

## ЗРЕНИЕ

### Два этапа

Вам не придется уделять слишком много внимания направлению движения, если вы видите всю трассу перед собой целиком.

Насколько важно для вас все то, что вы видите на дороге? Бывает ли слишком много КТ? Как победить ПИСы, связанные со зрением и пространством? Как узнать, что ваш мозг уже перегружен? Чем контрольная точка отличается от просто точки?

Ваше внимание может привлечь что угодно. Пятно на асфальте почти всегда привлекает внимание, но почти никак не влияет на байк. При “уличном” вождении любая машина (запаркованная или движущаяся) пешеходы, неровности дороги, светофоры, перекрестки отнимают свою часть от драгоценных \$10 вашего внимания. Почему вы смотрите на все это? Что будет, если не смотреть на них? Все они заставляют сработать ПИС №3 и ПИС №4. И как только водитель осознает, что его внимание зафиксировано, он тут же понимает, что эффективность его действий снижена.

### Главная связь

Очень просто свести все ПИСы к одному. Неровный газ, подруливание, жесткая посадка, ошибки торможения – все это происходит потому, что ваше внимание зафиксировано на чем-то. Вам не хочется закрыть газ (подруливать, сжимать руль), если вам достаточно пространства. **Если ваше внимание не зафиксировано, ПИСы не срабатывают.** Согласны?

### Меньше контрольных точек

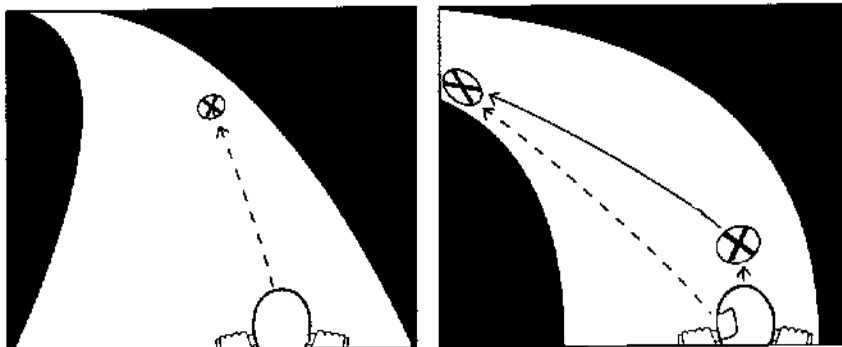
Привыкайте к трассе. Потейте до обеда, чтобы наслаждаться вечером.

Мастера гонок эндуро ездят ночью также быстро, как и днем. Но несмотря на мощные фары, ночью видно гораздо меньше. Я однажды попал в похожую ситуацию во время гонки вечером. Солнце стояло низко, некоторые повороты были залиты светом и казались плоскими. Мне было легче, потому что я не видел подробностей дорожного покрытия.

Хочу ли я сказать, что нужно отказаться от контрольных точек? Да, если они вам только мешают, и если это не настоящие КТ.

**Шаг первый** – как можно раньше заметить точку входа

**Шаг второй** – перенести взгляд на метку середины поворота **ДО ТОГО**, как вы начали рулить



## **Два этапа**

В Superbike School мы разработали технологию, позволяющую решить проблему фиксированного внимания при входе в поворот. Мы назвали ее "два этапа". Для обучения этому методу, мы перед каждым поворотом на трассе делаем метки. (Вам, наверно, кажется странным, что нужно наносит метки, чтобы отучить гонщика смотреть на метки, но метод работает). Первая метка напоминает, что пора начинать смотреть внутрь поворота, потому что 99% гонщиков делают это важное дело слишком поздно. Вторая метка – собственно точка поворота. Получается два этапа:

1. Вы намечаете точку поворота как можно раньше. Перед торможением, во время торможения, где угодно, главное – как можно раньше. Это первый этап.
2. Перед точкой поворота вы переносите взгляд внутрь поворота, чтобы понять, куда нужно направлять байк. Это второй этап.

Таким образом вы начинаете понимать, что для входа в поворот нужно сделать два шага: (1) понять где поворачивать и (2) куда ехать после руления. Причем, делать их нужно до того, как вы повернули.

Самое трудное – заставить байк ехать прямо между первой и второй меткой. ПИС №5 заставляет вас начать руление как только вы изменили направление взгляда. Метод "два этапа" поможет вам победить этот ПИС.

## **Преимущества "двух этапов"**

"Два этапа" помогают решить множество проблем. Откуда вы узнаете, насколько быстро нужно рулить и как сильно нужно наклонять байк, если вы не знаете куда вы едете? Вам придется принимать эти решения

во время поворота, т.е. слишком поздно, если вы не используете “два этапа”. Таким образом, эта технология дает вам информацию, необходимую для точного и быстрого руления.

Второе преимущество – точный выбор скорости для входа в поворот. Вы тормозите ровно столько, сколько необходимо, уменьшая интенсивность торможения и делая перетормаживание менее вероятным. Кроме того, глядя внутрь поворота, вы раньше открываете газ.

Использование широкоэкранный зрения и технологии “два этапа” совместно дает вам возможность одновременно видеть точку входа и собственно поворот.

“Два шага” позволяет вам управлять пространством на входе в поворот. Однако внимание может зафиксироваться и в середине поворота и на выходе из него. Вот вам упражнение для решения этой проблемы.

## **Скорость и пространство**

Ручка газа управляет пространством и решает половину проблемы. Чем сильнее вы ее откручиваете, чем меньше у вас пространства при заданном времени. На 60 миль/ч вы проедете 100 ярдов за 3 секунды, а на 120-ти – за полторы.

Если вы не успеваете видеть все, что вам нужно, значит вы едете слишком быстро для своих возможностей. Попробуйте вот что:

1. Уменьшите скорость прохождения трассы (или вашего любимого участка дороги) настолько, чтобы вы могли спокойно видеть все, что нужно. Помните, что фиксированное на чем-то внимание – один из ПИСов.
2. Сделайте так, чтобы вам хватало пространства для поворотов. Едьте так, чтобы успевать видеть.
3. Постепенно увеличивайте скорость, оценивая ваши возможности по тому, как много вы можете видеть.
4. Когда вы снова поймете, что ваша скорость не дает возможности видеть как следует, вы заметите, что эта скорость выше первоначальной.

Иногда я еду так быстро, что почти теряю точки входа в поворот. Это расплата за быструю езду.

## Цель упражнения

Цель упражнения – найти скорость, на которой вы можете правильно, без проблем, пройти весь поворот (или участок дороги), используя широкоэкранный зрение. Упражнение довольно сложное, но если вы будете настойчивы, вы прорветесь.

Освободи внимание и выиграй!

---

Описанная технология решает проблемы потому, что вы опережаете самого себя. Чем меньше КТ – тем лучше. Я использую точку входа в поворот еще и как КТ для окончания торможения. Оттормозитесь, наклонитесь и отвинтите, вот оно – настоящее веселье. “Два этапа” позволяют проделывать это увереннее.

ДГ

---