



»КАК ЕЗДИТЬ ЛУЧШЕ #3

О'кей, мы продолжаем с того на чем закончили. Если ты это пропустил, то мы изучали вход и выход из поворота с ровным покрытием. Но сколько гонщиков испытывают трудности в колеях? В таких поворотах у тебя есть либо мягкий удобный упор полукругом по внешнему радиусу, либо приходится неуклюже тормозить передним тормозом в жесткую колею внутри поворота. Поднимите руку те, кто скажет что лучше бы поехал по внешнему радиусу?

На самом деле в колеях бояться нечего. Но по каким-то причинам многие гонщики скажут, что им приходится побороться, чтобы наклонить мотоцикл и удержать его, чтобы не положить его слишком сильно и не упасть. Или же они пытаются поднять его, открыв газ слишком рано, и мотоцикл выпрыгивает из колеи, оставляя заднее колесо шлифовать по стенке колеи, что либо выбрасывает его на середину трассы, либо переворачивает через спину. Надеюсь, что после прочтения этой статьи, ты сможешь как следует потренироваться и навсегда побороть свой страх перед колеями.

» 1. Если ты читал вторую статью, то уже знаешь, что положение тела очень важно при входе в поворот. Но в колеях еще даже более важно положение на трассе. Почему? Если ты заходишь слишком широко, то ты можешь пропустить вход в колею. Если ты обнаружишь это слишком поздно, то тебе придется резко перестраиваться с одной стороны трассы на другую. Наоборот, если ты зайдешь слишком прямо, то можешь промахнуться, когда нужно будет делать поворот. Как ты можешь видеть, я захожу в поворот стоя, в оттяжке, чтобы погасить толчки при торможении и не допустить ухода с траектории. Руки находятся на одной линии с рычагами, чтобы тормозить было легче, и я использую оба тормоза для сохранения прямолинейного движения. Можно заметить, что я сместился примерно на шесть дюймов (15 см) от траектории. Почему? Если бы я этого не сделал, то я бы попал в большую яму впереди меня, которая бы сильно подбила меня под зад. Когда такое случается, ты теряешь время для торможения, которое определяет, попадешь ты в колею или нет.

» 2. Как можно видеть, я успешно миновал кочки в зоне торможения, оба колеса находятся на земле, позволяя тормозить, и, что более важно, находятся на одной линии. Я нахожусь прямо на входе в колею, все еще в положении стоя, и все еще торможу передним тормозом, пытаюсь отложить посадку на сиденье на самый последний момент. Если присмотреться внимательно, то видно, что моя пятая точка выдвинута влево от мотоцикла, чтобы помочь предотвратить выкальзывание заднего колеса из под меня.



» 3. Сейчас я на входе в колею. Я переместился в сидячее положение, на самом изгибе сиденья. Из-за того, что я вошел в поворот немного широко (чтобы обойти кочки на торможении), я лучше вижу вход в колею, и это значит, что я могу пройти поворот немного шире, чем он есть на самом деле. Это позволяет мне наклонить мотоцикл достаточно низко и проехать по колее гораздо ровнее. Если бы я вошел в колею более круто, то мне пришлось бы держаться гораздо более вертикально. Тогда я бы мог наклонить мотоцикл уже находясь в колее, но это стоило бы мне времени. Сейчас моя нога выставлена вперед, что также помогает мне сохранять центр тяжести ниже по мере движения по колее. Также, более широкий заход позволяет поддерживать более высокую среднюю скорость в повороте. Помни об этом!

» 4. Я в середине поворота, и хотя положение тела похоже на предыдущее, но нога больше вытянута вперед и поднята вверх (просто для балансировки), а мотоцикл наклонен ниже. Можно заметить, что мой палец лежит на рычаге переднего тормоза, но я не буду сейчас говорить для чего это нужно. Теперь посмотрим с другой стороны...

» 5. ... наиболее важная вещь на этом снимке, это то что я все еще сижу на изгибе сиденья. Помнишь что на фото 2 мое тело было слегка смещено влево от центра мотоцикла? Тогда это было нужно чтобы удержать мотоцикл от скольжения наружу на торможении. Однако сейчас я в колее и снова на ребре сиденья. Это одна из причин, по которой я могу сильнее наклонить мотоцикл хотя сам нахожусь в более высоком сидячем положении.

» 6. Я прошел поворот примерно на две трети, все еще сижу на изгибе и собираюсь переместиться назад чтобы открыть газ и выстрелить из поворота. Мои пальцы лежат на рычаге сцепления на случай, если потребуется резко ускориться. Мои руки выглядят красиво, локти расположены высоко чтобы удобнее было рулить. Если бы они были опущены, то они мешали бы мне, упираясь в ребра, и затрудняли мне поворот по колее.



» 7. Сейчас я в конце колеи и думаю о том, чтобы отработать следующую прямую. Верхняя часть тела начинает смещаться вперед, что поможет мне загрузить переднее колесо при разгоне.

» 8. Тело смещено вперед, я смотрю вперед, открыл газ и собираюсь перейти в положение разгона стоя, что поможет мне обработать мелкие кочки на выходе из поворота, которые переходят в более крупные на середине прямой. Помни, что подвеска всегда работает лучше, когда ты стоишь. Чтобы воспользоваться этим преимуществом нужно вставать как можно раньше.

В следующий раз когда поедешь на тренировку, постарайся получить удовольствие от этих упражнений. Говорят, что «практика создает совершенство». Но если подумать, то к совершенству может привести только совершенная практика! В следующий раз на тренировке сделай больше, чем просто миллион кругов, подумай о своей езде.

» Текст: Пол Малин » Фото: Джон Уилкинсон