

Yazar: Alpaslan KUZUCAN

Yatýp açýsý

Ýster 250 cc lik bir motor olsun isterse goldwing türü bir motosiklet olsun, yattýđýnýz oranda lastiđin yol tutuþu azalýr. Tüm motorlar ayný dönemeç hattýnda ve ayný hýzda ayný miktarda yatar. Çünkü yatýp açýsý iki kuvvet tarafýndan belirlenmektedir. Bu iki kuvvetin dengelenmesiyle oluþan yatýp açýsý motorun ve sürücünün çekim merkezi üzerinde etkin olmaktadır. Kuvvetlerden biri yer çekiminin etkisiyle apađý dođru dikey vaziyette olarak diđeri ise atýl kütle ivmesini etkisiyle yatay olarak sürüp yönüne dođru hareket eder. Bahsi geçen her iki kuvvetin kütle ile dengesinin ardýbýk olması kütle etkisini iptal ederek yatýp açýsý üzerinde hiçbir etki kalmamasýný sađlar. Yatýp açýsý hýza veya dönüp keskinliđine bađlýdır. Merkeze çeken kuvvet hýzýn karesi ile artar ve ters orantýlý olarak dönüpün çapý ile azalýr. Bu ne demektir; dönüp hýzýnýzý iki misline çýkarmak ayný hýzla dönüp çapý iki misli keskin olan bir dönemeç için gerekenden daha fazla yatýp açýsý gerektirir.

Yatýp açýsýyla ne diye bu kadar ilgilenilir?

Çok yatarsanız lastikler yol tutuþunu býrakarak sizi yola yapýptýrýr. Bu aslýnda yatýp açýsýyla ilgili bir þey deđildir. Yatýp açýsý aslýnda yanal güçlerin uygulanan miktarýný gösteren bir barometredir.

Peki, ne kadar yanal güç çok fazla yanal güçtür?

Kaliteli cadde lastikleri 1.1g gücü kontrol edebilirler. Bunun üzerinde lastik yolu býrakýr. 45 derecelik bir yatýp daima 1g kuvvete epittir. Yani 45 derece sizin artýk yol tutuþunun sýnýrýnda olduðunuzun göstergesidir. Buradan sonra motorunuzun hýzý, tipi, dönemecin türü yada sürücünün yeteneđi fark etmeyecektir.

Tabi dönüplerde motorunuzun hýzý önemli bir etkindir. Dönüp güçleri hýza son derece bađlýdır. Bir ss kullanýyorsanız ve dizinizi yere deđdirmeđe çalıþýyorsanız þuna dikkat ediniz: Bu 45 derecelik yatýp siz o dönemeçte 110 km süratle elde ediyorsanız, bu sefer ayný dönemeçte 45 derecelik yatýp siz 116 km süratle elde etmeđe kalktýđýnýzda düþeceksiniz demektir. Burada ki 116 km hýz 1.1g demektir. Yine eđer bu yatýplar esnasýnda gidonu titretir ya da bir þekilde motosiklette kararsýz salýnýplara sebep olursanız yine

düpersiniz. Kazanýn tüm gereksinimi sizin bu tür hatalarla yol tutumunun bir %10 nunu daha israf etmenizdir. Bu yüzden pürüzsüz sürüp, sarsmadan sürüp veya yumuşak sürüp ustalýđýn zaruri göstergesidir. Yani motor kullananlar kumandalarý henüz akýcý kullanamýyorlarsa bu onların bu yatýp açýlarý için uygun olmadýklarýnýn iparetidir ve bu tip apýrý yatýplarla dönüplere kalkýpmamalýdırlar.

Yatýp açýlarý bir cruiser için 30 derece ve bir spor tipi motor için 40 derece ve yarıp motoru için pistlerde 50 derece olarak kabul edilebilir. Ancak imalatçýlar bu deđerleri nasýl hesapladýklarýný açýklamazlar. Burada her motorun bileşik çekim merkezi farklı yerlerdedir, lastik çaplarý farklıdır ve durađanýn dinamik olana karşı yüklenmesi olan bu durum aslında gerçek deđerlerin yukarıda belirtilen yatýp açýsý derecelerinden çok daha apađýda olmasýný da imkân dâhiline sokabilir.

