

УПРАВЛЕНИЕ ГАЗОМ

Идеальная траектория для каждого

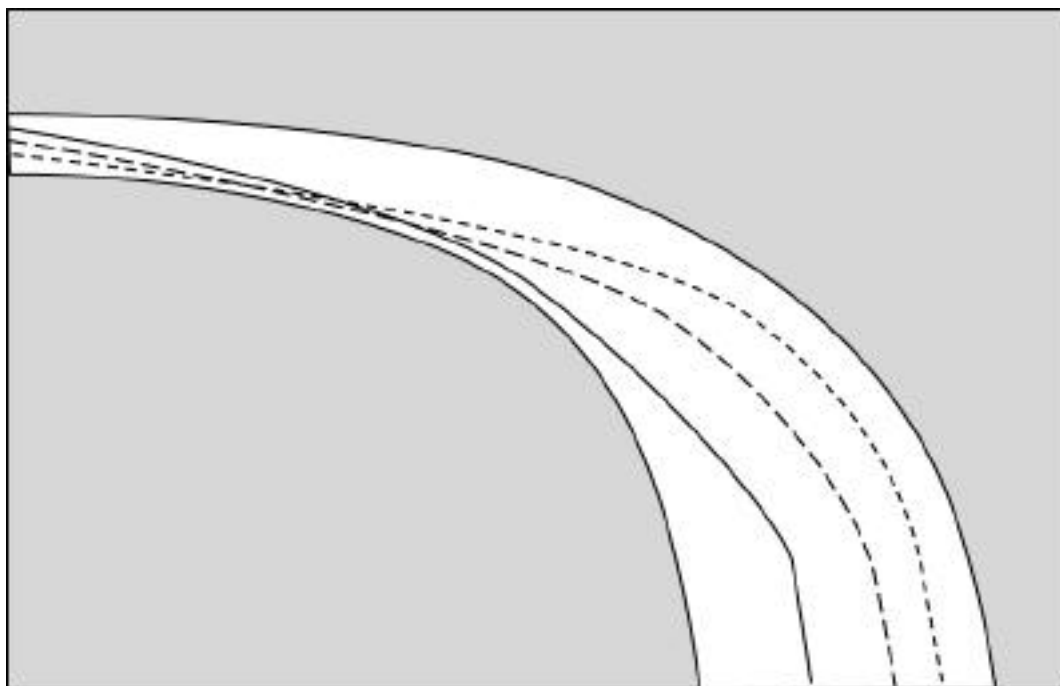
Самое трудное – так настроить байк, чтобы он хорошо держал траекторию и сбрасывал скорость перед поворотами, и в то же время ехал быстро, когда нужно.

Каждый из нас проходит повороты по той или иной траектории. Но что такое идеальная траектория? Если вы найдете ее, как вам ее удержать? Что может помешать вам выбрать и использовать идеальную траекторию?

На самом деле, на все эти вопросы существует простой ответ, вытекающий из Правила газа №1. По сути, это одно и то же.

Траектория, которая позволяет применить Правило газа №1 и есть идеальная траектория. Та, что не позволяет - не идеальная.

Не важно, какую траекторию вы выбрали, главное – грамотное управление газом



Различные приемы

Я вовсе не хочу ввести вас в заблуждение. Идеальной траектории для каждого не существует и не может существовать. Различные траектории являются результатом работы гонщика, его частного видения задачи, его сильных и слабых сторон, возможностей его мотоцикла, и, конечно, пороговых значений его ПИСов.

Кроме того, состояние дорожного покрытия может губительно сказываться на сцеплении с дорогой, и это внесет коррективы в траекторию. Чтобы

справиться со всеми этими выбоинами, буграми и заплатками можно (1) настроить подвеску, (2) изменить траекторию или (3) не обращать на них внимания. Мастера используют комбинацию всех трех способов. Самый трудный способ - третий, поскольку он подразумевает преодоление инстинкта самосохранения.

