гонщик прикладывает усилие.
2. Ровно удерживают колеса, когда шины находятся под нагрузкой в повороте.

Пространственная рама помогает бороться с ПИСами. Обычная рама в повороте сжимается, а потом разжимается, что приводит к wobbling-у и рысканию. Вы можете пережить ощущения гонщика семидесятых, если попытаетесь быстро повернуть перегруженный турер.

## Ошибки

Медленное руление провоцирует множество ошибок:

1. Раннее начало руления
2. Спрявление траектории
3. Позднее открытие газа
4. Подруливания в повороте
5. Слишком большой угол наклона
6. Жесткое удержание руля

## Предел

**Скорость входа в поворот ограничивается скоростью руления.**

Увеличение скорости руления принесет вам больше пользы, чем любой другой навык и поможет избавиться от ПИСов и шести ошибок, перечисленных выше.

**Учитесь поворачивать.**

---

Уверенное руление требует тренировки. Вам нужно заставить себя перестать тормозить и повернуть байк. Следует помнить, что поворот сам по себе уменьшает скорость байка. Я видел водителей, которые поворачивали и тормозили одновременно только потому, что не

осознавали этого. Мне кажется, что с самого начала следует учиться прекращать тормозить перед рулением.

ДГ

---