Bedenin bükülmesiyle yatýp açýsýnýn azaltýldýđý düpünüdür. Burada çekim merkezinin tam yerini bilmek ancak dođru bir tahminde bulanabilmeyi mümkün kılar. Çünkü motoru kaldýrmak için bedeninizi çok dýpa eđseniz dahi çekim merkeziniz yine etkin olarak 45 derecelik açýda kalacaktır ve yol tutup limitinizde yine 1g güç sýnýrýnda olacaktır. Mesela yađmurda sürüp yaparken sürücü bedenini dönüp içine eđerek motoru daha dengede tuttuđunu sanýr ama bu yanlýptýr. Hâlbuki burada olan tek şeyin hýzýn düpmesidir. Motorun dikleşmesi ile etkin çekim merkezinizde aynı oranda yer deđiştirmeyecektir. Hýzýn karesi ile olan ilipkiyi hatýrlayalım. Yatýp açýlarý aslında sadece yanal güçlerin bir göstergesi olmasý açýsýndan önemlidir.

Kötü yol yüzeyleri hariç bunu söyleyebiliriz ki dönüp hýzýmýzýn istenilen düzeyde olamamasýnýn tek sebebi korkudur. Lastikler kayar diye korkarýz. Bu anlaşılabılır bir şeydir çünkü motosikletin merkezkaç kuvveti kendini sürekli hissettirmektedir.

Bu korku yüzünden her sürücü kendine has bir rahat olduđu bir sýnýr geliştirmiştir. Sürücünün yatýp açýsý bu rahatlık sýnýrına yaklaşıncaya zihin ürker ve beden kasılır. Sürücü bir dönemce alýptýđýndan daha hýzlý girmişse sürücü bu sýnýra hýzla yaklaşıp ötesine geçebilir. Bu durumda sürücü genellikle panikler ve sađduyuyu kaybederek akýl dýpý hareketler yapabilir.

Bu paniđin sonucu olarak, sürücüler genellikle frenleri sıkarak çünkü frenler onlarý daha evvel birçok kereler kurtarmýptýr. Ama burada yanlýptýr. Tavsiye edilen dönüp hýzýndan 2-3 misli sürümler yapıldýđýnda dönüpten önce motoru dođru hýza düpürecek yeterli zaman olmaz. Bu durumda sürücü bu dönemeci almayý baparamayacaktır.

Krizlerle baþa ýkmanýn yolu soðukkanlý kalmak ve aklý kullanmaktýr. Bilinmelidir ki artýk eðer frenlere asýlýnýnsa kaza olacaktýr ünkü bunun iin ok getir. Bu yüzden sürücü korkusunu karantina altýna alýp motoruna güvenmelidir. Frenlere asýlma igdlerine karþý savapýlmalýdýr. Bedenlerini bilinli olarak gevpetmeðe alýpmalýdýrlar. Dnpn iine bakmamalarý yönünde kendilerine sert direktifler vermelidirler. Sonuta sürücü i elciði ileriye itmenin gerektiðine, motosiklete iyice kapanmak gerektiðine, ileriye ýkýpa doðru bakmak gerektiðine karar verdiðinde sorunlar zlmeðe baþlar ve süspansiyonlardaki sýkýpmadan da hissedilen motoru dýpa eken güce karþý kývýrma yapýlýr. Ýnanmanýz lazým önce. Motosiklet oðu kez yolunu bularak sizi dnemeten ýkaracaktýr týpký ray üzerindeki boþta hibir kayma emaresi göstermeden giden bir vagon gibi. Sürücü yeterli yol tutuþu kalmamýþ gibi görünen lastiklerin yanak ularýnda bu dnþten ýktýðýnda adrenalin onu kahkahaya boðmadan hemen önce inansýzlýðýn yüzünü aýka görebilir.

Bu tecrübeyi yapadýðýnýzda artýk sizdeki zihinsel sýnýr kýrýlmýþ ve ýta ykselmiþtir. Bundan hoþlanýrsýnýz. Motosikletin sýnýrlarýný tam kavramýþ olmayabilirsiniz ama artýk iki dakika önceki rahatlýk sýnýrýnýz geride kalmýþtýr.

Bu küpe yazýsýnýn geldigi yer: Endurocu - Motosiklet ve Enduro Haberleri, Gezi, Kamp:

<https://www.endurocu.com>

Bu küpe yazýsý iin adres:

https://www.endurocu.com/modules.php?name=Kose_Yazilari&op=view_article&artid=42