

## ПОСАДКА ВОДИТЕЛЯ

---

### Стабильность

Почему современные спортбайки выглядят именно так? Что кроется за дизайнерскими изысками? Используйте ли вы все функции вашего байка?

Ваше первое желание – вцепиться в байк. Но вы должны научиться доверять ему.

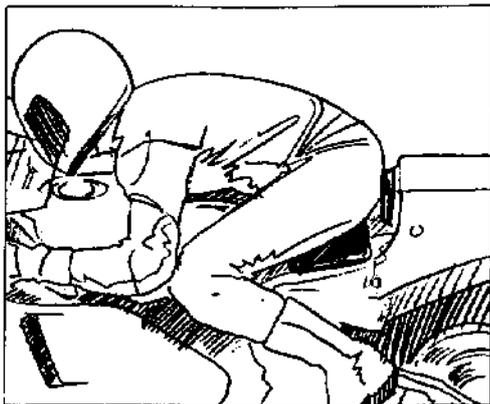
Если ваше тело напряжено, вы являетесь **причиной** проблем с управляемостью. Огромное количество тюнинговых пружин, амортизаторов, демпферов, рам, шин и прочих деталей было куплено мотоциклистами, чтобы решить проблемы, которые они сами же и создают. (Конечно, хороший водитель получит преимущество при грамотном использовании тюнинга.)

### Борьба с ПИС №2

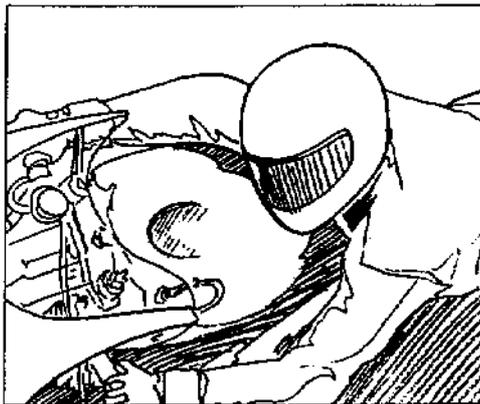
Элементы конструкции спортбайка постоянно развиваются, чтобы помочь водителю сократить вредные воздействия на мотоцикл. Вот некоторые из них:

- сиденье по типу гоночного - с высоким упором сзади - лучше удерживает водителя при разгоне, значит он может больше не цепляться за руль;
- большой бензобак позволяет локтям и предплечьям опереться на него во время поворота;
- выемки под колени на бензобаке позволяют держаться с помощью ног, меньше используя для этой цели руль;
- высокий бак позволяет опереться на него грудью;
- отнесенные назад подножки дают водителю более надежную опору для перемещений и руления;
- руль clip-on (т.е. состоящий из двух половинок, крепящихся непосредственно к перьям вилки) помогают водителю меньше опираться на руль, придают ему более обтекаемую и удобную для руления позу.

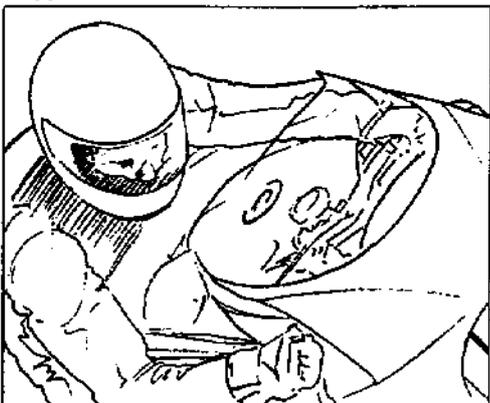
Элементы конструкции для борьбы с ПИС №2



