

YÜKSEK PERFORMANSLI MOTOSİKLET KULLANIMININ TEMELLERİ

BİLEĞİ BÜKMEK

III

NOTLAR
DOUG
CHANDLER

KEITH CODE

İçindekiler

Önsöz

Yazarın Notu

Giriş

BÖLÜM BİR

- 2 **Düşman – “Kurtulma” Reaksiyonları**
Kurtulmanıza yaramayan Yedi Kurtulma Reaksiyonu (KR'ler)

KISIM BİR

BÖLÜM İKİ

- 6 **Gaz Kontrolü – Bir Numaralı Kural**
Kontrol ve stabilite sağ bileğinizden başlar

BÖLÜM ÜÇ

- 12 **Gaz Kontrolü – Süspansiyon ve Çekiş**
Süspansiyonun gizemlerini, sürücüyü ayarlayarak çözüyoruz

BÖLÜM DÖRT

- 18 **Gaz Kontrolü – Hepimizin İdeal Çizgisi**
Çizgi nedir? Nihayet yüzyılın sorusuna bir cevap

BÖLÜM BEŞ

- 24 **Gaz Kontrolü – Başlatın**
Riski, onu anlayarak (ve birkaç tanesini alarak) düşürmek

BÖLÜM ALTI

- 28 **Gaz Kontrolü – Güç**
Hepsi zihinde saklı: Daha yavaş düşün, daha hızlı git

KISIM İKİ

BÖLÜM YEDİ

- 34 **Sürücü Girdileri - Sürücüler Motosikletlerin Başa Çıkmak İçin**
Tasarlandıklarından Daha Fazla Sorun Yaratıyorlar
Motosikletiniz sizden kurtulmaya çalışıyor olabilir

BÖLÜM SEKİZ

- 36 **Sürücü Girdileri – Tutunma**
Elcikler motosikleti kontrol etmek içindir, korktuğumuzda sarılmak için değil

BÖLÜM DOKUZ

- 42 **Sürücü Girdileri – Stabilite Sorunu**
Oynamalar ve titremeler: Daha az çalışın, daha azıyla tanışın

BÖLÜM ON

- 48 **Sürücü Girdileri – Sürüş ve Kaydırma**
Kaymasına izin verin: Aşırı kontrolçülük, onu besleyen eli ısırır

BÖLÜM ON BİR

- 52 **Sürücü Girdileri – İnsan Artı Makine**
Sırtınızda 70 kiloluk bir damacana olsa nasıl hissederdiniz?

KISIM ÜÇ

BÖLÜM ON İKİ

- 56 **Yönlendirme – Yenmek Gereken Güçler**
Kafa karıştırıcı güçlerle el sıkışmak size kontrolü sağlar

BÖLÜM ON ÜÇ

- 60 **Yönlendirme – Arka Taraf İçin Yön Ver**
Önde ne olduğunu anlamak için arkaya bakın
-

-
- 64 **BÖLÜM ON DÖRT**
Yönlendirme – Kurallar
İdeal olan motosikleti bir kez yatırmaktır
-
- 68 **BÖLÜM ON BEŞ**
Yönlendirme - Uyuşuk Dönüşler ve Dönüş Ölçeği
Yatış açısı kredi departmanı, tasarruf edilen her yatış açısı size kâr kalıyor
-
- 72 **BÖLÜM ON ALTI**
Yönlendirme - Garip Çizgiler ve Çabuk Dönüş
Bu işi şimdi yap ve çabuk yap
-
- 76 **BÖLÜM ON YEDİ**
Yönlendirme – Hızın Anahtarı
Yol tutuşa aç canavarlar ve daralan yarı çaplı virajlar mı hayal ediyorsunuz?
-
- 82 **BÖLÜM ON SEKİZ**
Yönlendirme – Dönüşün Üç Aleti
İşi orada yapmaya karar vererek, on bir önemli karar yolunu açın
-
- 88 **BÖLÜM ON DOKUZ**
Yönlendirme – Mesnetli Yönlendirme
Güçle yönlendirme, her motosiklette sunulan yeni bir standart özellik
-
- KISIM DÖRT**
- 92 **BÖLÜM YİRMİ**
Görüş – Uzayda Kaybolmuş ya da Ne İçin Fazla Hızlı?
Bir de şu açıdan bakın: işler çok daha kötüye gidebilirdi
-
- 96 **BÖLÜM YİRMİ BİR**
Görüş - Referans Noktaları (RN) Yeniden Değerlendiriliyor, Kopuk Bağlantı
Tünel görüşünüze bir delik açın: Geniş görüşü deneyin
-
- 100 **BÖLÜM YİRMİ İKİ**
Görüş - Geniş Ekran Kontrolü: Farklı Alistirmalar
Bir dakikalığına hepsini görmemeye çalışın – iddia girerim, bunu yapamazsınız.
-
- 102 **BÖLÜM YİRMİ ÜÇ**
Görüş – İki Adım
Bu, virajlarla yaptığınız bir dansır
-
- 106 **BÖLÜM YİRMİ DÖRT**
Frenleme – Yeni Değil
Zorlaştırması daha kolay olan başka hiçbir konu yoktur
-
- 110 **BÖLÜM YİRMİ BEŞ**
Çekiş - İyi Yönleri, Kötü Yönleri ve Kullanım Alanları
İyi bir şeyin çok fazlası sizi duyarsızlaştırabilir
-
- 114 **BÖLÜM YİRMİ ALTI**
Yarışmak – Araçlar ve Hedefler
Doğru parçaları birleştir, sürelerini kısalt ve birkaç kişiyi tokatla
-

Kenar Notları ve Yorumlar: Doug Chandler

Bölüm Sonu Yorumları: Donny Grene

Yazarın Notu

İlk BİLEĞİ BÜKMEK kitabının yayımlanmasının üzerinden geçen 27 yıl, motosiklet sürücüleri için heyecan verici oldu. O kitap, benim, sürüş üzerine bir teknoloji* geliştirme adına ilk teşebbüsmüdü: Bir teknoloji olduğunu biliyordum, tek sorun onu bulmaktı. BİLEĞİ BÜKMEK dünya çapında iyi karşılandı; çünkü motosiklet sürücülerine, kendi sürüşleri hakkında keşif yapmaları ve düşünmeleri için bir yöntem sağlıyordu: bu başarılı bir ilk adımdı. Fakat BİLEĞİ BÜKMEK II, BİLEĞİ BÜKMEK I'den daha fazla gerçek sürüş teknolojisi dikkat çekiyor ve klasik sürücü sorunlarımızın kaynağını gösteriyor. Gerçek sürüş teknolojisiyle neyi kastettiğimi anlatayım.

Teknoloji İpuçlarına Karşı

Motosikletinizi kullanmak üzerine alabileceğiniz bilgilerin farklı kategorilerini sıralamak istiyorum. Bunlardan dört tane vardır, hatırlayın. Yolunuza çıkan her bilgi parçası bu kategorilerden birine denk gelir.