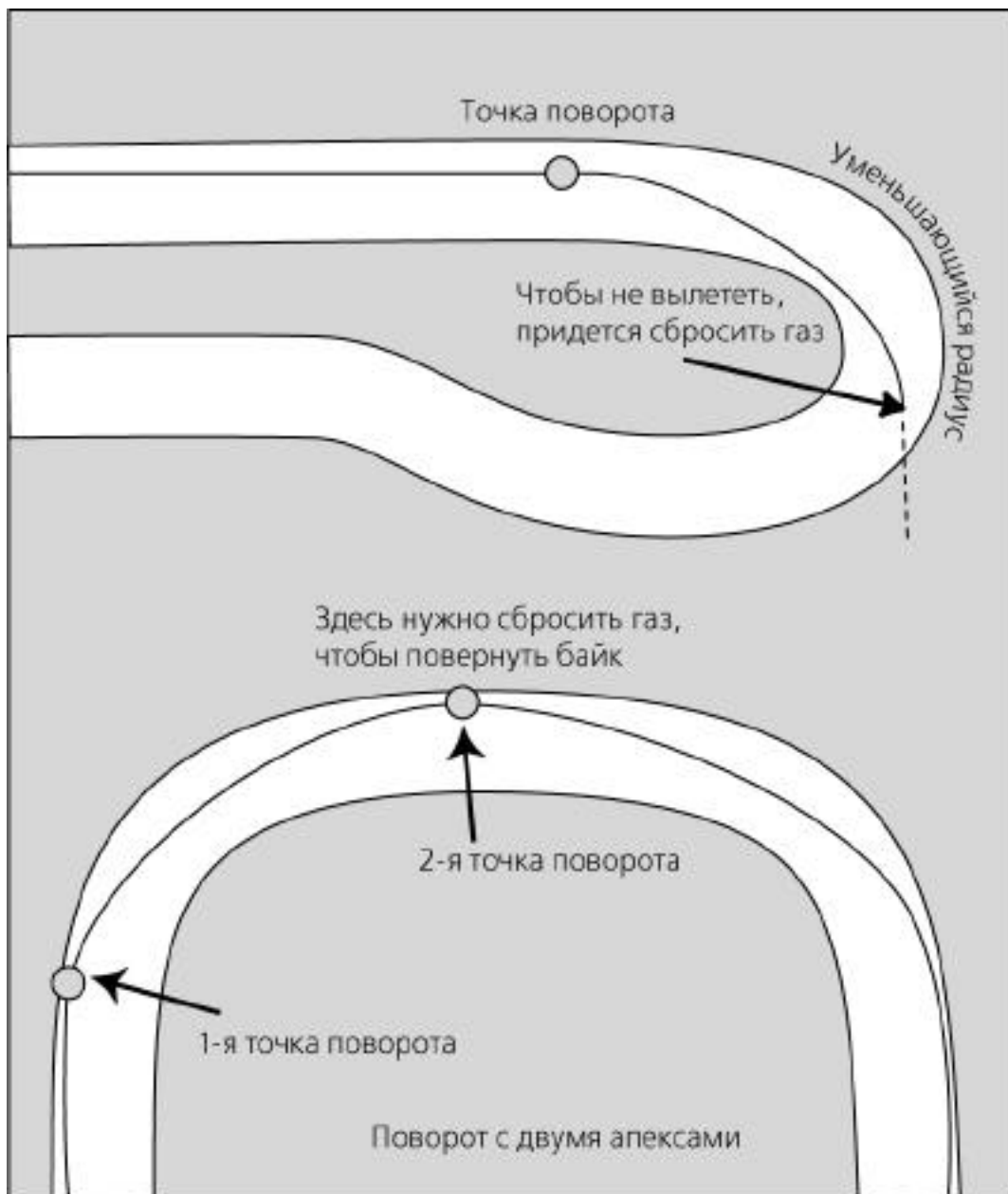
Во время соревнований гонщики поначалу всегда жалуются на трассу, мол она стала хуже, чем в прошлом году. Первое время они замечают **только** ухудшения. Однако, как правило, они утсанавливают личные рекорды к концу соревнований.

Найти траекторию

Всякий раз, когда вы закрываете газ в повороте или открываете его недостаточно быстро, вы теряете время и ухудшаете устойчивость мотоцикла. Вход в поворот является определяющим моментом. Хорошим примером являются повороты с уменьшающимся радиусом. Если вы входите в такой поворот как в обычный, вам **придется** сбросить газ в середине. Вы нарушите правило №1, а значит ваша траектория не идеальна.

Давайте не путать повороты с двумя апексами и повороты с уменьшающимся радиусом. В повороте с двумя апексами вы должны сбросить газ посередине, чтобы снова повернуть байк. Это позволит вам **полностью и правильно** контролировать газ на выходе из второй части поворота и не "зависнуть" на ровном газу. "Держать ровный газ" и "использовать неправильную траекторию" - одно и то же. Конечно, ведь этим вы нарушаете Правило №1.

Поворот с уменьшающимся радиусом и поворот с двумя апексами – разные вещи. Управление газом поможет вам в обоих случаях.



Траектория определяется газом

Траектория определяется газом, или рулите для газа, хорошая траектория позволяет правильно использовать газ. Других определений идеальной траектории не существует.

