

Как ездить лучше #2

Это то, что «нужно делать правильно». Это не легко, не так ли? Помните слова Рика Джонсона: «Это о том, чтобы делать хорошо простые вещи». Сейчас мы собираемся заняться простыми поворотами, вот только таковых не существует. Все повороты сложны, то ли ты выполняешь плоский поворот, поворот по упору, или быстрый разворот. Все они требуют большой работы, если ты хочешь делать их хорошо. Для этого мы даем Полу 'Pro Daddy' Малину плоский поворот, чтобы поработать с ним. Такие повороты встречаются постоянно, и ты знаешь, что они непросты. Вот как Pro Daddy их проходит:

Повороты как правило состоят из трех частей: вход, поворот и выход. Это разделение на части поможет нам, чтобы упростить анализ. Потренируйся представлять, что ты должен делать в каждой части, и помнить об этом в гонке — это серьезная часть работы по уменьшению времени на круге. Нужно стремиться к тому, чтобы как можно больше сократить элементы торможения и поворота, для максимального увеличения времени ускорения. Даже для просто катающихся точное прохождение поворотов позволит получить гораздо больше удовольствия от езды.

» 1. Вход: Подходя к повороту, нужно оставаться стоять как можно дольше, чтобы гасить удары подвески на торможении, которые могут привести к потере траектории. Подвеска всегда работает лучше, когда стоишь на подножках. Можно заметить, что мое положение прямо по центру, мои руки находятся на одной линии с рычагами чтобы ими было легко пользоваться, передний тормоз задействован даже в этом плоском ровном повороте. Из-за того что поворот плоский и ровный, мое тело сдвинуто слегка наружу от мотоцикла. Это помогает удержать заднее колесо от сноса вправо во время торможения.



» 2. По мере входа в поворот, ты готовишься к перемещению в сидячее положение, при этом возможно захотеть переключить вниз на одну передачу больше, чем нужно. Когда ты оказываешься в вершине поворота, нужно снять внутреннюю ногу с подножки чтобы помочь себе балансировать в повороте. Сначала нога должна быть практически прямой, чтобы несколько килограммов ее веса помогли передней резине плотнее цепляться за грунт. Конечно, такое выставление ноги также означает что ее можно использовать как опору, если чувствуешь что переднее колесо начинает скользить наружу. Со стороны это выглядит примерно так.





» 3. Поворот: К началу поворота ты должен сидеть на самой передней части сиденья, чтобы переместить вперед как можно больше веса и продавить вилку. При срабатывании вилки передняя резина цепляется лучше, угол вилки становится круче за счет чего мотоцикл поворачивает резче.



» 4. Как можно увидеть спереди, моя нога выставлена вперед, загружая переднее колесо, и готова поддержать меня если переднее колесо соскользнет, мои локти смотрят вверх для лучшего контроля руля и рычагов. Также нужно смотреть вперед, поэтому обратите внимание на положение головы — ты едешь туда, куда смотришь, и я смотрю вперед на трассу.

» 5. Это положение сохраняется на протяжении всего поворота. Продолжай смотреть на трассу, выход из поворота и что находится впереди.





» 6. Выход: Когда ты в комфортной позиции в повороте и готов ускориться, ты начинаешь перемещать вес тела в положение «разгона сидя». Дополнительный вес, перенесенный вперед, помогает удержать мотоцикл от глубокого заноса. Также, когда ты начинаешь добавлять газ, мотоцикл не будет задираться на заднее колесо. В это время ты контролируешь зацеп, перемещая вес тела немного назад, если чувствуешь что заднее колесо излишне пробуксовывает.



» 7. Это завершающая фаза поворота. Все еще нахожусь в положении «разгон сидя», так как грунт мягкий, но обрати внимание, что тело по-прежнему наклонено вперед и я смотрю вперед над трассой, а небольшая пробуксовка меня не беспокоит. Если бы грунт был тверже, я мог бы подняться в положение разгона стоя в этой точке поворота.

Текст: Пол Малин Фото: Джон Уилкинсон