Yıkıcı Tavsiye:

“Kaza yapana kadar, ne kadar hızlı gidebileceğini bilemezsin.”
“Öndeki fren yapana kadar bekle ve ikiye kadar say.”

Dostça Tavsiye:

“Lastiğin bol olduğu tarafı yerde tut.”
“Yumuşak ol.”

Faydalı İpuçları:

“Tümseğin etrafından dolaşarak geç.”
“Bu bölümü bir üst viteste geçmeyi dene.”

Gerçek Teknoloji:

“Azalan yarıçaplı virajlar* için her zaman daha geç bir viraj girişi noktası kullanmalısın.”
“Virajlarda gazı kapatıp açmak süspansiyonların uyumunu engeller, çekişi azaltır ve motosikletin dışarı savrulmasına sebep olur.”

Gerçek Çözümler

Gerçek teknolojinin geniş bir uygulama alanı vardır ve sürüş problemlerini düzenli olarak çözer. Sürücünün ne yapmak istediğine dair temel bir fikir içerir ve sürücü ile makinenin dinamik* gereksinimleri arasında yapıcı bir bağ kurar. Ters yönlendirme (counter steering) mükemmel bir örnektir. (Kontra yönlendirmenin tanımı için 12. Bölüme bakınız).

Neredeyse herkes, kontra yönlendirme hakkında bilgi sahibi olmadan motosiklet kullanmayı öğrenir; fakat kavrandığı ve uygulandığı anda, motosiklet üzerinde yönlendirme gereken her durumda büyük gelişmelere kapıyı aralar. Ters yönlendirme, sürücünün istekleri ve ihtiyaçlarıyla makinenin istekleri ve ihtiyaçlarını mükemmel olarak birleştirir. Ben buna teknoloji diyorum. Bununla faydalı ipuçları ve dostça tavsiyeler arasındaki farkı görebiliyor musunuz?

İpuçları ve tavsiyenin yeri yoktur demiyorum, çünkü vardır; ancak, pratik uygulamada güvenilir teknolojinin anlamını sergiledikleri zaman. İşte o zaman bir ipucu ya da bir parça tavsiye, kullanışlı bir araç haline gelir. Yine de ben sürüş hakkında çoğu değersiz, pek çok samimi söz ve tavsiye dinledim.

Keşif

Hevesli bir sürücü için motosikletler keşifler ve mücadelelerle doludur. Bu durum, motosikletlerin var olduğu 100 yıldır değişmedi ve motosikletler var oldukça da değişmeyecek. Sürücüler, sele üzerinde geçirdikleri süreler hala kaliteli bir deneyim olarak saygı gösteriyorlar: Yolun her virajında, her otoban sürüşünde, bileğin her büküldüğünde macera vardır. Ayrıca, hayatta anlaşıldıkça sıkıcılaşmayan pek çok şeyden farklı olarak, motosiklet sürücüsü, sürüş teknolojisini anlamaya ve uygulamaya başladıkça tam tersi gerçekleşir. Sürüş teknolojisi, keşiflerin kapısını aralar.

Kabul Görmüş Teknoloji

Schopenhauer adlı bir Alman filozof, bir defasında şunu belirtmiştir: "Tüm gerçekler üç aşamadan geçerler. İlk olarak tiye alınırlar*. İkinci olarak şiddetle karşı çıkılırlar. Üçüncü olarak aşikâr* olarak kabul görürler." Sürüş teknolojisi de aynı bu yoldan geçmiştir.

1960 yılında 200 cc'lik Ducati'mle birkaç S virajdan geçerken ters yönlendirmeyi keşfettim. Bu beni korkuttu. Hiçbir mantığı yoktu ve ben, insanlar çıldırıldığını düşüneneceği için 1970'lere kadar kimseye bundan bahsetmedim. Ters yönlendirme, 1973 yılında San Francisco'da motosiklet güvenliği üzerine düzenlenen uluslararası bir konferansa kadar anlaşılmış bir teknoloji parçası haline gelmedi. Orada, Dr. Harry Hurt ve bir grup Honda araştırmacısı sırayla ters yönlendirmenin nasıl çalıştığı ve bilinçli kullanımının motosiklet kullanıcılarına çarpışmaları önleme konusunda nasıl yardımcı olabileceği hakkında çalışmalarını sundular.

Ters yönlendirme araştırmacıları herkesin sürüşünü geliştirebilmesi için kapıyı aralamışlardı; fakat ben, 20 yıllık sürüş deneyimine sahip, ancak buna inanmayan bir duayene ters yönlendirmeyi anlatmaya çalışırken sinirlendiğini ve karşı argümanlar üretmeye çalıştığını da hatırlıyorum.

Benzer şekilde, ön freni kullanmanın son derece tehlikeli olduğuna da uzun süre boyunca inanıldı. Bu "tavsiye" karşılıksız veriliyordu, özellikle de yeni sürücülere, genellikle de motosiklet bayilerindeki satıcılar tarafından! Bazı gruplar içinde, bu konu yüzünden yumruk yumruğa kavgaya bile girebilirdiniz. Şimdi ise tabii ki durdurma gücünün aslan payına ön frenin sahip olduğunu "herkes biliyor".

1976 yılında, yarışçıların sürüş teknolojisini daha fazla anlayarak geliştirebileceklerini iddia ettim. Birkaç kısa köşe yazısı yazdım, genellikle faydalı ipuçları içeriyorlardı ayrıca ben ve başkaları için işe yarıyor gibi görünüyorlardı. Öğrencilerime sözlükte kelimelerin anlamlarına baktırdığım ve yazılı fikirleri çizimlerle ya da küçük eşyalarla masanın üzerinde gösterdiğim bilgisi yayılınca, pek çok yarışçı arkadaşım tarafından açık şekilde eleştirildim. Ama bu öğrenciler, sürüşlerinde büyük gelişmeler kaydetmeye başladılar. Tam olarak, bir turda ortalama 7 saniye iyileşme gösterdiler. Yine de 1977 yılında cesur bir gazeteci olan John Ulrich programa katılıp, bulgularını yayımlayana kadar, yarış dünyasından ufak bir parça bile kabul göremedi. Ondan sonra ise tarih yazıldı.

Bu kitapta, bulmacanın bir iki anahtar parçasını daha tamamlıyoruz.

Keith Code

Not: Anahtar kelimelerin, bu kitapta ilk kullanıldıklarında bir yıldızla işaretlendiklerini fark edebilirsiniz. Her anahtar kelimenin, metinde kullanıldığı şekliyle gerçek anlamını bilmek, anlamak için temel bir zorunluluk. Her anahtar kelimenin tanımı, ilk defa yer aldığı bölümün sonunda görülebilir.

Tanımlar

Teknoloji: Bilgi'nin, kullanılabilir noktalarda tatbik edilmesi.

