

РУЛЕНИЕ

Опорное руление

В скольких местах вы касаетесь мотоцикла? На какие вы опираетесь при рулении? Труднее ли рулить, если у вас нет твердой опоры? Есть ли места для опоры при рулении? Какие из них соответствуют конструкции мотоцикла?

Существует 13

точек опоры:

1. Сиденье

2. Основание сиденья

3. Подножки (2)

4. Сапоги, прижатые к облицовке (2)

5. Центр масс

6. Колени или бедра (2)

7. Торс

8. Предплечья (2)

9. Рукоятки руля

(2)



Ошибка при переключении

Опорное руление означает эффективность. Я обратил внимание на этот метод, когда заметил, что 90% моих студентов **не могут** быстро переключать байк справа-налево-направо, как это делают гонщики, пытаясь прогреть шины. Не то, чтобы байк не поворачивал. Просто гонщик **перетаскивал его из стороны в сторону под собой**, как в мотокроссе, вместо того чтобы переключать его, двигаясь вместе с ним.

Для мотоцикла, едущего по асфальту, такой стиль не подходит, он заставляет использовать большие, чем нужно, углы наклона, что делает руление крайне неэффективным. Ведь если вы можете пройти поворот с меньшим углом наклона при заданной скорости, это идет только на

пользу и вам и байку. Противоположность перетаскивания – **свешивание**. Оно как раз дает то, что нужно в повороте – **меньший угол при заданной скорости**. Давайте рассмотрим свешивание поподробнее.

Мое открытие

Иногда во время гонки я разбиваю шлемом стекло на обтекателе. Это потому, что я привстаю на подножках и вообще активно двигаюсь за рулем.

Пилотируя 250-ку Гран При, я сделал интересное открытие. На Road America есть длинный и быстрый поворот, который нужно проходить на пятой или шестой передаче. Так вот, руление на нем длится примерно 3 секунды, или даже дольше. Это в два-четыре раза больше, чем обычно. И еще я заметил, что, несмотря на неровную поверхность трассы и непрекращающееся ускорение, байк не рыскает, как это обычно бывает в таком случае. А на следующем круге я заметил поразительную вещь – оказывается **я использовал внешнюю подножку как точку опоры**.

Загадка разрешилась. Мой вес был ниже на 12 дюймов, чем если бы я упирался в седло или бак. Поэтому мотоцикл и не рыскал.

Перераспределение веса

Использования внешней подножки как **точки опоры**, притом что точка приложения силы находится на руле (вы его толкаете или и толкаете и тянете), **уменьшает ваш вес, приложенный к седлу**, и переносит часть его в более низкую точку. А разве байк не распрямится, если упереться во внешнюю подножку? Вовсе нет, не забывайте про гироскопический эффект, создаваемый колесами.

На самом деле, поскольку ваш вес становится ближе к центру масс, **рулить становится легче**. Мотоцикл поворачивается вокруг центра масс, так что чем больше веса там сосредоточено, тем легче поворачивать. Кроме того, улучшается стабильность. Ваше тело больше не работает, как спутник, находящийся далеко от центра. Байк “думает”, что вы стали ближе к его центру масс.

Сила тела

Еще одно преимущество – вы становитесь сильнее. Чем больше рычаг – тем лучше. Гонщик использует для опоры самую дальнюю от руля точку. Все другие точки опоры не дают такого сильного эффекта.

Кроме того, вы можете лучше использовать мышцы торса для руления. Любая другая точка опоры мешает полностью задействовать эти мышцы. Конечно, можно обойтись и без них, **но с ними легче рулить**. Ведь при

рулении сила противодействия старается повернуть ваш торс, и чем лучше мышцы ей сопротивляются, тем стабильнее конструкция.

Перетаскивание

При перетаскивании гонщик не имеет точки опоры и вынужден использовать для стабилизации всю массу тела. Это как пытаться толкать что-то, плавая в воде – вас тоже отбрасывает. Кроме того, такой стиль требует напряжения почти всех мышц тела, что приводит к неоправданной усталости.

Преимущества

Даже если вы упретесь коленом в бак, прижмете ноги к облицовке, ляжете на бак грудью, плотно усядетесь в седле, упрете ноги в подножки и изо всех сил сожмете руль, вы все равно не получите такого преимущества, как если бы вы просто использовали опорное руление с точкой опоры **только** на внешней подножке. Опорное руление полностью соответствует конструкции машины и обеспечивает такую стабильность руления, которой нельзя достичь другими способами. Но во всем нужна сноровка, потратьте свое время на освоение этого метода.

Заметьте, на чопперах и круизерах, а также других видах мотоциклов с вынесенными вперед подножками, этот метод не работает. Положение подножки исключает ее использование в качестве точки опоры.

Где и когда

Вам придется переучиваться, чтобы освоить силовое руление . У меня это заняло примерно 2,5 часа, потом я применял этот метод автоматически. С другой стороны, однажды я учил “уличного” водителя, скорость руления которого находилась где-то в районе трех баллов по десятибалльной шкале. Мы работали в основном над контр-рулением и опорным рулением. И только через полтора часа у него началось немного получаться в одном повороте из 20.

Я долго не мог понять, почему у него так медленно учится, пока не сообразил, что на самом деле парень испытывает **двойные трудности** . Ведь он одновременно осваивает и контр-руление и опорное руление. Он просто боится завалить байк слишком быстро. Так что вам при отработке этого метода следует побороть свой страх и сосредоточиться на правильном выполнении упражнений.

Точки опоры

Используйте четыре основные точки опоры - рукоятки руля и подножки. Любые другие могут привести к рысканью.

На самом деле любая точка опоры полезна. Посмотрите на экипировку мастеров. Внутренняя поверхность их рукавов грязная, потому что они упираются ею в бак во время руления. Алюминиевые части мотоциклов натерты до блеска там, где их касаются гоночные сапоги. Внутренняя поверхность штанин и сиденье мотоцикла изношены там, где они соприкасаются. И так далее. Короче говоря, при опорном рулении вы можете использовать любые точки опоры и их комбинации, лишь бы это шло на пользу эффективности и точности руления.

Упражнение

Для начала определите, какие точки опоры вы обычно используете. Потом попробуйте применить опорное руление и сравните результаты. Вы заметите, что левые повороты отличаются от правых, это из-за управления газом. При повороте направо вы можете и толкать и тянуть, левши же могут только толкать. При повороте налево – наоборот. На самом деле, на эффективность это практически не влияет, метод работает одинаково хорошо в обоих случаях.

Интересно, как бы вы назвали этот метод? Руление наискосок? Ведь вы используете противоположные точки в качестве точки опоры и точки приложения силы. Центровое руление? Вы ведь как бы рулите из центра масс байка. Новое руление? Ведь это новая технология. Я называю это опорным рулением, поскольку вы рулите с помощью определенной и стабильной точки опоры. Называйте как хотите, главное, что это работает высокоэффективно.

Для начала попробуйте использовать в качестве точки опоры сиденье, потом колесо, и так постепенно приближайтесь к использованию подножки. Этот метод обеспечит стабильность в скоростных поворотах.

ДГ