

## ТЯГА

### За и против

Небольшое прокручивание заднего колеса на выходе из поворота помогает повернуть байк. Но слишком большое прокручивание только вредит.

Что такое тяга? Как лучше ее использовать? Может ли она навредить? Как ПИСы мешают вам найти **предел тяги** ? Могут ли знания помочь отыскать этот предел? Возможно, все дело только в вашей храбрости?

Многие полагаются в этом вопросе на свои **ощущения** . Однако иногда чувства подводят нас, это приводит к ошибкам и разрушает все ваши замыслы.

### Новые технологии

Регулировать тягу проще всего на выходе из поворота. Помимо всего прочего, это помогает лучше ускориться на прямой.

**Современные шины и подвески сводят на нет многие ошибки вождения** . Современные мотогонки производят неизгладимое впечатление на тех, кто катался в 1957 году. Я не настолько смел, чтобы ездить на технике тех времен так, как на ней ездили тогда. Последний раз я принимал участие в гонках в 70-х, и возможности современных шин кажутся мне невероятными. Я часто вижу молодых горячих гонщиков, которые проходят повороты на огромной скорости, почти не владея гоночными навыками.

### Гонщики и тяга

Правильный навык прохождения поворота дает вам лучшее понимание тяги. Только не пытайтесь научиться всему сразу.

Гонщики, которые полагаются только на свое "чувство" максимальной тяги, совершают много ошибок. Им кажется, что они едут слишком медленно, если не чувствуют полную тягу. Это приводит к следующему:

1. Определение траектории по своим "чувствам" (слишком медленное руление)
2. Ранний вход в поворот
3. Подруливание в повороте (медленное руление на входе делает траекторию непредсказуемой, пока не пройден апекс)
4. Слишком сильный наклон (из-за медленного руления и в попытке загрузить шины, чтобы "почувствовать" их)
5. Слабое открытие газа (чтобы "чувствовать" шины)

Charging  
ухудшает время  
прохождения  
круга.  
Обращайте  
особое внимание  
на скорость  
входа.

6. Проворот колеса на выходе из поворота (попытка нащупать предел сцепления с дорогой, иногда это полезно)
7. Постоянная смена точек поворота (цель не точный и уверенный поворот, а максимальная тяга)
8. Слишком жесткая настройка подвески (чтобы лучше чувствовать тягу)

Видимо, есть и другие негативные проявления такого стиля вождения.

## Как правильно

Труднее всего  
найти предел  
сцепления с  
дорогой на  
входе, легче  
всего – на  
выходе из  
поворота. Самое  
трудное – искать  
этот предел в  
каждом  
повороте.

Не поймите меня превратно, на новой резине нужно искать предел тяги. Важно понять, как его искать и как его потом **правильно использовать**. Если ваша **цель** - максимальная тяга, то это **определяет ваш стиль** вождения. Траектория, на которой шины **цепляются изо всех сил**, станет тогда лучшей траекторией. На самом же деле она вовсе не лучшая, по крайней мере не во всех поворотах. А в копилку ваших навыков добавятся все восемь вышеперечисленных ошибок.

Пробуйте разные  
траектории и  
углы наклона, не  
защипывайтесь  
на чем-то одном.

Я помню, как Уэйн Райни в 1986-1987 годах тратил кучу времени на борьбу за тягу. Он совершал тогда все восемь ошибок в поисках максимальной тяги. Потом он три года (1990-1992) был чемпионом. Так ли вредны неправильные навыки в этом случае? Получается, что нет, ведь Уэйн Райни стал чемпионом. Но посмотрите на Эдди Лоусона, он сумел добиться не меньшего, не придавая тяге особого значения.

## Тяга и ПИСы

ПИСы, связанные с тягой, срабатывают в основном на **входе в поворот**. Мы знаем, что причина боязни быстрого входа кроется в неуверенности в своей способности повернуть байк. Если же поворот проходится слишком широко, ПИСы срабатывают от страха потерять сцепление с дорогой. Знакомо ли это вам?

В повороте вы можете регулировать тягу ( и сцепление с дорогой) газом, **но при входе в поворот все зависит только от скорости, которую вы достигли торможением**.

## Статистика падений

**На самом деле почти никто не падает от слишком высокой скорости на входе**. Понаблюдайте за гонками лет 20-30 и поделитесь со мной своими наблюдениями. Мои наблюдения показывают, что это

происходит очень редко. Мы не говорим сейчас о входе в поворот с одновременным торможением, это грубая и распространенная ошибка. Большинство гонщиков неправильно оценивают скорость входа, причем ошибаются они как правило в меньшую сторону, и это самое главное препятствие на пути к четкому прохождению поворотов.

## Храбрость или ум?

Правильная скорость входа облегчает прохождение середины поворота.

**Максимальное сцепление с дорогой нужно на входе в поворот**, хотя для этого может потребоваться дополнительная храбрость. Любого сколько-нибудь значительного улучшения времени круга можно достичь единственным и самым опасным способом - более сильным ускорением в середине и на выходе поворота, а это самые распространенные причины падений.

Мой совет? Научитесь уверенно водить мотоцикл, освоите все нужные навыки и только потом ищите пределы тяги. Если вы сумеете объединить навыки и использование тяги, вы станете непобедимым. Кроме того, правильные навыки помогают бороться с ПИСами, а это облегчает поиск пределов тяги.

## Определения тяга

**Тяга – это количество сцепления с дорогой, необходимое для достижения результата**. Вам нужно решить, станете ли вы ездить на пределе тяги или будете проходить повороты быстро и четко. Вы станете побеждать, когда научитесь делать и то и другое.

---

Некоторые добиваются скольжения заднего колеса в повороте, некоторые - переднего. Я обычно срываю оба и потом регулирую тягу на выходе. Этот способ кажется мне наиболее захватывающим, однако дело тут вовсе не в смелости. Вы тоже сможете так проходить повороты, если улучшите свои способности управлять тягой.

ДГ

---