Bilgi: Etüt veya araştırma sonucunda olaylar, gerçekler ya da ilkelerle tanışıklık.

Azalan yarıçaplı viraj: Siz içinde ilerlerken daralan viraj.

Dinamik: Harekete bağlı güç.

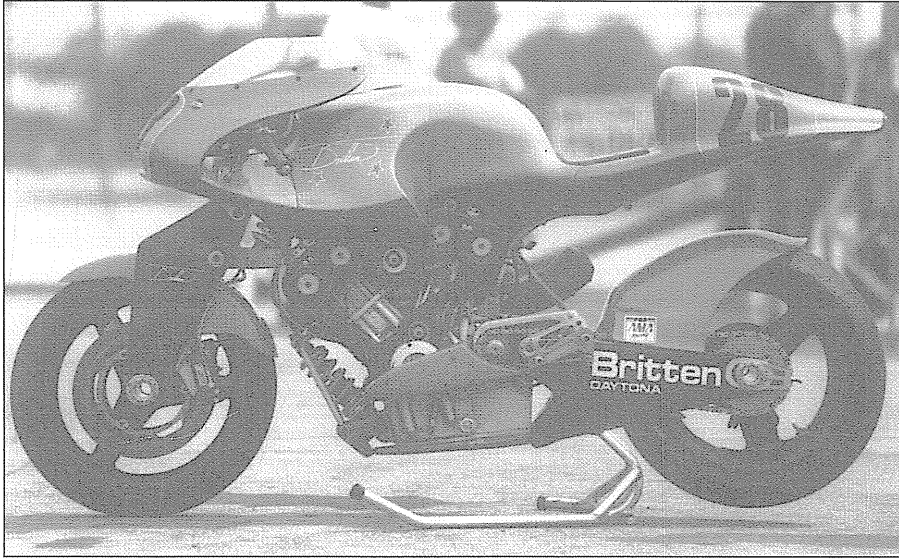
Tiye alınmak: Dalga geçilmek.

Aşikâr: Kendi içinde, fazladan kanıta ya da açıklamaya gerek duymadan sade ve net olan.

GİRİŞ

Motosiklet Teknolojisi Sürücü Gelişimine Karşı

İlk motosikletimden beri (1957), makine gelişimi baş döndürücü oldu. Motosikletler daha hafif, daha hızlı ve daha rahat kullanımlı; lastikler daha yapışkan ve süspansiyon sistemleri daha itaatkâr*. Ama California Superbike School'da müdür olarak geçen 31 yıl ve 125.000 öğrenciden sonra, 2010'larda, hala 1970'lerde ve 1980'lerde var olan sürüş sorunlarını görüyorum. Aslında, Superbike School ekipmanımız, 30 yıl önce olduğundan 110 km/s daha hızlı olsa da öğrenci tur zamanları ortalamada sadece birkaç saniye gelişti. Bu durum, yarışçıların benzer ekipmanlarla yakaladıkları 12 ila 15 saniyelik gelişimleriyle karşılaştırıldığında, yüksek hızlı sürüş konusunda bazı ilginç sorular ve cevaplar gündeme getiriyor.



Makine teknolojisi, pek çok sürücünün yeteneklerinin ötesine geçti.

Engel Nedir?

Sürücüleri, açık şekilde gelişmiş bu motosiklet teknolojisini kullanabilmekten alıkoyan nedir? Şu andaki lastiklerin kavrama miktarı bile muhtemelen 5,0 saniyelik iyileşmeye yeter. Onları geride bırakan ortak engeller* nelerdir? Eğer bu kadar çok kişi yüksek hızda rahatsız oluyorsa, ortak bir nokta olmalı. Sürüş teknikleri* üzerine daha çok eğitim bu engelleri tek başına aşabilir mi? 2010'ların sürücüsü, 1980'lerdeki öncüsünden zaten daha fazlasını biliyor. Daha fazla sürüş yapmak bunu giderebilir mi? (Benim deneyimime göre, daha fazla sürüş süresi bunu garanti etmiyor) Hızlı gitme arzusu, hız arayışındaki bir sürücüyü diğerinden daha yukarıda bir noktaya çeker mi? Hayır. Potansiyel* yeteneklere sahip sürücülerle tanıştım; bunların dünyada yarışmaktan daha çok istedikleri bir şey yoktu, başaramadılar. Yarışçı adayları için çok acımasızca* geliyor değil mi? (Bir dakika bekleyin).

Yüzde 75 Mükemmellik

Ben buna zihinsel hız sınırı diyorum.

Denenecek en son şey virajlara yüklenmek olmalıdır.

Kurtulma Reaksiyonları 10 Liralık dikkatinizi harcamakla kalmaz, aynı zamanda sürüş hatalarınızın da kaynağı olurlar.

Öğrencilerimden yüzde 99'unun, bir günlük sınıf eğitimi artı pist antrenmanı sonucunda, beklenmedik derecede yüksek güven seviyelerine ulaştıklarını keşfettim; ayrıca bunların yarısı da iki günlük bir eğitimle yüksek seviyede teknik yetenek kazanabiliyorlardı: fakat ancak kendi limitlerinin yüzde 75'inde sürerlerse. Yüzde 75'ten sonra ne olur? Herkes bir şekilde kabul eder ki kurtulma* reaksiyonları* (genellikle korku olarak bilinir), hedeflerine ulaşmalarının önünde her zaman var olan bir engel teşkil ederler. Standart sürüş teknikleri bir kez anlaşıldıktan sonra bu, şahsi limitlerine ulaştıklarında, neredeyse herkesin bastığı bir düğmedir (buna panik de denir). Üzerinde uzlaşmış bu olgu, sürücülerin kendileri için hayal ettikleri* hedeflerine ulaşma gayretlerini yıkar*. Çalışma esnasında kendine saygıyı, özgüveni ve inancı yıkar.



10 Liralık Banknotunuz

Hafif frenle başlayın ve daha hızlı girişlere başlamak için doğru çizgiyi bulun. Viraj hızınıza alışmaya çalışın ve giriş hızınızı sonra artırın.

Sears Point'teki tümsekli Carousel Virajı gibileri tüm dikkatinizi alabilir ve o zaman frenleri kullanmak istersiniz; fakat bu çok kolay kilitlemesine sebep olur. Bu konuya çok fazla dikkat harcamış olursunuz.