Не зависай на ровном газу

Если вы не открываете газ в повороте, вы замедляетесь. Даже если вы открываете его недостаточно быстро, вы теряете свои мили в час! Многие водители считают, что открытие газа приводит к ускорению

мотоцикла. Это не так, Попробуйте вот что. Оседлайте свой дорожный мотоцикл, зайдите на нем в поворот, откройте газ и посмотрите на спидометр (делайте это в безопасном месте, вроде пустой трассы). Если вы наклоняете байк сильнее, ваша скорость падает. Вам нужно газовать даже для того, чтобы поддерживать развесовку 50/50, так что для идеальной развесовки 40/60 вам нужно газовать еще сильнее.

Держи траекторию

Повторенье – мать ученья. Не сбрасывай газ, а плавно увеличивай.

Что нужно, чтобы мотоцикл держал траекторию? Сброс газа загружает передок, что приводит к уменьшению наклона байка и к распрямлению траектории. Слишком сильно открытие газа делает то же самое. (Замечание. Если вам кажется, что при закрытии газа байк едет к внутренней стороне поворота, это значит, что вы сами бессознательно рулите его туда. Состояние шин и подвески тоже может способствовать этому).

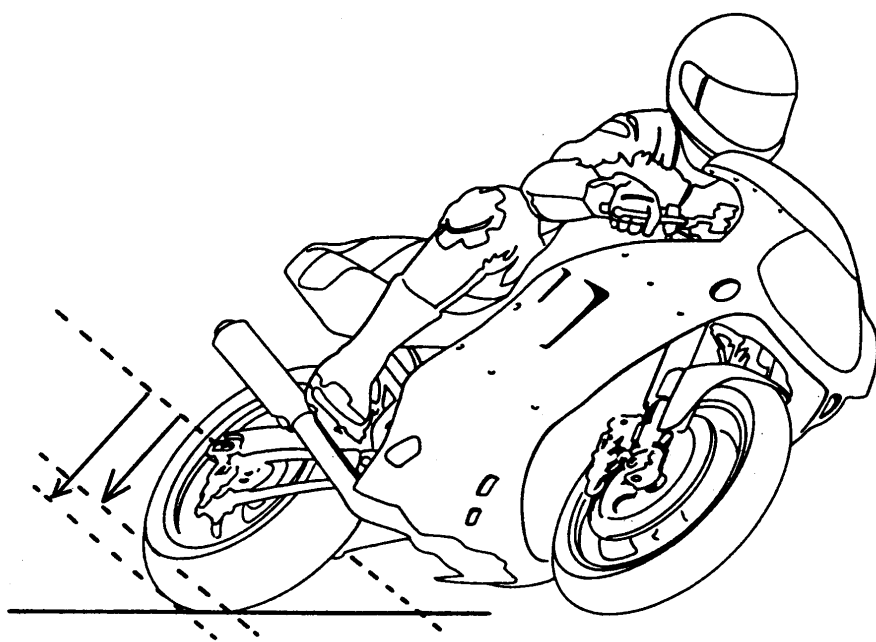
Единственный надежный способ держать траекторию – это поддерживать развесовку 40/60 с помощью газа. Это очень нужно вашему байку, это **идеальное состояние** для него, это способ добиться стабильности мотоцикла в сочетании со стабильностью траектории. Хотите ли вы использовать предсказуемую траекторию? Хотите ли вы знать, куда именно едет байк? Замечаете ли вы его небольшие рысканья? Самое главное - приводят ли эти рысканья к ПИСам?

Интересный факт - "вошел слишком быстро" и "еду слишком широко" **включает** ПИС №1. Он заставляет вас делать то, что как раз делать не нужно - сбрасывать газ, что приводит к распрямлению траектории.

Исключения

Существует исключение из Правила №1 - повороты, проходимые на высшей передаче на полном газу. Первый поворот на Brainerd International Raceway - хороший пример. Вы входите в него после прямого отрезка, длиной в одну милю. На современных серийных мотоциклах, объемом в 600 или 750 куб. см или на 250-ках Гран При этот поворот проходится на полном газу. Что же вам делать? Вы не можете открыть газ, ручка повернута до отказа. Что произойдет, если вы начнете сбрасывать/добавлять газ в середине или второй трети такого поворота? Траектория немедленно распрямится, байк начнет прыгать и потеряет стабильность. (Этот поворот - один из самых захватывающих поворотов в Америке. Мотоцикл Гран При 250 куб см проходит его на 6-й передаче, при 13000 оборотах, скорость на выходе - 159 миль/ч).

