

## ТОРМОЖЕНИЕ

---

### Ничего нового

**За последние 15 лет длина тормозного пути практически не изменилась!** Обычный мотоцикл под вами или гоночный – как только заднее колесо отрывается от земли, все 100% веса сосредотачиваются на переднем колесе. Гонщики умели отрывать заднее колесо от земли еще 20 лет назад.

За последние 15 лет технология ушла далеко вперед. Тормозные диски стали делать из карбона, 900 кубовый дорожник весит на 150 фунтов меньше, шины лучше цепляются за асфальт, диаметр труб передней вилки растет вместе с ее жесткостью, рамы стали прочнее, подвески стали надежными и полностью регулируемыми, а все вместе стало очень дорогим.

**Не изменился только страх перед интенсивным торможением.**

Никакой другой аспект управления мотоциклом не приводит к таким драматическим результатам с помощью столь небольших усилий. Как только приходится резко оттормаживаться, ПИСы просто срываются с цепи.

### Основные улучшения

В результате применения новых технологий кое-что все-таки улучшилось:

1. Обратная связь при торможении стала точнее, водитель лучше чувствует байк.

2. Радиальные шины позволяют лучше тормозить в наклоне. При движении по прямой ничего не изменилось, но теперь можно притормаживать уже входя в поворот, и многие гонщики этим пользуются.

3. Торможение на неровной поверхности все реже приводит к блокировке колеса. Тут сказываются все технологические прорывы, но главную роль играют уменьшение веса и улучшение подвесок. Это важное улучшение, поскольку все гоночные трассы имеют неровности, накатанные автомобилями, причем эти неровности находятся как раз в местах торможения.

Легкие колеса позволяют вам тормозить уже войдя в поворот.

4. Тормоза эффективны во всем диапазоне, поэтому вы точно знаете, что получите, нажимая на рычаг.

### **Эффективное торможение**

Существует множество способов торможения, например, сначала несильно, потом постепенно повышая усилие на рычаге, или сначала сильно, а потом уменьшая усилие, или прерывистое торможение, или комбинации этих способов. Как же лучше тормозить?

Не стоит ориентироваться на сильное торможение, поскольку это мешает достижению конечного результата. Конечный результат торможения заключается в достижении именно той скорости, которая нужна для входа в поворот. Очень трудно бороться с ПИСом №7, который заставляет тормозить все сильнее и сильнее. Но если с ним не справиться, тогда вы получите следующие проблемы:

1. Слишком сильное торможение уже в наклоне, это основная причина большинства падений.
2. Неправильная скорость входа в поворот, обычно слишком низкая.
3. Слишком много внимания уделяется собственно торможению, а не направлению движения и не другим важным действиям.
4. Потеря точки входа, как следствие – неправильная траектория.
5. Слишком сильный наклон при входе, наклон достигается не за одно движение, а за несколько.
6. Слишком интенсивная работа подвесок из-за нажатия/отпускания тормоза.

### **Stoppie**

Почему то очень весело отрывать заднее колесо от земли при торможении. Но большинство водителей испытывают определенные трудности при выполнении этого упражнения. Все боятся заблокировать переднее колесо, даже если они никогда раньше не блокировали его. Существуют два правила, которые нужно соблюдать:

1. Не давите на рычаг слишком быстро (резкое торможение сожмет подвеску, и колесо скорее заблокируется)

Слишком резкое торможение нарушает стабильность байка. Нажмите на тормоз, убедитесь в стабильности, нажмите сильнее, ослабьте нажим к концу торможения.

2. Если вы все-таки заблокировали колесо, немедленно отпустите рычаг. Оно снова начнет крутиться и стабилизирует байк. (Байк абсолютно не управляем при заблокированном переднем колесе).

Если подвеска слишком сильно сжимается при правильном (плавном, а не резком) торможении – настройте ее жестче или подберите новые пружины. Будьте готовы к ПИСам, они обязательно сработают, как только вы заблокируете колесо. У нас в Superbike School есть специальный байк для обучения торможению, оснащенный боковыми колесиками. На нем невозможно упасть, но даже на такой технике студенты осторожничают.

## Задний тормоз

Я использую задний тормоз только когда вылетаю с трассы.

Я рекомендую использовать только передний тормоз. Единственное исключение – езда по скользкому покрытию. Блокирование заднего колеса также делает байк неуправляемым. Вращение заднего колеса стабилизирует основную часть байка, по сути весь байк, кроме переднего колеса и вилки.

Не тратьте усилия на торможение обоими тормозами. Я вообще ставлю ногу на педаль тормоза, только когда заезжаю в гараж.

Очевидно, что главный вклад при торможении принадлежит переднему колесу, и как только 100% веса переместится вперед – заднее колесо заблокируется. Научитесь использовать только передний тормоз для быстрой и точной остановки. Потом, если вы чувствуете, что есть возможность использовать задний тормоз – используйте и его. Но помните, что задний тормоз является причиной большого числа падений. Решение за вами. При “уличном” вождении мотоцикл останавливается быстрее при использовании обоих тормозов, но в гонке ведь нужно останавливаться только после финиша.

## Торможение в повороте

При торможении в повороте большинство байков стремятся уменьшить угол наклона. Поэтому следует избегать торможения в повороте. Исключение нужно делать только при возникновении какой-то опасности. Если водитель пытается сохранить угол наклона при торможении в повороте, это как правило приводит к падению. В случае опасности, следует одновременно с торможением осознанно выпрямлять байк.

## Секреты торможения

Нет никаких волшебных секретов торможения. Главное – как именно использовать тормоза. Научитесь бороться с ПИСом, который не дает вам использовать тормоза максимально эффективно и считайте, что вы вполне освоили торможение. А это значит, что вы держите все под контролем и всегда имеете выбор. Самое плохое, что вы можете сделать – это давить изо всех сил на рычаг в конце торможения, и ПИС как раз подталкивает вас к этому.

---

Вы можете обойти соперника с помощью раннего торможения, поскольку, если он начнет оттормаживаться поздно, ему придется войти в поворот слишком широко, и вы его обгоните благодаря более правильному входу в поворот. Однако если вы научитесь тормозить поздно и при этом не терять точку входа, это будет просто замечательно. Некоторые гонщики тормозят прерывисто, а это неверно. Торможение должно быть точным и однократным.

ДГ

---