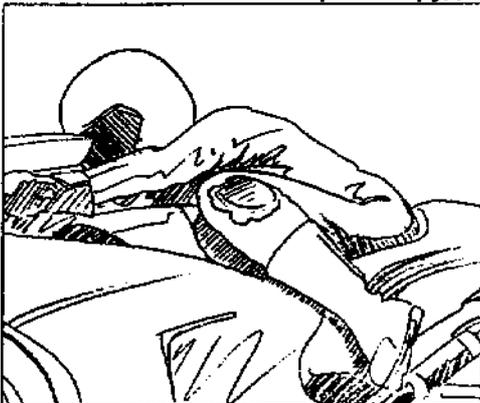
Сиденье со спинкой



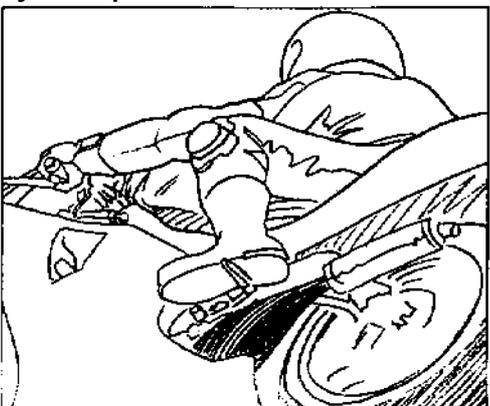
Высокий бак – можно опереться грудью



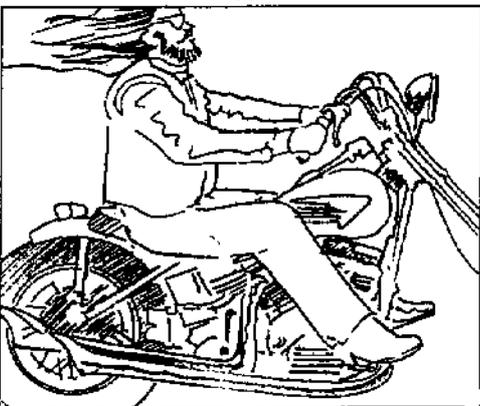
Руки опираются на большой бак



Выемки на баке под колени



Отнесенные назад подножки



На мотоциклах стиля круизер приходится опираться на руль

## **Проявления ПИС №2**

Правильное использование конструктивных особенностей вашего спортбайка позволит вам пребывать с ним в согласии.

### **Сопrotивление воздуха**

Многих водителей беспокоит поток воздуха при большой скорости и они стараются покрепче держаться за руль. Туловище на скорости работает как парус. Байк даже можно повернуть с помощью встречного потока. Старайтесь держаться пониже и вы сократите сопротивление воздуха как минимум на 75%.

### **Автогаз**

Езда по неровной дороге в напряженном состоянии приводит к самопроизвольному добавлению/сбросу газа. Подвеска от этого работает еще интенсивнее. Сцепление с дорогой ухудшается. Все это может привести к весьма драматичному финалу. Используйте **"локтевую проверку"**. Если вы можете легко двигать локтями - все в порядке, вы не напряжены.

### **Внутренняя ручка**

Чтобы крепко держаться, нужно держаться за что-то. Внутренняя по отношению к повороту ручка руля – самое удобное место. Проблема в том, что байк в результате контр-руления начинает двигаться наружу поворота, если вы прикладываете усилие к внутренней ручке. Старайтесь держаться с помощью ног, и проблема исчезнет сама собой. Лучше при этом еще и опираться руками на бак.

### **Быстрые повороты**

При свешивании в высокоскоростных поворотах колено работает как парус. Ветер пытается развернуть вас на байке. Старайтесь держаться пониже, а колено – поближе к мотоциклу.

### **Свешивание**

Неправильное выполнение свешивания – когда водитель опирается на руль при перемещении тела с одной стороны байка на другую – приводит к рысканию, особенно если байк ускоряется. Используйте для опоры внешнюю ногу, прижатую к баку.

## **Рысканье при ускорении**

Байк трясется при ускорении - после поворота и/или когда дорожное покрытие неровное. Значит вы слишком сильно вцепились в руль. Не забывайте про правильную работу газом – плавное и равномерное добавление газа невозможно, если вы слишком крепко держитесь.

## **Wheelie (перевел O&M)**

Wheelie по русски-"вказливание" :-)

A Wobbling-"расколбас" :-)

Так вот расколбас руля при разгоне (с вероятностью отрыва переднего колеса-козлением) возникает, если вцепиться в руль, тем самым можно сбить правильное направление переднего колеса при его приземлении.

## **Ложная скорость**

Чем сильнее вы сжимаете руль, тем больше вам передается вибраций от двигателя. Во-первых, это утомляет руки. Во-вторых, вам кажется, что вы едете быстрее, чем на самом деле и/или что двигатель работает на больших оборотах, чем на самом деле.

## **Ложная подвеска**

Аналогично, вы чувствуете каждое срабатывание подвески. Чем сильнее напряжены руки, тем больше кажутся кочки и сильнее рысканье.

## **Право и лево**

Почему некоторые гонщики любят правые повороты и не любят левые, а некоторые наоборот? Отгадка проста – в нелюбимых поворотах водитель напрягается сильнее и, значит, проходит их хуже.

## **Размьгое видение**

Напряженная посадка, неровности дороги и сопротивление воздуха заставляет ваш шлем и голову совершать небольшие колебания. Перед глазами все расплывается, шея болит. Чем сильнее вы пытаетесь держать голову, тем хуже.

## **ПИС №2: выводы**

Если вы слишком сильно держитесь за рульи вообще напряжены при вождении, вы становитесь причиной одиннадцати нежелательных эффектов. Возможно, вы встретитесь со всеми ними в одном повороте. ПИС №2 запускает цепную реакцию неправильных действий.

---

Располагайтесь поудобнее, тогда ваша посадка облегчит вам управление байком. Вам не нужно сражаться с самим собой. Используйте подножки при смене посадки на мотоцикле. Это сведет к минимуму воздействие на руль, и, кроме того, вы будете меньше уставать.

ДГ

---