

Мотоцикл для чемпиона



Апрель 2010. Брно.

В то время как питерские байкеры выводят на дороги своих коней, пробуя только-только подсохший весенний асфальт, меняют масло и кормят своих железных любимцев свеженьким бензином, в мастерской команды SK-Питер полным ходом идёт подготовка к чемпионату по шоссейно-кольцевым мотогонкам.

Подготовка к сезону для гоночной команды SK-Питер началась сразу после Нового Года: как только в распоряжении команды появилась новая Yamaha R6 приобретённая у дилера «ВВС-моторс». Тут-то и началось настоящее веселье для всей команды и особенно – для механика Сергея Барашкина, ведь им предстояло изменить не только внешний вид мотоцикла, но и почти всю начинку, чтобы «Эрка» смогла отправиться в апреле на сборы в Чехию.

Опыт работы с «Ямахой» у ребят уже большой. Переделку начали с того, что всё разобрали, оставив голую раму. Двигатель отдали специалистам, которые готовили его согласно регламенту класса суперспорт. В мастерской же SK-Питер велась работа с ходовой частью. Хотя с нуля мотоцикл строить не пришлось, но многое в нём обновилось. Заменяли подвеску, элементы рамы, подрамник, проводку и «мозги» мотоцикла, систему выпуска, тормозные диски, шланги, жидкость, элементы управления: рычаги, руль, подножки и многое по мелочи. Кроме того, разработали новый дизайн и заказали экипировку в командном стиле.

– Когда пилот садится на мотоцикл, он просто сливается с ним! – пошутил Сергей.

На сезон было приготовлено несколько комплектов обвеса, но и тех, как признаются члены команды, может не хватить. Все комплекты покрашены в один цвет. Обвес постарались выбрать как можно легче и при этом крепче.

Когда всё установили, принялись за подключение системы сбора информации, или, по-другому – телеметрия. Это, пожалуй, самая интересная составляющая спортбайка. Сделана она фирмой AIM – их

системами пользуются топовые команды на чемпионатах мира. Такая система телеметрии, хоть внешне не сильно отличается от обычной, даёт почти безграничные возможности по настройке мотоцикла. С помощью такого «бортового компьютера», можно оперативно менять настройку двигателя: управлять картами впрыска, зажиганием, торможением, менять холостые обороты и ограничивать максимальные.

К тому же с помощью этой системы можно получать информацию о работе двигателя и подвески во время движения, нужно только установить необходимые датчики. Вся необходимая гонщику информация выводится на табло. После того, как мотоцикл заезжает в бокс, с него считываются все данные. Дальше дело за инженером: он обязан проанализировать попавшие к нему сведения и настроить мотоцикл в соответствии со сделанными выводами для следующего заезда.

– Пилот говорит: «У меня на поворотах мотоцикл ведёт себя нестабильно», – привёл пример Сергей, – Инженер залезает в компьютер и смотрит на графики. Да, действительно, в определённые моменты что-то происходит. И дальше он начинает думать, от чего это зависит: от неправильной работы с газом, подбора резины, настройки подвески. Задача инженера выбрать из кучи показаний и объяснений верное. Датчики показывают одно, пилот говорит другое, а на самом деле на трек песок был насыпан, и дело совсем не в мотоцикле.

Вся соль такой системы в том, что, во-первых, мотоцикл для проверки не нужно возить на стенд после каждой гонки. Во-вторых, компьютер даёт информацию не со стационарного байка, а с работающего на полную силу в реальных гоночных условиях. Ну, и в-третьих, в отношении работы мотоцикла не всегда можно полагаться на слова пилота, ведь во время гонки всё его внимание сосредоточено на трек, а компьютер может дать объективную и оперативную информацию по первому запросу. Всё это серьёзно упрощает настройку мотоцикла. К тому же и пилот получает кучу полезных сведений об управлении мотоциклом и о трассе. Такие манипуляции необходимо проводить перед каждым заездом, куда бы судьба ни закинула спортсмена с его мотоциклом, ведь в разных точках мира всё различно: начиная от температуры, влажности воздуха, высотой над уровнем моря и заканчивая покрытием гоночных треков.

Как уже говорилось выше, ребята поменяли подвеску: стандартную на изготовленную фирмой Andreani. По сравнению со стандартной подвеской, эта даёт больший диапазон для регулировок, ведь она предназначена специально для гонок. Работа с подвеской на гоночных треках

– одна из основных. Если мотор можно настроить один раз для конкретного трека, и он будет отлично работать во всем диапазоне и выдавать полную мощность, то над подвеской механики трудятся всё время.

– От того, как правильно настроена подвеска и подобрана резина, зависит исход гонки, – считает Сергей.

Если команда участвует в гонках достаточно часто и на одних и тех же треках, у неё есть возможность наработать базу данных, по которым и будет настраиваться подвеска. Но всё равно всегда возникает необходимость корректировки, потому что за внесезонный период могло поменяться покрытие трека, его качество, пилот мог потяжелеть или полегчать. Здесь тоже здорово помогает система сбора информации.

Кстати, о правильном подборе резины. Не секрет, что производители резины для гоночных мотоциклов каждый сезон придумывают что-нибудь новенькое: меняют состав и вид своей продукции. Для каждого трека и любых погодных условий нужно подобрать правильную резину. Шины должны иметь хорошее сцепление и правильное давление в шинах, чтобы выдержать всю гонку. Рули и подножки тоже имеют определённый диапазон регулировок, чтобы можно было подобрать оптимальный вариант посадки для пилота. Стандартные рычаги сцепления и передних тормозов сменили на более совершенные, которые также позволяют пилоту не думать о неудобствах и лучше чувствовать обратную связь с мотоциклом.

На новой «Ямахе» появилась даже пара специальных кнопок управления. Нажимая на одну из них, пилот при заезде или выезде с пит-лэйна может не беспокоиться о снижении скорости – мотоцикл замедлится сам. Это сделано специально в соответствии с регламентом гонок, ведь скорость на пит-лэйне должна быть не более 60 км/ч, за превышение допустимой скорости штрафуют. Вторая предназначена для переключения карт впрыска и зажигания и, соответственно, управления двигателем. И во время движения можно выбрать лучшую для ситуации на трек карту.

И вот теперь произведение искусства и чудо инженерной мысли команды SK-Питер – мотоцикл Yamaha R6 – стоит и ждёт скорого отправления в Брно. Глядя на него, не сомневаешься, что на соревнованиях он покажет себя на все сто процентов.

Примечание: Команда «СК-Питер» благодарит за поддержку ООО «Интер-Ойл», загородный клуб «Белый берег», ООО «Страховая компания «Согласие», официального дилера Yamaha «ВВС Моторс», ООО «СевЗапТрансАвто» и журнал «Мотомания».