Herkesin, (orijinal Bileği Bükme kitabından gelen) sürüş hareketlerine harcayacak sadece belirli bir miktar dikkate* sahip olduğu (para gibi) fikri değişmedi. Eğer cebinizde 10 Lirayla işe başlar ve hemen hepsini harcarsanız, beş kuruşsuz kalırsınız ve parasız olmak zaten kendi başına panik yaratır. Sürüş sırasında ihtiyaç duyduğunuz hareketlere harcayacak dikkatinizin kalmaması (tüm dikkatinizi ona harcadığınız için; çarpıp istemediğiniz bir cisim üzerinde hedefe kilitlemek ve sonra gidip ona çarpıp gibi) her zaman biraz panik yaratır. Tüm sürücüler, bir zaman, "10 Liralık dikkatlerini" çarçur etmiş, korku ve panik gibi kurtulma reaksiyonları bunun doğrudan sonucu olmuştur. Bu kitapta, sürüş sorunlarının ana kaynağı olan panik düğmesini nasıl kandırabileceğinizi (ya da limitini yükseltmeyi) ve onu yenmeyi (haklamayı) öğreniyoruz. Dikkatinizi akıllıca kullanın ve düğmeye hafifçe basın.

Bu kitap, "panik düğmesine" neyin basabileceğini anlamanıza yardımcı olacak, harika bir araç. Öğrenmek ve pratik yapmak, bu engelleri "geri püskürtmenize" ve herhangi bir hızda daha çok zevk almanıza olanak sağlayacak.

D.G.

Tanımlar

İtaatkâr: Arzu veya isteğe boyun eğen.

Teknikler: Tanımlı herhangi bir alanda kullanılan özel geliştirilmiş prosedürler ve metotlar.

Potansiyel: Mümkün fakat henüz gerçekleşmemiş.

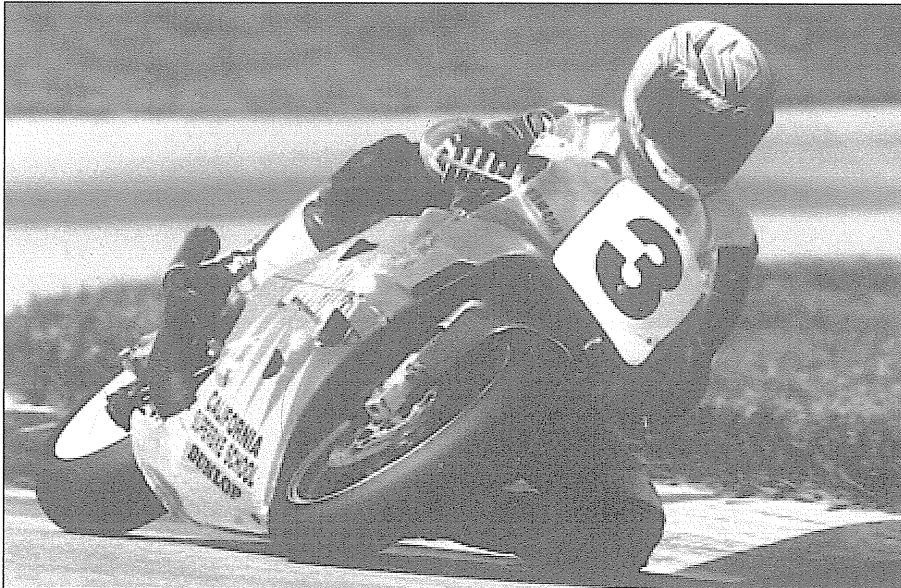
Acımasız: Katı ya da doğası veya görünüşü gereği engelleyici.

Kurtulma Reaksiyonları: Aykırı veya sıradışı durumlara karşı yapılan otomatik hareketler.

Yıkamak: Tahrip etmek, yok etmek, hasar vermek.

Dikkat: 1. Odaklı farkındalık. 2. Algıları bilinen veya bilinmeyen bir cisme yönlendirmek.

Hayal etmek: Zihinde görselleştirmek.



Donny Greene iş başında. Kayıtlı beş Ulusal 250 GP şampiyonluğu ve California Superbike School'da altı yıllık misafir eğitmenlik deneyiminden sonra, Donny'nin yorumları yazılara değer katıyor.

