

## РУЛЕНИЕ

---

### Быстрота руления

Есть храбрые парни, быстро кладущие байк в поворот. Но если они не знают, зачем это нужно, они падают.

В каждом повороте вы тратите какое-то время на сам процесс руления. Сколько времени и сколько внимания отнимает у вас это важная задача? Знаете ли вы, насколько быстро это делают мастера? Или у них это получается только потому, что у них в распоряжении самая совершенная техника?

Допустим, что скорость руления мастеров оценивается в 10 баллов. Сколько тогда баллов получите вы? Обычный "уличный" водитель входит в поворот примерно за 2 секунды. Лучшие из лучших делают это за 0,5 секунды. Средний гонщик получит 3 или 4 балла по 10-балльной шкале. Как же уменьшить время на руление и зачем это нужно? Что мешает вам рулить быстро?

### ПИСы и руление

Давайте признается друг другу - входить в поворот очень страшно. Вы боитесь, что мотоцикл выскользнет из-под вас, что, наклонившись слишком быстро, байк потеряет сцепление с дорогой. Кроме того, слишком крутой угол наклона заставляет срабатывать ПИСы. Поэтому новички стараются **не наклоняться слишком быстро или слишком сильно**.

### Кредит наклона

Не используйте предельные углы наклона слишком часто.

Но вот что странно - в неприятных ситуациях "уличные" водители проходят поворот с большим углом наклона, чем это необходимо при данной скорости. Да и многие гонщики делают то же самое. Они как бы **выбирают кредит наклона**. Есть возможность наклониться или нет (подножки или глушитель уже высекают искры), они все равно стараются завалить байк еще больше. Я часто видел, как гонщики царапают части мотоцикла в поворотах, которые можно пройти на 5-10 миль в час **быстрее** и при этом с меньшим углом наклона. Чем круче угол - тем лучше? Или вы предпочтете проходить поворот быстрее с меньшим углом?

## Слишком большой угол – это ошибка

Если вы наклонитесь слишком сильно, то зацепитесь какой-нибудь частью мотоцикла за землю и шины оторвутся от земли.

Я пробовал наклоняться сильнее, но время на круге это не улучшило.

### При увеличении угла наклона мотоцикл становится менее стабильным.

Чем круче угол - тем хуже. Кочки, выбоины, скользкие участки трассы с большей вероятностью приведут в рысканью или заносу при большем угле наклона. Кроме того, чем круче угол наклона, тем точнее должно быть управление газом. Конечно весело валить мотоцикл в повороте покруче. Но веселье продолжается недолго - срабатывает ПИС и ситуация выходит из-под контроля. Давайте определим **цель** и **задачу** руления.

**Цель руления – изменить направление движения. Задача руления – точно пройти поворот с минимально возможным для данной скорости углом наклона.**

## Руление, угол наклона и скорость

Общеизвестно: чем больше скорость - тем больше угол наклона. Ладно, согласен. С ростом скорости растет центробежная сила, стремящаяся вытолкнуть вас наружу поворота. Увеличивая угол, вы компенсируете эту силу. Но это еще не все. Давайте нарисуем простой поворот, точку входа, траекторию и точку достижения желаемого угла наклона байка (рисунок 1).

