

РУЛЕНИЕ

Заднее колесо

Алекс – это точка, где вы завершили вход в поворот и начали из него выходить. Значит пора подумать о сцеплении заднего колеса.

Можно настроить байк так, чтобы он легко входил в поворот. Но тогда в середине он будет ехать, как будто к нему привязан якорь. Настраивать нужно так, чтобы обеспечить минимальные усилия на протяжении всего поворота.

У мотоцикла два гироскопа – переднее колесо и заднее. На что влияет каждое из них? Какое из них поворачивает байк на самом деле?

Переднее, так ведь? И да, и нет.

На самом деле, пока на руль действует сила, мотоцикл наклоняется. Это вытекает из физических законов и инженерных принципов, заложенных в конструкцию байка. Однако, **как только сила перестает действовать** (мотоцикл наклонен на угол, необходимый для поворота) **именно заднее колесо поворачивает байк**. То есть переднее колесо “поворачивает” байк, наклоняет его, но как только мотоцикл наклонился и стабилизировался, задняя – более массивная - часть байка определяет угол наклона.

Переднее колесо может подпрыгивать или трястись, но оно никак не мешает заднему поддерживать угол наклона. Таким образом, сжимать руль совершенно бесполезно. И потом, это вредит управляемости, как мы видели в разделе “Посадка водителя”.

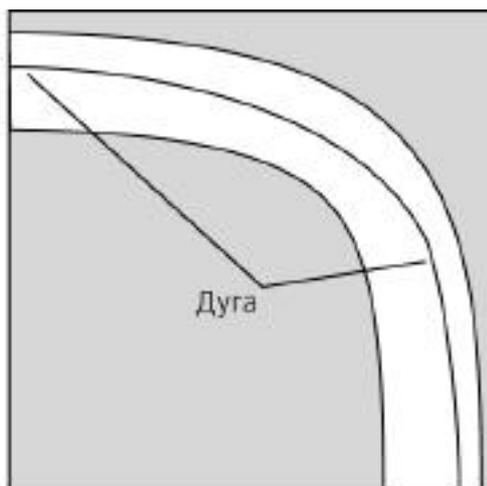
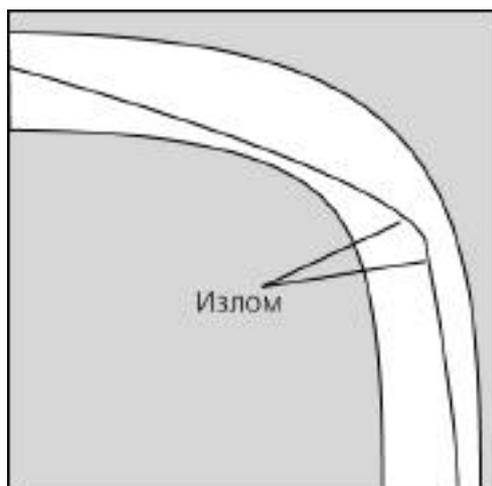
Если вы правильно управляете газом, единственное, что может изменить угол наклона – потеря сцепления с дорогой или руление. Очевидное доказательство – wheelie на выходе из поворота. Угол наклона байка сохраняется, хотя переднее колесо оторвалось от земли!

Обязанности переднего колеса

Как только мотоцикл полностью наклонен в повороте, переднее колесо перестает влиять на руление. Оно помогает поддерживать стабильное положение, но не рулит. Но у переднее колесо есть еще одна важная задача – нести 30-40% веса байка. Эти проценты влияют на скорость прохождения поворота. Иными словами, если вы перебросите эти проценты на заднее колесо, вы получите боковое скольжение.

Во время руления вы стремитесь загрузить передок, чтобы байк мог **зацепиться за дорогу и повернуть**. Поэтому старайтесь не открывать газ раньше, чем нужно, иначе байк не сможет воспользоваться преимуществами, которые дает ему правильно загруженный передок.

Загруженный передок помогает байку резче войти в поворот. Открытие газа слишком рано превращает траекторию в плавную дугу до того, как вы нацелились на выход из поворота.



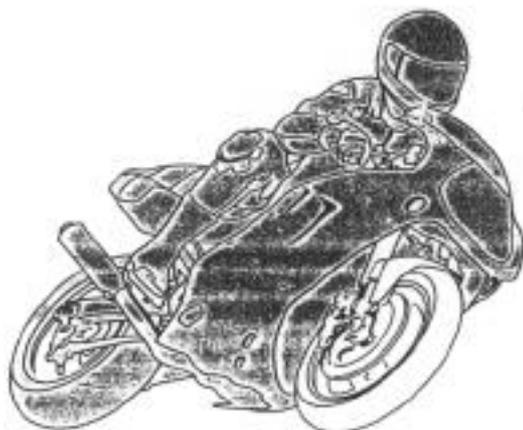
Неправильный расчет времени

Не бойтесь кочек, лучше тогда вообще не ездить.

Давайте рассмотрим повороты с неровностями, например, поворот №7 на Road America, с ямой прямо рядом с апексом. Гонщики не открывают газ, пока не проедут эту яму. 95% из них думает, что если на сброшенном газу мотоцикл рыскает, он станет рыскать еще больше, если добавить газ. На самом деле, все наоборот, помочь может только одно – открытие газа.

Непрофилированные или отрицательно профилированные повороты требуют более мягких пружин, чтобы можно было добиться правильной развесовки.

Тот факт, что задняя часть байка отвечает за стабильность, когда байк наклонен, помогает справиться с этим поворотом и со многими другими проблемами. Не стоит пытаться настраивать подвеску под поворот №7, это пустая трата времени. Вдобавок, гонщик становится чересчур осторожным, сталкиваясь с ситуацией, которую не понимает. От предвкушения проблемы становится только хуже.



Гироскопический эффект заднего колеса обеспечивает стабильность большей части байка.

Настройка подвески

Если вам кажется, что перед слишком задран – не трогайте вилку. Попробуйте сначала поставить пружины помягче.

Как только вы понимаете, что за стабильность отвечает задняя часть байка, вам становится легче настраивать подвеску. Передку нужно ровно столько веса, чтобы стабилизировать самого себя. Слишком много – и руль будет резким, слишком мало – и руль будет ватным. Но если все настроено правильно – переднее колесо как влитое следует в направлении, заданным задним колесом.

У байка есть предел, за которым он начинает работать против вас. Ищите этот предел и тогда вы сможете его преодолеть.

Трудно откручивать, когда переднее колесо прыгает по кочкам. Это разновидность ПИСа – вы ждете тряски и не добавляете газ. Попробуйте пусткать байк в скольжение и тут же ловить, должно помочь. Однако не применяйте этот метод в каждом повороте, он требует чтобы сначала байк был правильно повернут.

ДГ