Вот вам интересный вопрос, немного не по теме. На какой передаче проходить поворот №1 в Brainerd? Нужно ли достигать максимума оборотов к концу прямой, ведь для этого мы и переключаем передачи. Только не на 600ках, 750ках и 250ках Гран При. Если вы наклонили байк, он набирает примерно 500 оборотов за счет того, что уменьшился диаметр шины и, соответственно, понизилось передаточное соотношение. Так что если максимум оборотов достигнут к концу прямой, в повороте вы упретесь в ограничитель и не сможете поддерживать развесовку 40/60. Решение - используйте коробку передач, а не газ. Нужно войти в поворот с меньшими, чем обычно оборотами, чтобы мотор смог тянуть и в повороте, и мотоцикл был бы стабильным.



Диаметр колеса изменяется с наклоном байка, что влияет на обороты двигателя в повороте.

Главный секрет?

На первый взгляд, все вышеизложенное производит впечатление главного секрета вождения. На самом же деле, это всего лишь основы, учиться вам придется в каждом повороте. Помните, что наклон мотоцикла сильно понижает передаточное число. Если вы выберете слишком низкую передачу при входе в поворот, то, наклонив байк, вы упретесь в ограничитель оборотов и не сможете равномерно ускориться. Мотоцикл, конечно, замедлится под действием угловых сил и сопротивления ветра. В повороте №1 трассы Brainerd гонщик вынужден понижать передачу на выходе, чтобы поддерживать нужные обороты. Главный секрет - не упереться в ограничитель оборотов посреди поворота.

Вот вам другая сторона медали. Допустим, на выходе из поворота вы глянули на тахометр и увидели, что он уперся в красную черту. Надо переключиться повыше - скажете вы себе. А вот и не надо. Ведь сейчас вы выровняете мотоцикл, он начнет ехать на широком радиусе шины и обороты упадут. Если вы переключитесь слишком рано, вы не сможете хорошо ускориться на выходе - придется ждать, пока мотор наберет обороты.

А вот вам супер-секрет из класса 500. Задача - выйти из поворота с максимальным числом оборотов. В этом случае, гонщик срывает заднее колесо в юз, обороты увеличиваются, срабатывает ограничитель, который не дает колесу раскрутиться слишком сильно и привести к хайсайду. Мощность падает плавно, и гонщик может позволить ехать на ограничителе какое-то время безнаказанно. Единственный минус - нужно переключиться, пока мотоцикл не выровнялся. Как вам такой уровень мастерства?

Другие исключения

Есть и другие повороты, в которых Правило газа №1 не работает. Это повороты с отрицательным профилем (велотрек наоборот), повороты с изломом посередине, повороты с переменным радиусом и повороты под гору. Хорошие примеры можно найти на Sears Point и Road America. Вам нужно на миг или два приостановить добавление газа (не сбрасывать!), или на выходе вы будете ехать слишком быстро и слишком широко и не сможете как следует ускориться.

Траектория мощности

Параметры мотора и настройка подвески сильно определяют траекторию. На 500ках вы можете пройти поворот помедленнее, чтобы потом наверстать при ускорении. На 125ках вы не можете жертвовать скоростью в повороте никогда. Если из-за подвески байк проходит повороты медленнее, вам придется дольше ехать в наклоне и осторожничать с газом в середине поворота, чтобы избежать слишком широкой траектории.

Возможно вы заметили, что некоторые гонщики поднимают байк быстро в самом конце поворота, другие же делают это постепенно, на протяжении большей дистанции. Причина в медленном рулении. Гонщик жадничает с газом, слишком рано кладет байк и ему приходится дольше ехать в наклоне, чтобы не вылететь с трассы. Возможно, ему просто нравится управлять именно так. (Естественно, чем раньше вы

выпрямляете мотоцикл, тем меньше он испытывает сопротивление со стороны угловой силы, и тем лучше вы ускоряетесь).

Конец поворота

Давайте выясним где кончается поворот. Каждый поворот имеет точку, за которой он кончается. Эта точка зависит от гонщика и мотоцикла. Определение - если вы можете делать с газом что угодно, если ваше внимание больше не занято поворотом, если вы снова храбры, если вы уверены, что в следующий раз у вас получится еще лучше, значит поворот закончился.

Важно - **вы можете выбирать траекторию, но она должна подчиняться Правилу №1.**

Трасса одинакова для всех, лучшие гонщики просто быстрее к ней привыкают. В трудных случаях вы должны придумать план, который должен учитывать и ПИСы. Я всегда сначала прохожу повороты в уме, потом выезжаю на трассу и делаю это по-настоящему. Я представляю как поведет себя байк, и как поведу себя я в идеальном повороте. Время строить планы и время их осуществлять.

ДГ
