

РУЛЕНИЕ

Укротить силы

Насколько точным может быть ваше руление? Какие силы действуют на мотоцикл во время руления? Как их укротить? Насколько быстро нужно поворачивать байк? Что происходит на самом деле, когда вы поворачиваете? Каковы ограничения при рулении? Как руление влияет на управление газом? Какие ПИСы срабатывают и от чего? Чем они могут вам навредить? Что нужно и что не нужно делать при **рулении** ?

Шкала навыков

Если вы быстро поворачиваете, можете быть уверены в своем байке и его настройках.

Вы можете определить мастерство водителя по тому, как он поворачивает, рулит, наклоняет, заваливает (назовите как угодно) свой байк. Именно в повороте со всей очевидностью проявляется мастерство водителя. Давайте сначала рассмотрим основы.

Основы руления

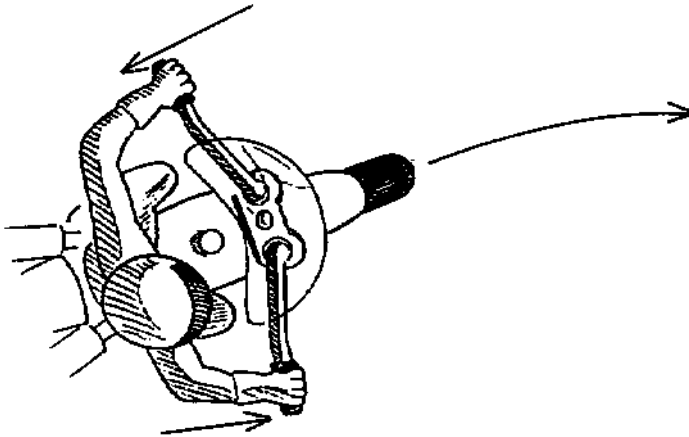
Каждый из нас падал с велосипеда, когда учился на нем ездить. Помните? Как только убирались вспомогательные колесики, вы падали. Если у вас не было таких колесиков, вы падали с самого начала. Ну конечно. Ведь рядом с вами не было человека, знающего про **контр-руление** , а даже если бы он и был, то как объяснить, что это такое человеку, никогда не водившему до этого одноколейное транспортное средство.

Контр-руление. Два волшебных слова. Контр: активное противодействие, противоположность, противопоставление. Руление: смена направления движения. Получается, контр-руление – это смена направления движения противоположным образом. Все просто. Вы едете прямо и решаете повернуть, скажем, направо. Для этого вы поворачиваете руль налево. Байк едет направо.

Незнакомые силы

Если вы чувствуете, что медлите в повороте – победите себя.

Мало кто готов принять такой метод сразу. Почти все в этом мире работает наоборот – потяни или толкни что-то вправо и оно движется вправо, нужно влево – толкай влево.



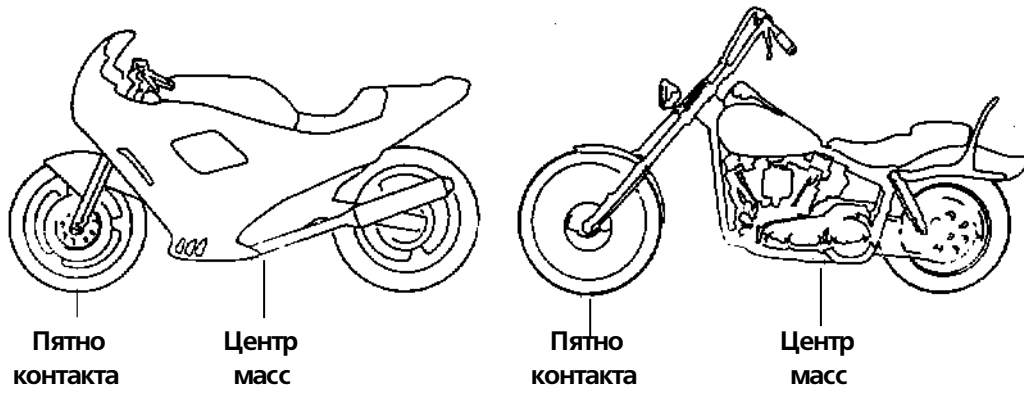
Контр-руление – главный прием. Поверните в одну сторону, и байк поедет в другую.