BİLEĞİ BÜKMEK

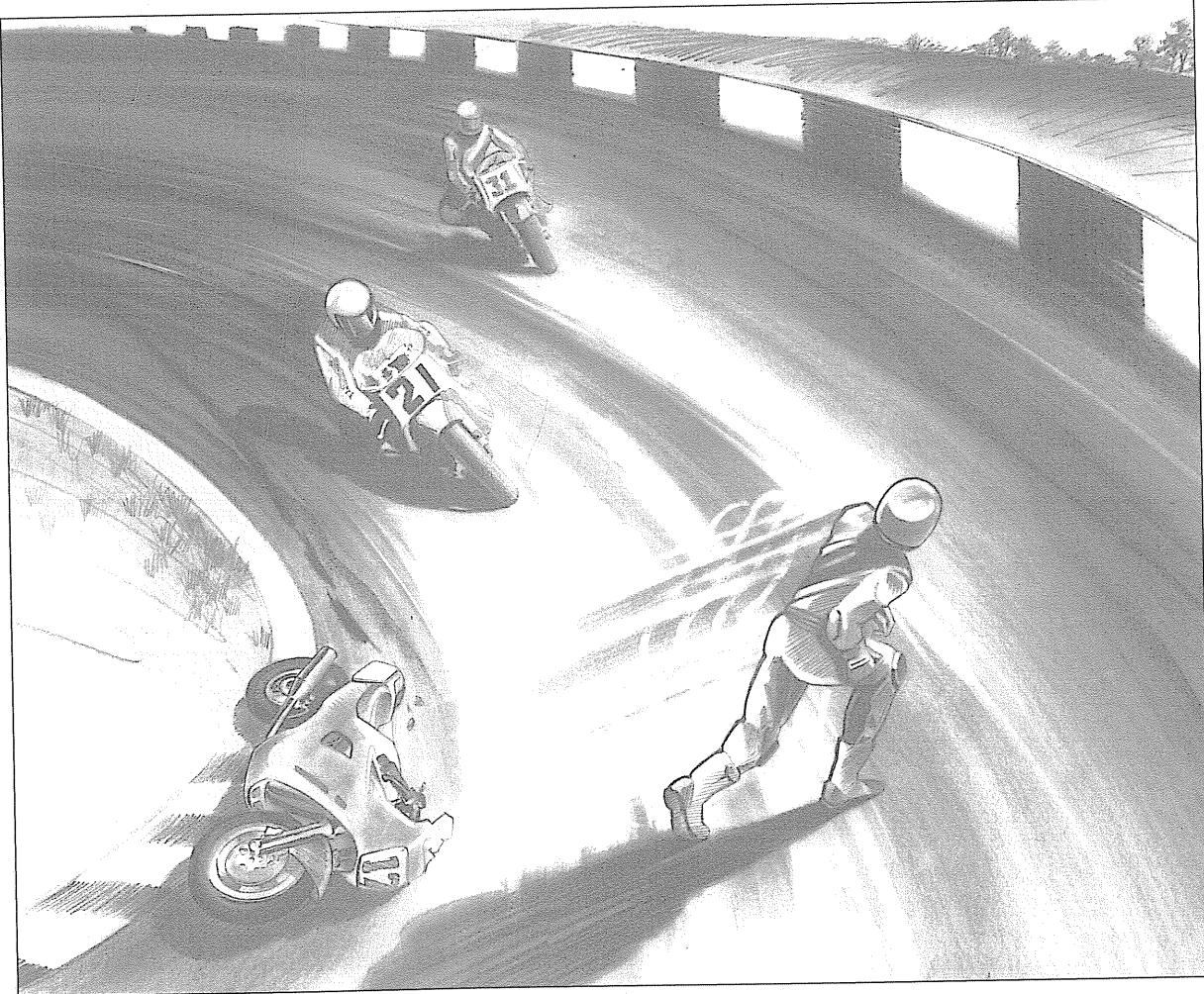
II

Düşman

“Kurtulma” Reaksiyonları

Kurtulma Reaksiyonları gerçekten de otomatiktirler, çünkü bilerek gözlemediğimiz* bir kaynaktan husule gelirler*. Örneğin, beklenmedik bir durumla karşılaştığımızda göz kırpmışlarımızı (gözleri korumak amaçlı) gözlemlemek zorunda değilizdir. Ancak, bir kişi donakaldığında (başka bir reaksiyon) ya da uygunsuz* şekilde tepki verdiğinde, bu reaksiyonların güvenilirliği sorgulanmalıdır. Kurtulma Reaksiyonları tamamıyla sağlıklı değildir. Riverside Yarış Pisti'nde bir sürücünün dokuzuncu virajda (dört şeritli, 12 metre genişliğinde, dış tarafında çelik levhalardan bariyeri olan, eğimli bir viraj) en alt ya da iç şeritte (çimenlerden 3 metre uzakta) düşüşüne şahit oldum. Sürücü daha sonra, pistin dış tarafına, 1,5 metrelik duvara doğru, üç şerit genişliğinde pist boyunca, sıcak (antrenman veya yarışa açık) bir pistte “emniyete” koştı.

Kurtulma Reaksiyonları (KR'ler), sakatlanmayı engelleme içgüdümüzden kaynaklanırlar; fakat genelde tam tersine sebep olurlar. Sürücülerin bilgi sahibi olması gereken yedi klasik KR vardır.



Kurtulma Araçları

Bu reaksiyonlarla ilintili sakatlanmaları azaltmak için araçlar* ve mekanizmalar* tasarlanmıştır. Anlaşılabilir örneklerden biri, eldivenlerin üst yüzeylerinde bulunan, sürücülerin, darbeyi "yumuşatmak" için ellerini uzatmalarından (klasik bir Kurtulma Reaksiyonu) kaynaklanan burkulma ve kırılmaları minimize eden metal ya da plastik desteklerdir. Kilitlenme önleyici frenler, Kurtulma Reaksiyonundan kaynaklı, aşırı frenlemelere karşı ileri teknoloji ürün bir çözüm sunuyorlar. Bir dereceye kadar, yapışkan lastikler aşırı frenleme ve ani gelen yüksek yatış açılarına karşı bir yumuşatma sağlıyor.

Kurtulma Hataları

Tüm sık rastlanan, hepimizin sahip olduğu, sıradan Kurtulma Reaksiyonları kazalara sebep olabilir ya da katkıda bulunabilir. Daha az dramatik*, yine de önemli bir yönü ise; bunlar tüm sürücü hatalarının %100'ünün sebebidir. Aslında, sürüşünüzü altüst ederler. Birlikte bakalım. Motosiklet üzerindeyken, Kurtulma Reaksiyonlarının belirli* sonuçları vardır. Her birinin, sürücünün aklını çelmek ve hareketlerini kontrol etmek için yeterli gücü ve komuta* değeri* vardır. Örneğin, viraj dönerken gazı açıp/kapamayı ele alalım. 8.000'in üzerinde sürücüyle yaptığım araştırmanın sonucuna göre, hiçbir tanesinin gazı açıp/kapamak istemediğini; yüzde 100'ünün, temel planları çerçevesinde viraj süresince gazı açmak istediğini öğrendim. Bir şey akıllarını çeldi. Gazı kapatmak, 1 numaralı Kurtulma Reaksiyonudur (KR). Araştırma, bunun, herhangi bir durum*, bir KR'yi devreye sokmak istediğinde, ilk kullanılan savunma mekanizması olduğunu gösterdi. Standart* KR tetikleyicileri şunlardır:

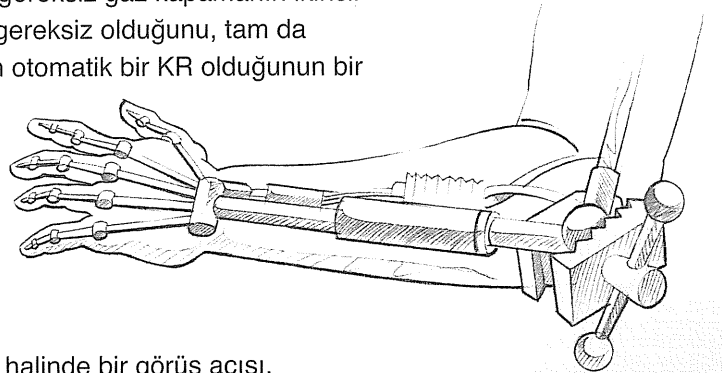
- "Viraja aşırı hızlı giriş."
- "Aşırı savrulmak."
- "Aşırı yatış açısı."
- "Çekişle ilgili endişe."

Tümsekler, trafik ve diğer etkenler, gereksiz gaz kapamanın ikincil kaynaklarıdır. Sürücülerin, gaz kapamanın gereksiz olduğunu, tam da bunu yaptıktan sonra anlamaları, bu işlemin otomatik bir KR olduğunun bir kanıtıdır. Hiç başınıza geldi mi?

Kurtulma Reaksiyonları

Düşman zorlu; ama sınırlı sayıda:

1. Gaz kapama.
2. Gidonu sıkma.
3. Daralmış ve çılgınlar gibi arayış* halinde bir görüş açısı.
4. (Bir şey üzerine) sabitlenmiş dikkat.
5. Sabitlenmiş dikkat noktasına yönlendirme yapma.
6. Yönlendirme yapmama (donakalma) ya da verimsiz (yeterince çabuk olmayan ya da fazla erken) yönlendirme.
7. Fren hataları (hem fazla hem eksik frenleme).



Kurtulma Reaksiyonları (KR'ler) genellikle ilk olarak kolları etkilerler. Kollarınız yönlendirmeyi, freni, gazı kontrol eder ve motorun yol tutuşunu etkiler.

Yukarıdakilerin tümü herkesin başına gelmiştir. Bunlar otomatik midir? Gidonu sıkmayı diğer bir örnek olarak ele alalım. Kollarınıza, gerilmeleri için komut veriyor musunuz; yoksa kendiliklerinden gerilmiş olduklarını mı fark ediyorsunuz? Dikkatinizin daralmasını ve bir noktaya odaklanmasını siz mi seçiyorsunuz? Bilerek mi aşırı fren yaptınız?

