

## УПРАВЛЕНИЕ ГАЗОМ

---

### Силы

Приводят ли к панике слишком большие силы? Слишком большая скорость, или ускорение, или замедление, слишком сильная центробежная сила и так далее? Привычные величины никого не напрягают. Что будет, если вы научитесь контролировать эти силы на более высоком уровне? Станете ли вы ездить лучше? Лучший контроль сил при езде на мотоцикле повышает порог срабатывания ПИСов.

### Немного больше, чем нужно

Неуверенность может вызвать как большое значение силы, так и большое количество сил, действующих одновременно. В одном из университетов провели интересный эксперимент. На кожу добровольцев одновременно воздействовали теплом (не таким сильным, чтобы обжечься), холодом (слабым, чтобы не замерзнуть) и электричеством (но не таким, чтобы ударило). Все испытуемые чувствовали **сильную боль**. При движении вы подвергаетесь воздействию большого количества сил. С каждой по отдельности можно справиться. Но что если все они действуют одновременно?

У каждого существует значение скорости, при котором он может контролировать все действующие силы и при этом не пересекать пороговых значений для ПИСов. Вот почему многие гонщики очень грамотно ездят при скоростях около 75% от своих лучших достижений и совершают много ошибок при 80 и выше процентах. Ниже следует хороший пример.

### Чарджинг

Если входите в поворот медленно и ускоряетесь, вы можете столкнуться с нестабильностью. Передок попытается подломиться или перестанет отслеживать дорогу. То же самое будет и на высоких скоростях, так что входите медленно.

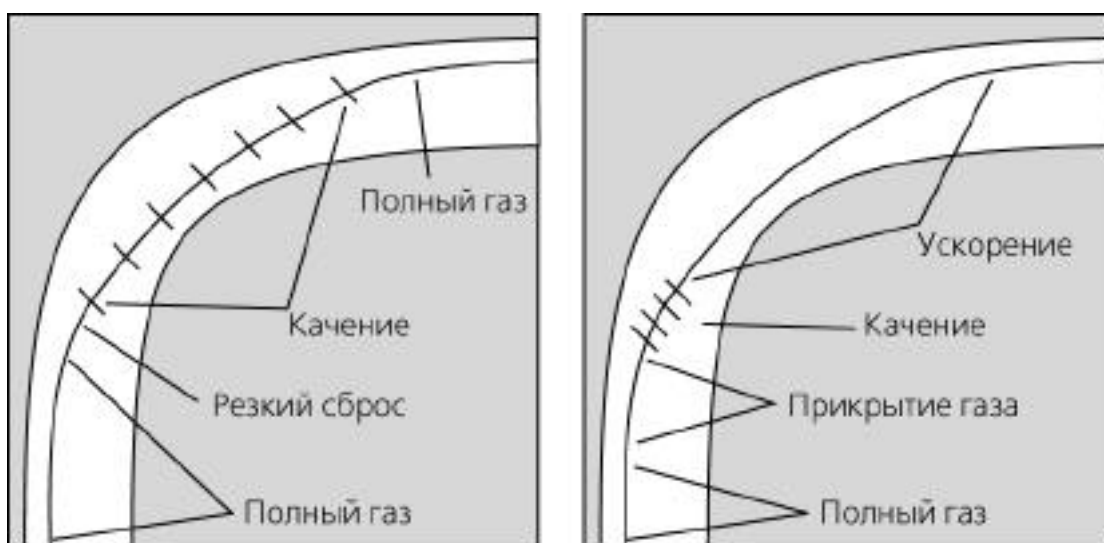
В высокоскоростных поворотах, чарджинг - самая распространенная ошибка. Гонщик на подходе к повороту держит газ полностью открытым, затем резко его закрывает или даже оттормаживается, пытаясь сбросить лишнюю скорость. Но при таком стиле вождения **скорость всегда сбрасывается слишком сильно**. А поскольку самые большие резервы для улучшения времени кроются именно в скоростных поворотах, чарджинг становится **непреодолимым барьером**.

## Как победить чарджинг

**Никогда** не используйте чарджинг в поворотах.

1. Подъезжайте к повороту на скорости, при которой вы себя **уверенно** . Допустим, поворот проходится на 6-й передаче и горячие парни подлетают к нему при 13 000 оборотах. Держите на 3000 или даже 4000 ниже. Газ держите постоянным.
2. Как только повернете, открывайте газ, добиваясь развесовки 40/60. Поскольку скорость для вас комфортна, вы не запаникуетет, но байк будет вести себя стабильно.
3. В следующий раз сделайте то же самое, но держите обороты на несколько сотен выше. В зависимости от мотоцикла, каждая 1000 оборотов даст прирост скорости 10-15 миль/ч на шестой передаче. Соответственно, 500 оборотов – 5-7,5 миль/ч, 100 оборотов – 1-1,5 миль/ч.
4. Повторяйте шаг 1-3, пока не достигнете предела собственных возможностей или возможностей байка. Вы повысите скорость без срабатывания ПИСов.

