

УПРАВЛЕНИЕ ГАЗОМ

Когда?

Правильное управление газом помогает подвескам шинам работать в оптимальном диапазоне и обеспечивает предсказуемую траекторию. Но когда нужно начинать применять Правила №1? В какой части поворота вам нужнее все эти замечательные вещи? **Когда** пора **откручивать** ?

Уличное вождение

При обычном движении водитель как правило катится 2/3 поворота и только потом начинает откручивать газ. В обычных условиях городского вождения мотоцикл прощает вам качение в повороте со сброшенным газом. Большинство начинающих водителей привыкают к такому способу, как утки к воде, поскольку он не вызывает нажатие кнопок “слишком быстро вхожу в поворот” и “слишком широко вхожу в поворот”, которые заставляют срабатывать ПИС №1. Однако, при чуть более энергичном вождении, такой метод не дает водителю в полной мере воспользоваться преимуществами правильного управления газом.

К чему приводит сброс газа

1. Вес перемещается вперед, загружая переднее колесо и разгружая заднее, сцепление с дорогой ухудшается.
2. Подвески не работают в своем идеальном диапазоне, байк слишком сильно реагирует на неровности покрытия.
3. Мотоцикл острее откликается на руль, дрожание усиливается.
4. Байк стремится наружу поворота, не держит траекторию.
5. Клиренс уменьшается.
6. Падает скорость.

Когда нужно начинать газовать? Это зависит от того, **где, в какой части траектории**, вам нужна правильная работа мотоцикла. Чем раньше вы начнете, тем раньше вы получите все преимущества. Чем позже – тем больше вы будете “жалеть газ” на выходе из поворота. (Термин “жалеть

газ” я услышал в Skip Barber car school и использую его здесь, поскольку он очень точно отражает ситуацию.)

Когда?

Если при входе в поворот задок начинает чуть-чуть сносить – вы достигли предела. Чтобы выровнять мотоцикл – **добавьте** газ

Как можно скорее. Открывайте газ на самой ранней стадии поворота. Это не значит в точке апекса, или перед апексом, или сразу после апекса, это значит – **как можно скорее** .

Как?

Вот вам несколько подсказок. Обычно, водители не открывают газ пока не закончат руление. И это правильно. Во время руления очень трудно точно дозировать газ. Так что, если вы хотите управлять газом безошибочно – **сперва закончите руление, а потом открывайте ручку.**

При скоростном прохождении поворотов даже люфты механизмов мотоцикла (цепи, коробки передач, подвески) становятся заметными и раздражающими. Резкое и грубое открытие газа создает похожий эффект. Изменение распределения с 70/30 до идеального 40/60 должно выполняться максимально плавно, чтобы не нарушить стабильность мотоцикла и сцепление с дорогой.

Планирование

Что удерживает вас от максимально раннего открытия ручки? Две простые вещи – (1) вы просто не думали об этом и (2) вы этого боитесь. **В каждом повороте** нужно как можно раньше и плавнее открывать газ – вот основной план.

Справиться с очень сильным ПИСом №1, который заставляет сбрасывать газ, можно и должно практикой и только практикой. Упростить для себя его приручение можно пониманием простой вещи.

Если вы не потеряли сцепление с дорогой, войдя в поворот, достижение развесовки 40/60 не ухудшит сцепление, а стабилизирует его.

Посмотрите еще раз на список того, к чему приводит сброс газа. Добавляя газ вы не добавляете новых вредных сил, вы боретесь с ними. **Ваша задача – начать бороться как можно раньше.**

Десятая

На 500ках вы должны выпрямляться как можно раньше, чтобы как следует ускориться. Опоздаете на пару десятых и потеряете полсекунды на прямой. Поверните байк, нацельтесь на выход из поворота и газуйте. Скорость прохождения поворота для 500ток не так важна, как для других байков.

В терминах времени и пространства, когда вы открываете газ с опозданием на 0,1 с, вы проигрываете более одного корпуса, если проходите поворот на скорости 60 миль/ч. Если быть точным – 8,8 футов (60 миль/час=88 футов/с, 120 миль/час=176 футов/с).

Чтобы лучше понять, что такое 0,1 с, дважды щелкните пальцами как можно быстрее. Между щелчками пройдет 0,1-0,2 с. А теперь спросите себя, сколько драгоценных десятых вы потратили, закладывая байк в поворот? Совсем не трудно потерять 0,5 с (два щелчка с лентой) и вы уже в 44-х футах позади соперника.

Это не значит, что вы потеряли 0,5 с на круге, это значит, что ваш мотоцикл не ехал как надо эти полсекунды.

Сотая

При увеличении скорости на 1 милю в час (60 вместо 59) один 150-футовый поворот (расстояние измеряется от прямого положения байка на входе, да прямого же положения на выходе) дает вам выигрыш во времени круга на 0,03 с. Вы обгоняете соперника, чья скорость 59 миль в час, на 2,6 фута или на треть корпуса. Если на трассе 9 поворотов, даже если вы не быстрее его на прямых, вы обгоните его на 24 фута за круг, то есть на 3 корпуса! На длинном (1280 футов) скоростном (120 миль/ч) повороте вы выиграете 0,06 с или от половины до целого корпуса. Как говорят старые гонщики – “в быстрых поворотах езжай побыстрее”. Есть и другая поговорка – “не гони в медленных поворотах”. Судя по цифрам, приведенным выше, в этом есть смысл. Чтобы выиграть полкорпуса в медленном повороте, вам нужно пройти его на 5 миль/ч быстрее соперника. Лучше не пытайтесь!

Пора

Постарайтесь нацельтесь на выход уже к середине поворота. Это даст вам больше свободы при управлении газом.

Когда вы медлите с открытием газа и достижением развесовки 40/60, вы уменьшаете вашу скорость в повороте, ухудшаете контроль и увеличиваете время прохождения круга.

Я стараюсь открывать газ как раз перед тем, как байк достигнет максимального угла наклона. Это позволяет ему легче ложиться в поворот. Правая рука работает как регулятор адреналина.

ДГ