İster gerçek, ister hayali* bir sebeple yukarıdaki Kurtulma Reaksiyonlarından (KR'ler) birini tetikleyen herhangi bir olgu, yaralanmayı azaltmak ya da engellemek yönünde bir girişimdir. Bunların hiçbiri makine teknolojisi ya da sürücünün kontrolüyle uyumlu şekilde iş görmez. İlerleyen bölümlerde bunlardan kurtulmanın yöntemlerini göreceğiz.

Bu olguların en sonunda açığa kavuşmuş olması ve bunların olumsuz etkileri ile karşılaşmak yerine, herkesin bunların neler olduğunu görebilmesi de harika. Bir KR'den diğerine atlamak yerine, sanıyorum artık sürücüler bu bilgiyi, onları, aşırı dramatik bir hal almadan önce kökünden kesip atmak için kullanabilirler. 13 yıllık yarış kariyerimden sonra, benim bile bunları yaptığımı itiraf etmekten nefret ediyorum; ama omzumdaki küçük şeytan gibiler, sürekli ortaya çıkıyorlar. Siz ise onların artık ortaya çıkmalarını engelleyebilirsiniz.

D.G.

Tanımlar

Gözlemlenmek: Tetkik etmek, teftiş etmek.

Husule gelmek: Bir başlangıç noktası ya da kaynaktan yükselmek.

Uygunsuz: Uygun ya da doğru olmayan bir tutumla.

Araç: Genellikle belirli bir çalışma maksadıyla yapılmış bir şey.

Mekanizma: Tam ve işlevsel bir hareketi gerçekleştiren hareketli parçaların birleşimi.

Dramatik: Tiyatro gibi ya da onun bir parçası olan; teatral, kuvvetli, çarpıcı.

Belirli: Kesin, hususi ya da kusursuz.

Komuta: Emir verme fiili, otorite.

Değer: Bir şeyin kıymeti, önem.

Durum: Bir şart, bir olaya eşlik eden zaman, mekân ya da tutuma nispetle detay ya da parça.

Standart: Olağan, yaygın ya da geleneksel.

Arayış: Bir şeyi arama, peşinden koşma fiili.

Hayalî: Zihinde görsel bir formu yaratılmış (gerçekte var olmayan).

Notlar

KISIM

1

BÖLÜM 2

Gaz Kontrolü

Bir Numaralı Kural

Gazı açıp/kapamak gibi bir Kurtulma Reaksiyonu eğitimle ve pratikle yok edilebilir mi? Bu genel hata karşısında motosiklet ne tepki verir? Kurtulma Reaksiyonu ürünü* gaz hataları tarafından, hangi motosiklet tasarım* nitelikleri*, ihlal edilir? Bunlarla başa çıkmak için kurallar ve prosedürler* var mıdır? Bunları yenen bir sürücünün kullanabileceği, yedekte pozitif kurtulma şekilleri ve yetenek geliştiriciler nelerdir? Bu ve ilerleyen dört bölüm açıklayıcı olacak.

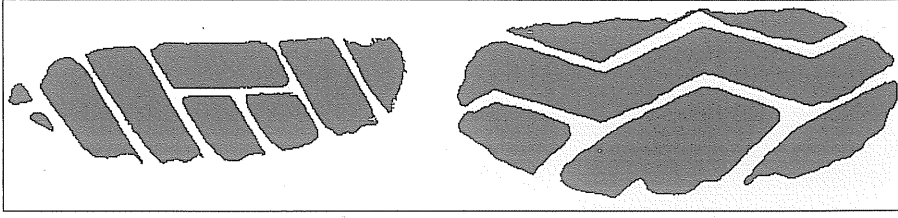
Gazı Anlamak

Gaz kontrolü, kendi kuralları ve standartlarıyla* var olan, çok hassas bir konudur. Gaz kontrolü teknikleri doğrudan motosiklet yapım özelliklerinden* gelmez* ve motosikletinizin, ortaya koymak için tasarlandığı performansı sergilemesine imkân tanır. Gaz kontrolü teknikleri, herhangi bir modern motosikletin, sürücüsünden taleplerini* sıralayan bir el kitabı gibidir. Motosikletinizin performans özelliklerini anlamak, sizi sürüşünüzden alıkoyan* gaz kontrolü Kurtulma Reaksiyonunun (KR'nin) üstesinden gelmenin ilk adımıdır.

Çekiş Özellikleri

Viraj almaktan bahsettiğimizde, sürücünün asıl derdi olan çekişten bahsederiz. Çekişle ilgili, makine açısından ideal bir senaryo* belirlemek için; basit şekilde, lastiklerin temas yüzeylerini* ölçerek işe başlıyoruz ve böylece viraj alırken yüklerin temel dağılımının* nasıl olması gerektiğini anlıyoruz. Kabaca, bu ölçümler* toplam ağırlığın yüzde 40'ının önde, yüzde 60'ının arkada olması gerektiğini söylüyor. Yarışlar ve gerçek GP'ler için ayarlanmış motosikletlerde arkada daha geniş lastikler vardır, bu da kullanılabilir yük sapmasını*, viraj çıkışlarındaki kuvvetli hızlanmalarda daha kullanışlı hale getirir (mümkün olduğunda arkada yüzde 70'e kadar çıkararak). Her motosikletin kesin ideal ağırlık dağılımı, temel yüzde 40/60 kuralından biraz farklı olabilir. Sürücünün görevi, gazın uzmanca kullanımıyla, kendi makinesinin tam yük dağılımı özelliklerini yakalamaktır. Bu nasıl yapılır?

Gerçek hızlanma ancak viraj çıkışında gerçekleşir.



Viraj yüklerinin dağılımı, lastiğinizin temas yüzeyi boyutuna bağlıdır; yaklaşık %40 öne karşın, %60 arka. Lastik yükünü gazla ayarlarsınız. (gerçek boyutlardan daha küçük gösterilmiştir)

Hafif Dokunuş

Statik* durumda ya da sabit hızla ilerleyen pek çok motosikletin 50/50'lik bir ön-arka yük dağılımı olduğunu (+ ya da - yüzde 5,0) düşündüğümüzde, viraj boyunca doğru hızlanma kurallarını* hesaba katmaya başlarız. Sayılara bakıldığında, gazı kullanarak ağırlığın yüzde 10 ila 20'sini arkaya yönlendirmek isteriz. Teknik açıdan bu 0,1 ila 0,2 G'lik bir hızlanmadır. Basitçe anlatmak gerekirse, 600 cc'nin üzerinde pek çok makine için, beşinci viteste, 4.000-6.000 devir/dk bandında yumuşak bir gaz açmayla elde edilen güçtür. Bu pek büyük bir hızlanma değildir; ama iş görür.