**Рисунок 1.** При заданных скорости, точке входа и максимальном угле наклона байка, гонщик уверенно пройдет поворот.



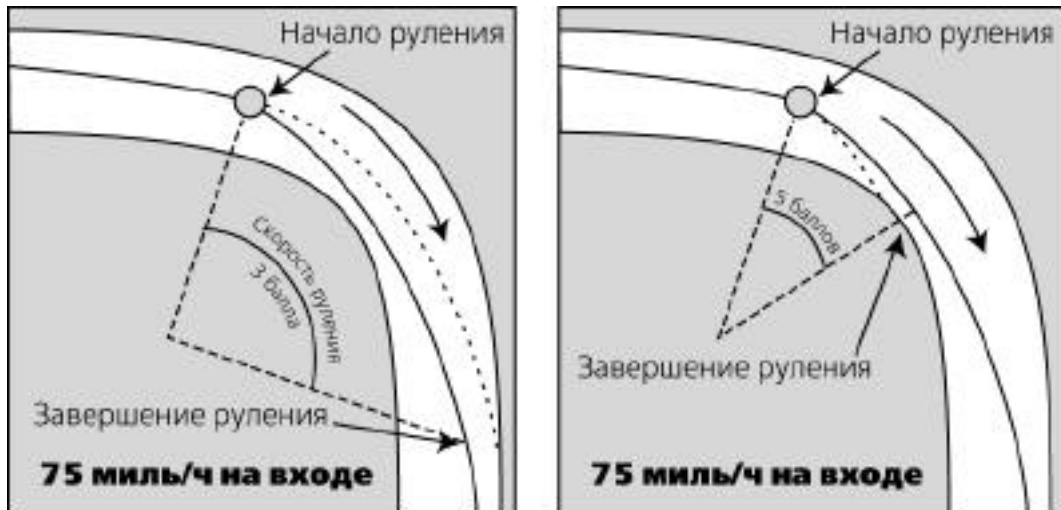
Допустим, что в следующий раз гонщик расслабился и рулил **медленнее** (рисунок 2). Скорость байка, точка входа и угол наклона

остаются постоянными. Как изменится траектория. Конечно, **распрямится** (пунктирная линия).

Допустим, что в третий раз наш гонщик рулил **быстрее** при постоянных прочих параметрах. Где он окажется? Правильно - **внутри** поворота (рисунок 3).

Рисунок 2.  
При медленном рулении траектория распрямляется.

Рисунок 3.  
При быстром рулении траектория уходит за внутреннюю бровку.



Как же ему пройти поворот в третьем случае? Существует несколько вариантов:

1. Входить в поворот позже. Но стоит ли менять точку поворота, если имеющаяся нормально работает? Думается, нет.
2. Раньше открыть газ. Неплохо, но придется заставить себя сделать это.
3. Сильнее открыть газ и спрямить траекторию. Возможно.
4. Открыть газ и раньше и сильнее. Тоже возможно.
5. Уменьшить угол (рисунок 4). Почему бы и нет!

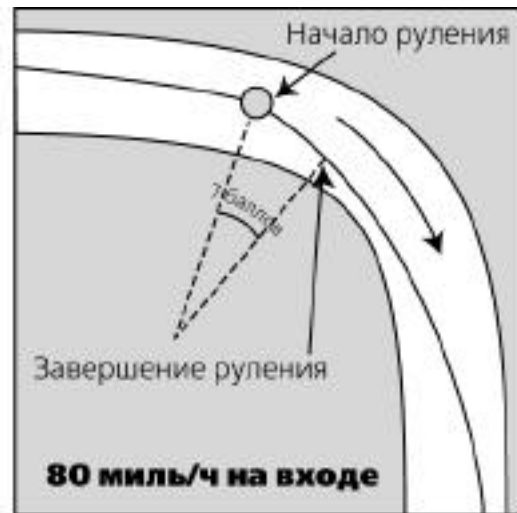
Только вариант №5 открывает больше дверей, чем закрывает. Например, если вы научились проходить поворот с меньшим углом наклона, вам будет легче со временем увеличивать скорость в повороте, используя запас угла наклона.

Что если гонщик захочет **увеличить** скорость прохождения поворота, **при постоянной точке входа и постоянном угле наклона** ? Он должен **рулить быстрее** .

Рисунок 4. Быстрое руление позволяет меньше наклонять байк.



Рисунок 5. С увеличением скорости входа в поворот нужно увеличивать скорость руления.



Итак, **при заданной скорости, чем быстрее вы поворачиваете байк, тем меньший угол требуется для прохождения поворота**. Хорошо ли проходить поворот с меньшим углом? Да. Положительно ли это влияет на безопасность? Да. Становится ли байк более стабильным? Да. Помогает ли это проходить повороты быстрее? Да. Лучше ли сцепление с дорогой при меньшем угле наклона? Да. Решает ли это задачу руления? Да. Ну что, убедил?

---

Главное в повороте - не где повернуть, а насколько быстро повернуть. Я учу студентов поворачивать быстрее. Как только они понимают, что именно это дает им, они продолжают совершенствовать этот навык.  
ДГ

---