

## ПОСАДКА ВОДИТЕЛЯ

---

### Скольжение в повороте

Можно ли контролировать мотоцикл при скольжении? Что делать в ситуации, когда переднее или заднее колесо теряет сцепление с дорогой? Все ваше внимание поглощено борьбой с рысканьем и тряской, и ПИС №2 особенно опасен в такой ситуации.

### Совершенная конструкция

Зарубите на носу – мотоцикл в движении очень стабилен, если водитель не вмешивается в процесс. Пустите байк в занос и посмотрите - так это или нет. Будет ли мотоцикл стабильным? Если вы все делаете правильно – да.

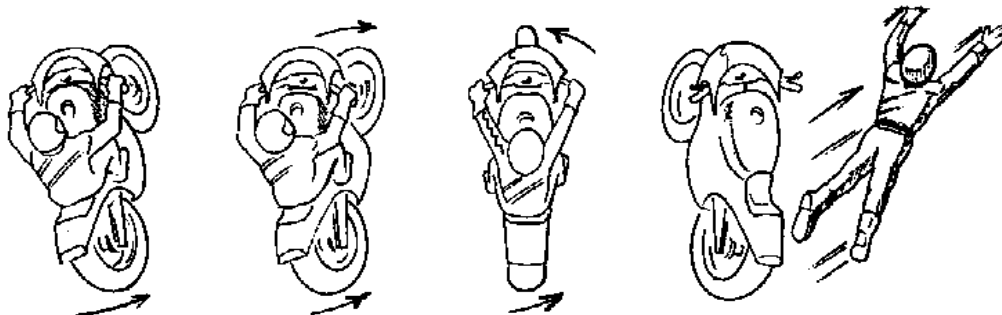
При сносе вам невольно хочется сбросить газ. Не делайте этого, поскольку вы проходите поворот очень узко.

Наиболее распространенный занос – занос задка, когда заднее колесо “сносит” и мотоцикл “разворачивает”. Большинство водителей не понимают, что **байк компенсирует такой занос автоматически** .

Когда заднее колесо сносит, переднее движется в ту же сторону – в сторону заноса. Основная часть мотоцикла движется наружу поворота и переднее колесо поворачивается ровно на угол, необходимый для стабилизации движения. Эта полезная особенность поставляется с каждым мотоциклом совершенно бесплатно. Когда заносит задок автомобиля, передние колеса поворачиваются внутрь поворота, тем самым усиливая процесс. Чтобы научиться водить машину по скользкой дороге, нужно научиться поворачивать колеса в сторону заноса. Но мотоцикл – совсем другое дело.

Когда байк начинает сносить и срабатывает ПИС №2, водитель с хорошей реакцией и сильной спиной оказывается в опасности. Если он сможет удержать руль от поворота в сторону заноса, мотоцикл начнет разворачивать вокруг точки соприкосновения передней шины с дорогой. Только в отличие от машины, которую просто развернет, в данном случае это приведет к **хайсайду** .

**Мотоцикл сам борется с проблемой, направляя передок в сторону заноса. (1) и (2)  
Попытка выравнивания руля может привести к хайсайду. (3) и (4)**



Если вы не поднимете байк при заносе, заднее колесо просто продолжит "дворачиваться".

Множество небольших заносов стали причиной больших неприятностей. И все из-за ПИС №2. В такой ситуации лучше быть слабым и медленным. Лично я, когда впервые столкнулся с этой ситуацией, просто оцепенел (тоже один из ПИСов). Потом я заметил, что мотоцикл не делает ничего плохого. Так я осознал способность мотоцикла к самокоррекции. Для мотокроссменов это главное средство в повороте.

### **Комбинация ПИСов**

Снос и закрытие газа превратит байк в катапульту, которая просто выбросит вас.

Сброс газа (ПИС №1) и жесткое удержание руля (ПИС №2) вместе составляют смертельный дуэт. Если при заносе вы сбросите газ, мотоцикл тут же нащупает сцепление с дорогой и распрямится. Это - первый шаг к хайсайду. Если вы осознаете ситуацию и успеете отреагировать, ничего страшного не произойдет – байк немного потрясет, и все. Причем, чем меньше вы закроете газ, тем устойчивее будет байк.

Все эти зрелищные контролируемые заносы, которые демонстрируют мастера на гонках 500-ток, были бы невозможны, если бы они сбрасывали газ или крепко держали руль. Вы должны преодолеть оба ПИСа, чтобы научиться так проходить повороты. Иногда мы видим, какую цену платят они за свои ошибки.

### **Снос передка**

Снос передка – довольно редкая штука. Она случается из-за неправильной настройки байка или из-за неграмотно подобранных шин.

Однажды я видел по телевизору, как упал мой знакомый гонщик. Он вошел в поворот слишком быстро и переднее колесо стало сносить. Вилка подвернулась, потом резко вернулась в нормальное положение и он упал.

Переднее колесо сносит, когда нагрузка на него превышает сцепные свойства шины. Иногда передок сносит в разгруженном состоянии,

например, при резком ускорении и большом угле наклона на выходе из поворота. Впрочем, в такой ситуации, как правило первым сдается заднее колесо.

### **Решение проблемы: добавь газа**

Самое простое решение проблемы сноса передка – добавить газ, разгрузив перед. (Как вы помните, идеальная развесовка – 40/60). Попытка исправить положение поворачивая руль приведет к тому, что я видел по телевизору. Когда передок сносит, а вы пытаетесь вернуть руль в “нормальное” положение, получается не что иное как контр-руление, что приводит к **еще большему наклону байка** . Если же вы позволите байку делать то, что ему хочется, вы решите много проблем. Кроме того, когда сносит переднее колесо, байк замедляется, следовательно он распрямляется, потом выравнивается, и продолжает прописывать поворот. А это как то что вам нужно. **Вообще говоря, сносы переднего или заднего колеса чаще исправляются гонщиком, чем нет.**

Ваша главная опасность кроется в вас самих. Не давайте волю ПИСам. Их **можно** преодолеть. **Возьмите себя в руки. Расслабьтесь.**

---

У меня ушли годы на то, чтобы отучиться сбрасывать газ при сносе. Когда байк начинает сносить, я держу ровный газ или даже продолжаю добавлять его. Полезно бывает немного распрямить байк, чтобы он плавно нащупал сцепление с дорогой. Если вы закроете газ при сносе переднего колеса, вы еще больше загрузите передок, и вам понадобится маленькое чудо, чтобы не упасть. Не теряйте голову и не сбрасывайте газ. Если придется - используйте колено, чтобы спасти ситуацию.

ДГ

---