

Treningslogg:

Dato: _____ Bane: _____ Pilot: _____.

Dagens mål:

Bremseteknikk.

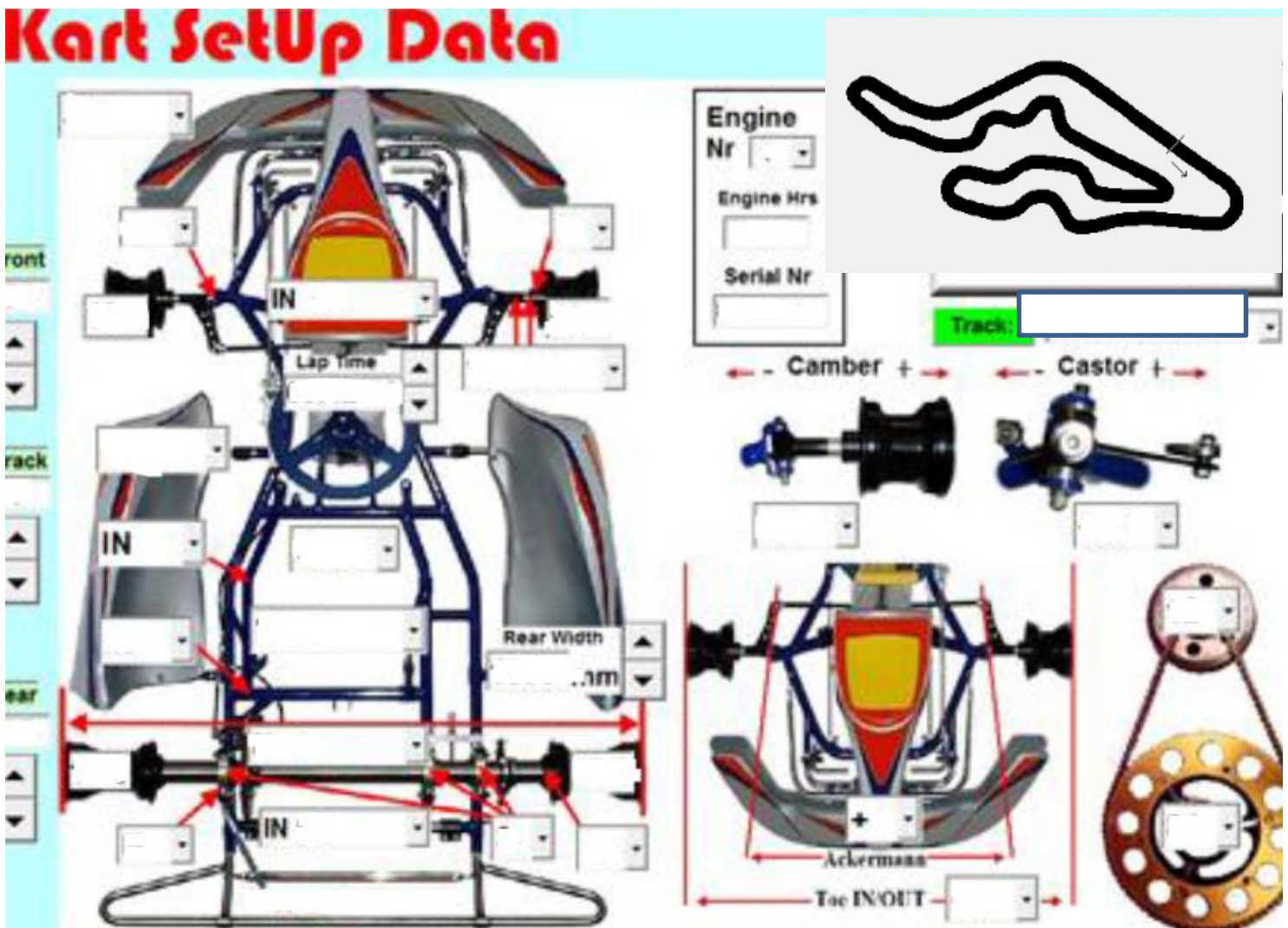
Delmål:

#1 Sen og hard oppbremsing.

#2 forsiktig gi gass i sving.

Starter med standardoppsett, men hvilke endringer er gjort:

Tilbakemeldinger fra pilot:



Treningslogg:

Teori:

Bremsing som en Karting Superstjerne

En ting beundringsverdig og effektiv teknikk som brukes av flinke kart piloter er å drifte inn mot harde svinger og uanstrengt flyter rundt banen. «Trail Braking» - eller stoppsladde, det ser kult, men hva er vitsen?

Grunnen til at sjåførene sladder inn mot svingen er fordi de bruker en teknikk kalt «Trail Braking», noe som gjør at du kan bremse litt senere og dypere inn i et hjørne. Så, poenget er at du kan komme rundt en bane raskere ved å bremse senere uten å miste farten ut av svingen.

Her er hvordan du gjør det: -

Først må du forstå litt om hvordan kart dekk fungerer. Hvis du forestille deg at et dekk bare kan gi så mye grep, la oss kalle det 100% grep, så ville du ønske å bruke 100% grep for maksimal bremse, deretter 100% grep for maksimal fart i svinger. Normalt vil man bremse opp til svingen, slipp bremsen, svinge og deretter akselerere ut. Vanligvis vil folk fortelle deg at du om bremser og svinger samtidig vil det føre til at du snurrer. Dersom du bruker 100% grep til bremsing, er det ikke noe grep igjen til å svinge!