Görünen o ki sürücüler genellikle bu küçük miktardaki "çekişi koruyan gaz kullanımı"ni ayarlamakta zorluk yaşıyorlar ve bunun yerine daha dramatik bir hızlanma deniyorlar. Bu durum, gaz kolunun "aşırı hevesli" şekilde çevrilmesi şeklinde genel bir hata olarak kolayca gözlemlenebilir; bu da motosikleti viraj dışına savurur, kaydırır ya da gazın kapatılmasına sebep olur.

Bir Numaralı Kural

Gaz bir kere aralandı* mı, virajın geri kalan* mesafesinin tümü boyunca düzenli, yumuşak ve sabit* şekilde açılmaya devam edilir.

Sürücü tarafından, gaz kullanılarak doğru ağırlık transferinin* yakalandığı noktada (arkaya doğru yüzde 10 ila 20), bu ağırlık dağılımındaki herhangi bir büyük değişim, kullanılabilir* çekişi azaltacaktır. Motosiklet, viraja tam olarak yattıktan sonra, lastik yükündeki eşit (her iki tekerlekte, bir tepelikten geçildiğinde kolaylıkla gerçekleşir) veya alternatifli (önden arkaya, arkadan öne, gaz açma/kapamayla oluşan) değişimler, o motosiklet/lastik kombinasyonu için var olan ideal yükün altına iner veya üzerine çıkar.

"Gazı gereğinden erken ve fazla açarak önün hafiflemesiyle dışa açılırsınız. Bu, düzlükteki zamanınıza zarar verecektir.

Her virajda gazı mümkün olduğunca erken açın: orta bölümde hafifçe hızlanın.

Olmanız gerektiğini "düşündüğünüz" hızla çıkmaya çalışmaya değmez: bunu denedikçe durumu sadece daha kötüye götürürsünüz.

Viraj boyunca gazla asla oynamayın.



Dünya GP yarışlarında hiç kimse gazı kesmeye eğilimli değildir.

Herkes farklı bir şey hisseder. Onun ayarları ve çizgisi senin işine yaramayabilir. Motosikletin üzerinde kendini rahat hissederek işe başlmalısın.

Köşeyi dönmeyi bitirmeden gazı açıp kapamak yok; bu hareket öne yük bindirir. İlk olarak gazı aralama çalışmalarını yapın.

Biraz yavaş girmek o kadar da kötü değildir. Gazı daha erken açabilirsiniz. Eğer bunun avantajını, çıkışta motosikleti daha erken kaldırarak ve daha çabuk çıkarak kullanabilirsiniz, sandığınız kadar çok zaman kaybetmezsiniz.

Sürüş Becerisi

Sürücünün Bir Numaralı Kuralı uygulamadaki özel yeteneği, bu kuralı ve motosikletin ihtiyaçlarını hissederek, kuralı "kitabına göre" uygulamasıdır. Sürücüler, motosikletleri geliştirmezler, onlar sadece motosikletlerinin düzgün işlemesine yardımcı olurlar.

Herhangi büyük tereddüt ya da gaz açma/kapama hareketinin, ideal senaryodan daha azının elde edilmesine* sebep olacağı açık ve 1 numaralı KR'nin sorunu da burada* yatıyor: Aniden motosikletin çekiş resmini* destabilize* ediyor. Ne kadar hızlı giderseniz, etkisi de o kadar dramatik olur. Yüzde 40/60'lık ağırlık dengesine ulaşmak ve bunu korumak sizin temel gaz hedefinizdir. Bir numaralı gaz kuralı, bir numaralı KR'yle savaştır.

Geri Adım

Gerçekleşebilecekler, gazı açmanız veya gazı kapamanız yüzünden motosikletinizin kayması veya kaymamasıyla sınırlı değil. Ortalama hızla dönülen bir virajda (65 ila 130 km/s), gazın her açılıp/kapanıp/açılması, size, çok iyi bir sürücü bile olsanız, tur zamanı açısından en azından 0,10 saniyeye mal olacaktır (mesafe olarak bir motosiklet boyundan fazla); çok iyi değilseniz, daha da fazlasına mal olur. Daha yüksek hızlı dönüşlerde ise; aynı gaz kolu hatası size daha fazlasına mal olur, çünkü rüzgâr direncinin* etkileri, yüksek hızdaki motosikleti yavaşlatmakta ağırlıklı* öneme sahiptir.

Kurtulma Antrenmanı

Kurtulma Reaksiyonları arasında, gazı açıp/kapamak en ön sırada gelir. Yolda motosiklet kullanmak, bunun sonuçlarının* mülayim ve affedilebilir görünmesine sebep olur. Bu bağlamda, yol sürücüleri kendilerini, 1 nolu KR'nin oluşmasına izin vererek, yanlış yapmak üzere eğitirler. Diğer yandan, gaz kontrolünün temel kuralı, neredeyse her zaman, her hızda uygulanabilir, çünkü tüm virajların ve çekiş koşullarının yüzde 99'u için geçerlidir. (İstisnalar çok enderdir; uzun bir yokuş aşağı, azalan çaplı*, ters eğimli* ve ortası tümsekli viraj gibi. Ama burada bile gerçekten gazı kesmemelisiniz; sadece bir an için artırmayı kesmelisiniz.)

Sürpriz bir kaygan yol durumunu ele alalım, bu bir viraj olsun örneğin. Bunun üzerine gelmek ve gazı aniden kapatmak, motosikletin ağırlığının yüzde 70 ila 80'ini, viraj esnasında sadece yüzde 40'ını taşımak için tasarlanmış olan ön lastiğe yönlendirecektir. Gazı açık tutmak motosikletin düşmeyeceğinin garantisi değildir, ama kendinize şu soruyu sormalısınız: Gazı en azından aralanmış şekilde tutarak, kaygan virajı dönme şansınız artıyor mu, artmıyor mu? Şansınız artıyor mu artmıyor mu? Yatıkken ön frene basmanın yarattığı korkunç hatayı ve bunun kaygan zeminde olduğunu düşünün; kazayla sonuçlanması neredeyse kesin bir hata: Gazı kapadığınızda gideceğiniz yer de orası olur!



Arka kaydığı esnada gazı kesmesi devasa yol tutuş sorunlarına yol açabilir!

Gaz Ver

Motosikletin her iki lastiğinde doğru miktarda ağırlık olduğunda daha çok mu daha az mı stabil olur? "şüpheye düştüğünde gaz ver!" adlı eski yarış kuralının, kesinlikle geçerliliği* var.

