

СПОРТИВНОЕ ВОЖДЕНИЕ В ПОВОРОТАХ

«Скорость? В действительности, главная задача состоит в том, как побороть или снизить скорость. Этой задачи не существует, пока я не еду из рук вон плохо. Это выражается в том, что все происходит очень быстро, а не как в замедленном ритме. Тогда я знаю — я не в форме».

Джекки Стюарт

Известный американский гонщик Вик Эльфорд, написавший книгу «Вождение Porsche», так описывает движение по длинной прямой во время 24-х часовых гонок Ле Мана: «Когда мчишься ночью по прямой со скоростью выше 300 км/ч, у тебя достаточно времени, чтобы в мельчайших деталях представить, насколько это опасно, если вдруг внезапно лопнет шина или сломается какая-то деталь подвески. И тем не менее, движение по прямому участку расслабляет, и можно немного передохнуть».

Управлять машиной на прямом участке дороги может каждый. Другое дело — в поворотах. Тут водитель взаимодействует со множеством различных сил, действующих на автомобиль. И законы действия этих сил нужно понимать, а еще лучше — найти с ними общий язык. В повороте на автомобиль действует направленная из центра поворота центробежная сила, которая борется с центростремительной силой, направленной в центр поворота. Когда центробежная сила побеждает, машина вылетает из поворота, ныряет в кювет и переворачивается. Так представляет себе картину скоростного прохождения поворота абсолютное большинство обычных водителей. На самом деле все значительно сложнее.

Чем отличается гонщик от обычного водителя? Во-первых, он умеет использовать весь потенциал работы шины.

Для этого необходимо знать, на сколько процентов используются возможности шины. Во-вторых, гонщик умеет разрывать психомоторную реакцию, т. е. перебарывает инстинкт самосохранения, который проявляется в произвольном нажатии на тормоз в опасной ситуации. Гонщик может в такой ситуации нажать на тормоз и отпустить его, если это нужно. Он может и прибавить газ, даже если его машина летит на препятствие, то есть он вытягивает машину из неуправляемого скольжения и благополучно минует препятствие.

Но самое интересное в вождении автомобиля — это прохождение поворотов, и в этом гонщик и обычный водитель различаются кардинально. Обычному водителю вряд ли объясняли, как проходить повороты, и он делает это чисто интуитивно. В один прекрасный момент он, возмнив себя асом и забыв о центробежных силах, подъезжает к повороту с большей скоростью, чем ожидал, и отважно пытается заправить машину в поворот. Срабатывает все тот же инстинкт самосохранения, водитель сильно режет поворот на входе, оставляя себе побольше свободного места на внешней части поворота. На всякий случай! Это в корне неверно, так как весь поворот смещается в этом случае в его конечную фазу, в тот сектор, где у гонщика поворот уже закончен. Гонщик делает это осмысленно, поворачивая руль еще до поворота. Гражданский лихач поворачивает руль в самом повороте, и это самая грубая ошибка, ведущая к необходимости «доворачивать» руль на выходе из поворота. Если скорость велика, то лихач бросает газ или, что еще хуже, тормозит. Вес машины перераспределяется вперед, облегчая давление на задние шины, теряется сцепление и происходит резкий и неожиданный для водителя разворот автомобиля и потеря управления.

Если посмотреть следы протекторов шин на гоночной трассе, то мы обнаружим эти следы именно на выходе из поворотов, от внешнего края проезжей части к внутренней. Это — следы ошибок начинающих гонщиков или неопытных любителей быстрой езды, только-только постигающих законы прохождения поворотов.

На ошибках учатся, но эта книга позволит вам сделать их как можно меньше. Лучше учиться на чужих ошибках и главное — учиться правильно и верить в свои силы. Например, как гонщик Формулы 1 Деймон Хилл, говоривший так: «Я не баловень судьбы и не обладаю привлекательностью, я беру упорством. И никогда не сдаюсь».