Но вот вам два примера вещей, которые не подчиняются этому правилу – гироскоп и вращающееся велосипедное колесо, если его держать за ось. В обоих случаях ваши попытки изменить положение крутящихся тел закончатся непредсказуемо. Потому что здесь задействован **гироскопический эффект**. У мотоцикла есть две большие вращающиеся части, создающие этот эффект – **заднее и переднее колеса**. Гироскоп сильно сопротивляется попыткам изменить положение своей оси. А ведь именно это мы и делаем, когда поворачиваем байк.

Укрощение гироскопа

Мотоцикл в движении достаточно стабилен. Чем быстрее вы едете, тем труднее поворачивать. Та сила противодействия, которую вы чувствуете, пытаясь повернуть велосипедное колесо, передается на раму и на переднюю вилку, поворачивая переднее колесо и наклоняя байк.

Чем больше угол наклона вилки, тем легче поворачивать и наклонять байк. Кроме того, пятно контакта переднего колеса находится ближе к центру масс, что также облегчает руление. Угол наклона передней вилки является одним из основных параметров, влияющих на управляемость.



Главное преимущество, которые дают вам современные технологии – возможность поворачивать быстрее.

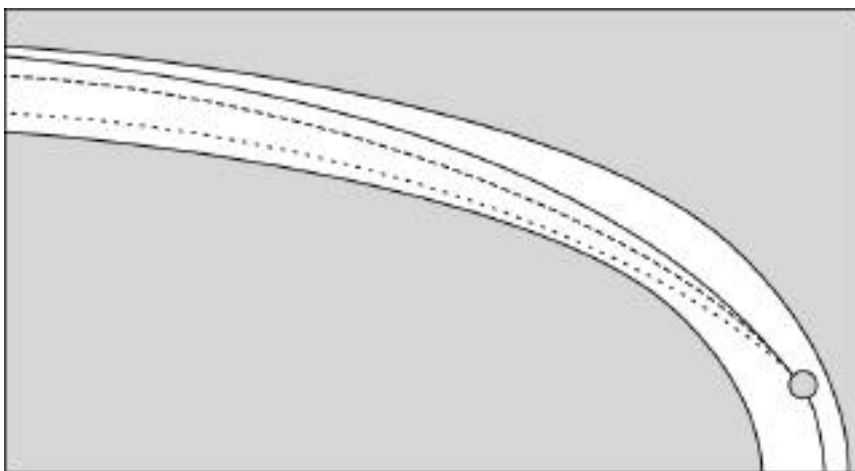
Если на 500-ке начинает рыскать руль - просто поднимите байк на заднее колесо.

С точки зрения водителя гироскопический эффект имеет простой смысл: если движущийся байк не трогать - он стабилен, если его попытаться повернуть - он **потенциально нестабилен**. Лучший пример такой нестабильности – наезд на кочку в повороте. **Байк начинает рыскать**. Та же кочка при прямолинейном движении никак не повлияла бы на стабильность.

Руление и на управление газом

Ваш мозг отказывается добавить газ, если вы не знаете, куда ведет ваша траектория.

Существует много ПИСов, срабатывающих при рулении. Водители, как правило, не хотят открывать газ, пока не закончат руление и не убедятся, что их траектория ведет к выходу из поворота, а не на обочину. Я целиком разделяю эту позицию, а вот байк – нет, ему нужен газ. Но большинство гонщиков не открывают ручку, пока не пройдут примерно две трети поворота. Так делают все, особенно на незнакомой дороге. Честно говоря, я не вижу другого решения, кроме как преодолеть себя и все-таки открыть газ. Тут, правда, всплывает еще один аспект: в такой ситуации водитель не может точно предсказать, где именно на дороге окажется байк в результате выполненного руления.



Очень трудно в момент входа в поворот точно определить угол, при котором ваш байк пройдет поворот. Но этот навык дает уверенность.

Есть и другие важные моменты. Редкий водитель начинает рулить:

1. В правильном месте
2. Достаточно быстро
3. Достаточно наклоняя байк.

Ваше положение на дороге – результат правильного выполнения всех трех пунктов.

В следующих пяти главах мы научимся укрощать силы, возникающие при **рулении** .

Поскольку общего для всех идеала не существует, то если вы знакомы с теорией, знаете свой байк и знаете, что именно вы от него хотите, вы можете достичь вашего собственного идеала. Он будет разным для турера и спорбайка. Будучи инструктором в Superbike School, я часто видел учеников, которые поворачивают, чтобы пройти апекс, совершенно забывая о выходе из поворота. Но ведь апекс – просто этап на пути к выходу. Руление выполняется для последующего ускорения . Поворачивайте, чтобы отжечь!

ДГ