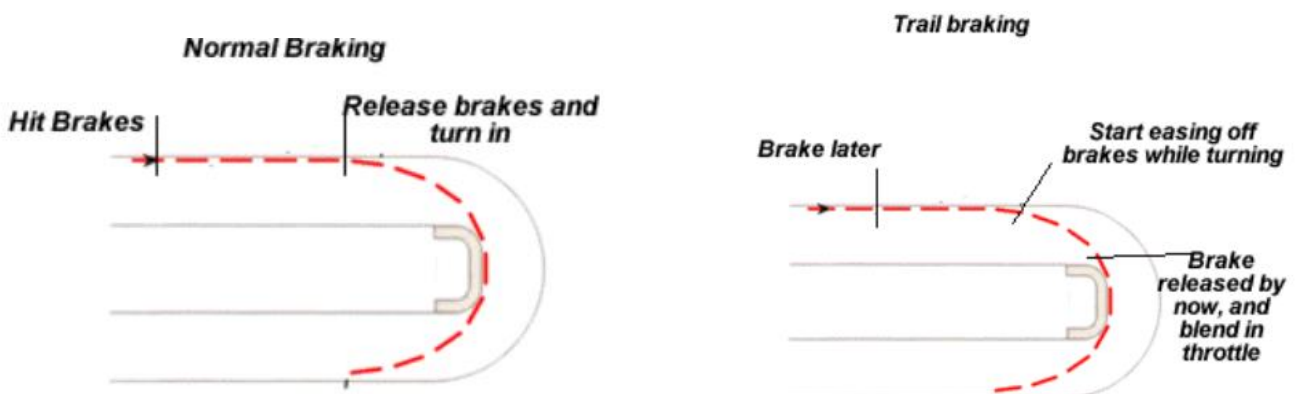
Vel det er ikke så enkelt som det, fordi det er en deler av svingen mellom der man kan bremse og midten av svingen (apex) som man kan bremse og svinge samtidig. Hvis du visualisere denne situasjonen så vil du forstå hvordan det fungerer.

Forestill deg at du raser nedover rettstrekket og mot en skarp sving, du bremser litt senere enn vanlig, men du må fortsatt bremse mer ned før du når inngangen til svingen, «turn inn». Du vet du vil spinne hvis du fortsatt holder hardt på bremsene når du svinger, men du jo svinge!

Her er hvordan du gjør det, du slipper bremsene litt og svinger. Sidegrepet er ikke maksimalt av det som kreves av dekket ennå, fordi du ikke er veldig langt inn i svingen enda. La oss si du bruker 60 % av grepet, det er da 40% igjen til bremsing!

Så du kan fortsette å bremse inn i hjørnet, hvis du gradvis slipper av bremsen mens du slår mer og mer. Det du vil vil få til da er at du blander bremsingen inn i svingen og deretter begynne å gi gass ut av svingen. Hvis du da samtidig ser langt fremover, som beskrevet i en annen leksjon, vil du ikke engang tenke på hvor kult dette ser ut for de som ser på!

Denne teknikken krever øvelse! Du vil sannsynligvis spinne ut et par ganger, men det er definitivt verdt bryet, fordi det betyr at du vil bli en ekte "siste mann som bremser".



Treningslogg:

Utføres mellom hvert trenings-pass.

Utføre:

Sjekk:

1	Pilot tilbakemelding: Ulyder? Motor-respons? Handling?	Utbedre i hht respons
2	Kontroller høyskrue. (+Laptimer for temp.)	Mager/Rik? NB! Sjekk farge på plugg dersom høy-dysen har stått magert (høy temp på laptimer)!
3	Smøre kjede.	Blåfarge på kjede? Metallspon?
4	Sjekke drev.	Bøyd? Slitt? På linje? Kjedekasseskruer!
5	Bensin.	Husk Olje!
6	Styrestag.	Bøyd? Slark?
7	Dekk	Hjulbolter! Dekktrykk: _____Bar for, _____ Bar bak, temperatur_____
8	Hjulboss.	Sjekke avstand.
9	Smøre lager.	CRC/WD40 på aller bevegelige deler!
10	Løse gjenstander!	Fjerne skrujern, nøkler fra ramme og sete!

Verktøy for denne operasjonen:

10mm fastnøkkel.
13mm fastnøkkel
5mm Umbraco nøkkel
4mm Umbraco nokkel
Pluggnøkkel
Avstandspinne.
Drev-laser (Sniper)

Kjedespray
Bensin
WD40 / CRC

GEAR RATIO CHART

	9	10	11
64	7.11	6.40	5.81
65	7.22	6.50	5.90
66	7.33	6.60	6.00
67	7.44	6.70	6.09
68	7.55	6.80	6.18
69	7.66	6.90	6.27
70	7.77	7.00	6.36
71	7.88	7.10	6.45
72	8.00	7.20	6.54
73	8.11	7.30	6.63
74	8.22	7.40	6.73
75	8.33	7.50	6.82
76	8.44	7.60	6.91
77	8.55	7.70	7.00
78	8.66	7.80	7.09
79	8.77	7.90	7.18
80	8.88	8.00	7.27
81	9.00	8.10	7.36
82	9.11	8.20	7.45
83	9.22	8.30	7.54
84	9.33	8.40	7.64
85	9.44	8.50	7.73
86	9.55	8.60	7.82

Treningslogg:

Bruk baneprofilen og diskuter best mulig spor!

Ta en sving om gangen!