ТЕХНИКА ПРОХОЖДЕНИЯ ПОВОРОТОВ

Ехать быстро по извилистой дороге — означает держать с помощью торможения (где это необходимо) оптимальную скорость на входе в поворот и начинать разгон уже из поворота. Водитель должен вести автомобиль так и по такой траектории, чтобы на выходе из поворота обязательно возвращать руль в исходное положение и смело нажимать на педаль газа. У автогонщиков есть такое правило: «Чем выше скорость на выходе из поворота, тем выше скорость в конце следующего прямого отрезка». На одном и том же автомобиле обычный водитель против гонщика покажет низкий результат, скорость его автомобиля после поворота значительно снизится. А если речь идет о прямом отрезке трассы в 500—700 метров, то у гонщика перевес в скорости может достигать и 20 км/ч. Поверьте, это очень много! Так как же ездить в поворотах правильно, то есть по-спортивному? Как достичь совершенства? Понятно, что смелость города берет, но не повороты. Отвагой и подавлением инстинкта самосохранения здесь ничего, кроме аварии, не достичь. Самый маститый гонщик Формулы I Хуан Мануэль Фанхио на эту проблему смотрел с предельной откровенностью: «Иметь чувство страха отнюдь не глупо. Победа — это не вопрос отваги, а скорее уверенность в машине и в себе. Машина — это креатив, живущий своими эмоциями и чувствами. Вы должны принять этот факт и, соответственно, полюбить его. Я знал много гонщиков, более мужественных и отважных, чем я. Все они погибли». Печально, но факт. А сколько водителей гибнет на обычных дорогах?

Итак, начнем. Первое правило гласит: правильно поворачивать руль до начала поворота, то есть в точке входа в поворот. Так как вождение автомобиля на большой скорости — это игра на опережение событий, игра на упреждение, все нужно делать заранее. В обычной дорожной ситуации водитель, соблюдающий правила и не превышающий скорость, поворачивающий руль в самом повороте спокойно,

хотя и неправильно, так или иначе, но благополучно минует поворот. Но стоит ему поехать действительно быстро, а может быть, просто ошибиться с выбором скорости, и поворот ему не пройти. Итак, запомним: на большой скорости автомобиль должен менять свою траекторию до начала поворота. А в поворот он въезжает уже с повернутыми колесами. Далее движется по дуге и на выходе из поворота эта дуга постепенно распрямляется. В каком месте можно прибавлять газ? После прохождения половины поворота это не только можно, но и нужно делать! Итак, давайте повторим еще раз. Речь ведь идет о серьезных вещах — управлении источником повышенной опасности!

Грубейшей ошибкой будет отчаянная борьба с автомобилем, в которую невольно вступает «опасный водитель». Он вынужден доворачивать руль на выходе из поворота, что сопровождается потерей устойчивости. Он «ломает» автомобиль, как говорят автогонщики, заставляя повернуть его там, где надо разогнаться. Причина роковой ошибки такого лихача кроется в неправильном входе в поворот, то есть он поворачивает руль раньше, чем нужно, и на больший угол! Незнание правила трех точек и страх заставляет водителя сильно «резать», то есть раньше входить в поворот. Это нормальный рефлекс на опасность, но с ним надо бороться. Такой водитель бесцеремонно выезжает на полосу встречного движения в левых поворотах, а в правых выскакивает на обочину. В результате весь поворот смещается в третью точку. Лучше войти в поворот медленнее, а выйти быстрее — это аксиома, знакомая любому автогонщику.

Итак, следующее упражнение: проходим повороты без доворачивания руля во второй части поворота или на выходе из него. Это упражнение можно практиковать при любой поездке по извилистому шоссе, но с условием соблюдения скоростных ограничений. Само собой разумеется: выезд на встречную полосу — табу! Это категорически запрещается! А критерием правильности прохождения поворота на высокой скорости будет шум или визг шин. Естественно, он должен быть минимальным, скорее напоминая поскрипывание, но главное — не усиливаться во второй части поворота.

Итак, поворачивать руль нужно до поворота, то есть на самом входе в поворот. И где все эти точки в повороте находятся, как их отыскать? Для ориентира служит правило трех точек.

Содержание

СПОРТИВНОЕ ВОЖДЕНИЕ В ПОВОРОТАХ.....	4
ТЕХНИКА ПРОХОЖДЕНИЯ ПОВОРОТОВ	7
ТРИ ВАЖНЕЙШИЕ ТОЧКИ	10
ВЕДЕНИЕ ВЗГЛЯДА	14
КАК РАБОТАТЬ РУЛЕМ?	16
УВОД ШИН В ПОВОРОТЕ	18
ВЕРТИКАЛЬНАЯ НАГРУЗКА, ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ВЕСА.....	22
ГЛАВНЫЙ ГОНОЧНЫЙ СЕКРЕТ	26
УПРАВЛЯЕМОСТЬ АВТОМОБИЛЯ	32
ИСПЫТАНИЕ СКОРОСТЬЮ	39
ИСТИНЫ ЭКСТРЕМАЛЬНОГО ВОЖДЕНИЯ	43