

## УПРАВЛЕНИЕ ГАЗОМ

---

### Правило номер один

Возможно ли отучиться от такого ПИСу, как добавление/сброс газа? Что происходит с байком в результате этой рапространенной ошибки? Какие **конструктивные особенности** мотоцикла находятся в противоречии с этим ПИСом? Что позволит избавиться от него? Что **выигрывает** водитель, научившийся бороться с этим ПИСом? Ответы на эти вопросы вы найдете в следующих пяти главах.

#### Пойми газ

**Управление газом** – очень тонкая штука, со своими правилами и стандартами. **Способы управления газом** находятся в прямой зависимости от конструктивных особенностей вашего байка и позволяют ему действовать максимально эффективно. Осознание особенностей конструкции байка и их взаимодействия с манерой вождения – первый шаг в борьбе с ПИСами, мешающими водителю.

#### Сцепление с дорогой

гоящее  
рление и есть  
чание поворота.

При прохождении поворотов главное, о чем заботится гонщик, это сцепление шин с дорожным полотном. Давайте рассмотрим пятна контакта и на основании этого поймем, какова идеальная развесовка в повороте. По грубым прикидкам, 40 процентов веса должны приходиться на переднее колесо и 60% - на заднее. У гоночных мотоциклов на заднее колесо приходится до 70% веса, поскольку они испытывают бОльшие ускорения. В зависимости от конкретной модели мотоцикла, соотношение 40/60 может немного меняться. **Задача водителя – поддерживать идеальную развесовку с помощью виртуозного использования газа.** Как же этого добиться?



## Легкое касание

можете  
обовать рулить  
аньше, разгрузив  
ед и зайдя  
повороте открывайте  
раньше, слегка  
рьтесь середине.

Развесовка большинства аппаратов в статике или при прямолинейном равномерном движении составляет 50/50 ( $\pm 5\%$ ). Таким образом, нам нужно переместить от 10 до 20 процентов веса спереди назад. Значит, нужно придать мотоциклу ускорение от 0,1 до 0,2 g. Для этого нужно повысить обороты с 4000 до 6000 на пятой передаче (речь идет об аппаратах не ниже 600 куб. см). **Не слишком сильное ускорение – но этого достаточно.**

Часто водитель не может точно отследить насколько он увеличивает обороты, причем, как правило, он ошибается в меньшую сторону. В результате мотоцикл либо распрямляет траекторию в повороте, либо начинается боковое скольжение, и тут водитель совершает еще одну ошибку – сбрасывает газ.

## Правило номер ОДИН

тоит пытаться  
гичь скорости,  
рая  
дставляется вам  
зильной, такие  
ытки не приводят  
чемв холопшамv

**Как только вы начали добавлять газ, вы должны добавлять его равномерно, плавно и постоянно вплоть до окончания поворота.**

Как только гонщик достиг идеальной развесовки (т.е. переместил 10-20% веса спереди назад) любые изменения развесовки **приводят к ухудшению сцепления с дорогой.** Как только байк наклонен для поворота, любые изменения развесовки – одновременные ли (например, на изломе дороги, который влияет сразу на оба колеса) или поочередные (при открытии/закрытии газа, вес вперед/вес назад) – изменяют идеальную развесовку системы шины/мотоцикл.

огда не играйте  
ой газа в  
роте.

## Водительское мастерство

люди разные,  
тому настройки и  
ктория другого  
цика не подойдет  
. Для начала  
выкнете к своему  
ку.

Для успешного использования правила №1, водитель должен понимать и чувствовать потребности мотоцикла. **Водитель не улучшает байк, он просто помогает ему работать правильно.**

Очевидно, что любые задержки, помехи, открытия/закрытия газа усложняют достижение идеала. В этом и кроется основной вред ПИС №1 – оно **немедленно** ухудшает сцепление байка с дорогой. Чем быстрее

церайте ручку  
в повороте, это  
ведет к загрузке  
эдка.

Распределение нагрузки в повороте соответствует площадям контактных пятен – примерно 40% впереди и 60% сзади. Вы можете регулировать загрузку с помощью газа.

вы едете, тем сильнее эффект. Достижение и поддержание развесовки 40/60 – главная цель всех ваших действий с ручкой газа. **Правило газа №1 борется с ПИСом №1.**

## Потери

ничего  
ишного, если вы  
дете в поворот  
леннее, чем  
можно. Вы  
жете начать  
рение пораньше  
верстаете  
ценно при  
оне после  
зрота.

Даже если вы не сорвете свой бак в занос в результате неправильно использования газа в повороте, вы потеряете время. В среднескоростных поворотах (40-80 миль/час) каждое добавление/сброс/добавление газа стоит вам 0,1 с (или длины байка, если говорить о дистанции), если вы хороший гонщик. Для всех остальных эта потеря еще больше. В высокоскоростных поворотах проигрыш по времени увеличивается, поскольку сопротивление воздуха вносит большой вклад в замедление мотоцикла.

## Курсы выживания

ПИС №1 – самое главное ПИС. Уличное вождение зачастую терпимо к ПИСу №1. У водителя формируется ошибочное представление, что можно позволить себе сбросить газ в повороте. Однако, следует четко понимать, что **правило №1 работает почти всегда, на любой скорости, оно верно для 99% всех поворотов и дорожных условий.** Исключения редки – длинные спуски, повороты с уменьшающимся радиусом, повороты с отрицательным профилем (велотрек наоборот) и повороты с неровностью посередине. Но даже тогда вы не закрываете газ, просто на время перестаете его добавлять.

Допустим, вы вошли в поворот и внезапно поняли, что дорожное покрытие скользкое. Если вы сбросите газ, вы переместите 70-80% веса байка на переднее колесо, которое конструктивно можете нести только 35-40%. Конечно, добавление газа не гарантирует вам отсутствие неприятностей. Но спросите себя, в каком случае вероятность падения выше? Представим еще более грубую ошибку – использование в скользком повороте переднего тормоза. Очевидно, что в этом случае падение почти неминуемо. Но ведь закрывая газ вы двигаетесь именно в этом направлении!

## Газуй!

Итак, похоже, старое правило гонщиков “Сомневаешься? Газуй!” имеет право на существование.

Яркий пример – происшествие с Дугом Чандлером на Sears Point Raceway в 1989 году. Он тогда пилотировал свой 750-кубовый

суперспорт по сухой трассе. Его задняя покрышка была настолько изношена, что срывалась в занос просто от сброса газа. В какой-то момент заднее колесо стало заносить так, что оно оставило 30-ти футовый след резины на асфальте трассы. Если бы Дуг сбросил газ – хайсайда не избежать. Но опыт мотокроссмена подсказал ему, что надо газовать. Дуг добавил газа, это привело к вобблингу, но в конце концов мотоцикл выровнялся, Дуг остался в седле и на первом месте. Добавление газа было **единственным** решением. А что сделали бы **вы**?

### **Контрольные вопросы**

Что такое ПИС №1?

Что такое правильная работа газом?

Соответствует ли она конструктивным особенностям мотоцикла?

Как часто ваша правая рука закрывает газ без разрешения?

---

Поскольку у каждого байка свои особенности, важно научиться чувствовать его поведение в повороте. Эта глава поможет вам научиться правильной развесовке. Иногда хочется открутить по полной, и мне тоже, чего уж греха таить, но выигрывает тот, кто следует советам этой книги. Ведь ПИС № 1 стоит вам не просто времени на круге, может стоит места в пелетоне.

ДГ

---