При чарджинге вы слишком поздно открываете газ. (слева) Хладнокровное прохождение поворота может казаться медленным, на самом деле оно гораздо быстрее



## Правильный чарджинг

Для медленных поворотов, следует изменить тренировку:

1. Приближайтесь к повороту на полном газу, но начинайте сбрасывать газ намного **раньше**, чем при чарджинге, и делайте это плавно и равномерно.

2. Резко откройте газ и тут же начинайте его плавно добавлять. Постепенно усложняйте задачу и вы улучшите результаты самым безопасным и контролируемым способом.

Когда байк хорошо держит дорогу, вам проще выбрать правильную скорость, чем когда он начинает рыскать из-за резкого закрытия газа.

“Петля” на Road America, “карусель” на Sears Point, поворот №9 в Laguna – вот только несколько примеров успешной работы этого метода. **В большинстве случаев гонщик понимает, что ему никогда не придется сбрасывать газ полностью.** Или он сбрасывает газ, но только на мгновение, чтобы обозначить точку начала поворота. Тормоза переходят в разряд воспоминаний. **ПИС побежден грамотной работой с газом и пониманием потребностей мотоцикла.**

## Будь настороже

В каждом повороте, как только вам захочется сбросить газ или затормозить, насторожитесь и спросите себя – а не достигну ли я лучших результатов, если буду грамотно управлять газом? Чарджинг может обмануть ПИС №1, но он противоречит конструкции байка и ухудшает результаты.

**Правило газа №2: в поворотах, требующих быстрого входа, рассчитывайте сброс газа так же тщательно, как и добавление.**

Как это правило сочетается с конструкцией подвесок, развесовкой и сцеплением с дорогой?

## Оценка сил

Ваше внимание сосредотачивается на скорости. Но в повороте вы должны сосредоточиться на обратной связи с байком.

**Мы используем множество сил, возникающих при движении мотоцикла; фактически мы оцениваем наши действия по ним.**

Силы возникающие при торможении, разгоне, повороте и т.д. очень важны для вождения. Мы получаем от них информацию о наших действиях. Но на примере чарджинга мы видим, что и они могут нас обмануть.

## Распознавание сил

Многие не могут отделить ощущения от большой перегрузки (примерно в 1 G), возникающей при торможении или в повороте, и от столь необходимого для развесовки слабого (0,1-0,2 G) ускорения.

**Правильное управление газом вызывает наименьшую силу из всех, которые действуют на байк в повороте.** Когда ваши скорости возрастут, и вы научитесь открывать газ пораньше, вы поразитесь какой слабо влияет на мотоцикл открытие газа в повороте.

Вам, наверное, кажется, что отслеживать в повороте легкое ускорение, вместо огромной скорости или центробежной силы, довольно трудно. Возможно, вы даже думаете, что это просто неправильно. Не волнуйтесь, все правильно. Просто мы говорим о том, что хочется байку, а не гонщику.

## **Силы в работе**

В каждом повороте действуют много разных сил, и все их нужно отслеживать. Замедление при торможении, сила тяги двигателя, сила сопротивления воздуха, сила, возникающая при наклоне байка, сила сцепления и центробежная сила, потом ускорение, сопротивление ветра. Как в том эксперименте, каждая из них в отдельности не создает проблем, но когда одновременно действуют две или больше...

При вождении вы имеет дело именно с силами. Правильное управление газом помогает контролировать их и, кроме того, помогает победить ПИСы. А правильный подбор скорости для входа в поворот делает жизнь немного легче и для вас и для байка.

**Скорость заставляет срабатывать ПИСы, грамотное управление газом помогает с ними бороться.**

---

Кейт 10 лет бился со мной, пытаясь научить правильно использовать газ в быстрых поворотах. Плавный сброс и последующее столь же плавное открытие помогают справиться со многими проблемами – вроде сброса газа и торможения. Конечно, поначалу мне было трудно отслеживать действующие на меня силы по отдельности. Теперь это намного проще и ни одна из них не отвлекает все мое внимание. Еще одна простая, но полезная вещь – знать все силы, замедляющие мотоцикл. Каждую из них можно использовать по отдельности, а иногда и все вместе.

ДГ

---