Bunun u bir örneği, 1989 yılında, Sears Point Raceway'de, kuru zeminde 750 cc Süpersport yarışını önde götürdüğü sırada Doug Chandler'ın başına geldi. Arka lastiği öyle "pişmişti" ki; virajlara girerken, sadece gazı kesmesiyle kaymaya başlamıştı. (Gazı açıp/kapamanın, yüksek merkezkaç kuvvetleri yaşanan virajlarda içerdiği diğer bir potansiyel tehlike.) Bir turda, lastik "yana gelirken" (kayarken), yerde en azından 10 metrelik bir iz bıraktı ve gidonun, tam sonuna kadar dönmesine sebep oldu. Gazı kesmesi, tartışmasız, onu devasa bir aşırtma düşüşe* götürdü. Tabii ki; yetenekli bir toprak pist yarışısı olarak, Chandler gazı açtı, arka lastik patinaj yaptı ve motosiklet sarsılarak toparlandı; ama o motosikletin üzerinde kaldı ve liderliğini korudu. Gazı açık tutmak tek özümdü. Siz ne yapardınız?

Sorular

1 numaralı KR nedir?

İyi, standart gaz kontrolünün tanımı nedir?

Makine tasarımıyla uyuşur mu, uyuşmaz mı?

Sağ bileğiniz, ne sıklıkta izniniz olmadan gazı kapatıyor?

Her motosikletin farklı bir ayarı olduğundan, motosikletin virajlarda ne yaptığı konusunda iyi bir hisse sahip olmak son derece önemlidir. Bu bölümdeki bilgiler, ağırlık dağılımınıza ince ayar yapmanıza yardımcı olacaktır. Gaz kontrolünde ince bir çizgi vardır, hep gazı sert kullanmak istersiniz, ben de bu konuda suçluyum; ama ancak bu işi kitabına göre yaptığınızda şampiyonluklar kazanabilirsiniz. Bu KR, gazı açıp kapatmak, sadece zamana mal olmaz; 250 cc yarışlarında pozisyonunuza da mal olur.

D.G.

Tanımlar

Ürün: Mamul, var edilmiş.

Tasarım: Formların, bir şeyin parçaları veya detaylarının, bir plana uygun olarak icadı.

Nitelik: Öne çıkan bölüm ya da karakter özelliği.

Prosedür: Bir olaylar dizisi. Bir şeyi yapma veya etkileme yöntemi.

Standart: Karşılaştırma için temel olarak kabul edilen bir şey. Onaylanmış bir model.

Gelme: Devşirme; bir kaynaktan aşağı inen.

Talep: Gerekli olduğunu söyleyerek istekte bulunmak. Acil veya baskın bir istek.

Alıkoymak: Arzulanan bir şeyi elinden almak: Azaltmak.

İdeal senaryo: Mükemmel halindeki bir şey fikri.

Temas yüzeyi: Lastiğin, yol yüzeyine dokunan gerçek ayak izi.

Dağılım: Bir şeyin parçalara bölünmesi

Sapma: Bir eğilim ya da seçim.

Statik: Çok küçük ya da hiç değişim göstermeyen.

Yönerge: İlerideki bir olaylar dizisinin bir göstergesi ya da kılavuzu.

Transfer etmek: Bir pozisyondan diğerine itmek.

G: Sabit durumdaki bir kütle üzerine uygulanan yer çekimine eşit bir güç birimi.

Aralanmak: Çalışması için çok az açılmak.

Sabit: Değişmeyen bir tutumla.

Geri kalan: Arta kalan herhangi bir şey; bakiye.

Kullanılabilir: Kullanıma ya da hizmete hazır.

Elde etmek: Başarıyla ulaşmak.

Burada: Bunun içinde.

Destabilize etmek: Akıcı şekilde çalışmasını engellemek.

Resim: Şartlar durumu ya da birlikteliği.

Rüzgâr direnci: Rüzgârın, yüksek hız altında vücut ya da motosiklet üzerinde yarattığı direnç.

Ağırlıklı: Bol miktarda ya da kayda değer.

Sonuç: Daha önce gerçekleşmiş bir şeyin neticesi veya çıktısı.

Azalan yarıçaplı viraj: Siz içinde ilerlerken daralan viraj.

Ters eğimli: Bir virajda, virajın iç tarafının, dışından daha yukarıda olduğu durum.

Geçerlilik: Sağlam dayanağa sahip: Sağlamlık.

Aşırtma düşüş: Sürücünün, motosikletin üzerinden, virajın dış tarafına doğru fırlatıldığı olay ya da durum.

Notlar

Gaz Kontrolü

Süspansiyon ve Çekiş

Ön süspansiyon mesafesinin büyük çoğunluğunu ve arkanın %75'ini kullanın. Ancak; ön tarafı çok yumuşatırsanız, arka taraf yana gelecektir.

Mekanik açıdan* bakıldığında, çekişimiz konusunda süspansiyona* bağımlıyız. Bir sürücü, motosikletinin süspansiyonundan en iyi şekilde faydalanmak için ne yapabilir? 15.000 Dolar'lık, GP-kalitesinde Öhlins çatal ve arka amortisör setine sahip olmak gerekiyor mu? İyi bir yol tutuş için gerekli malzemelere sahip misiniz? "İyi yol tutuş" zaten nedir ki?

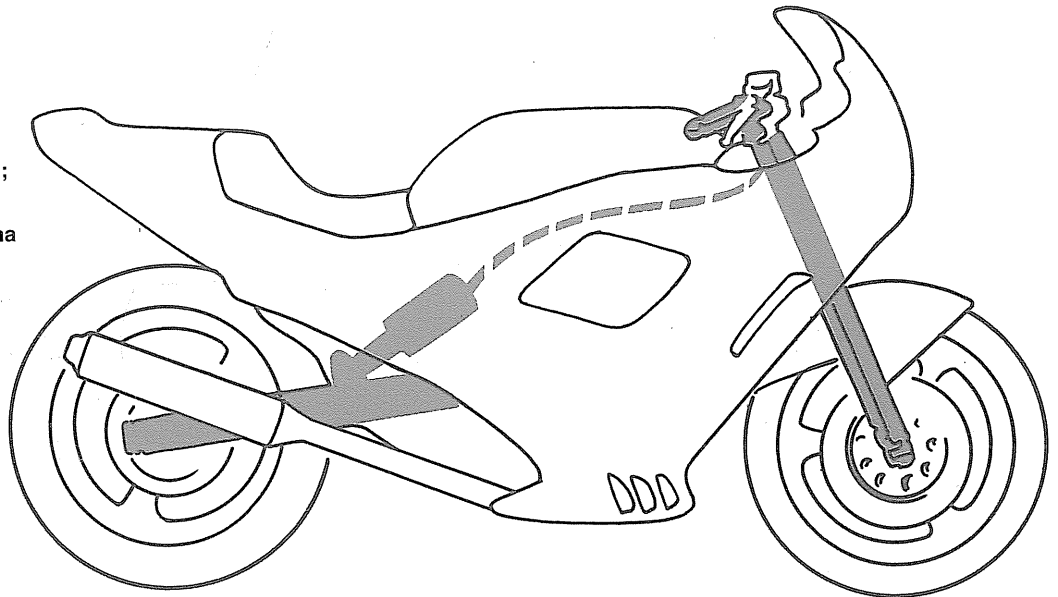
Durağan halde, bir motosiklet mükemmel şekilde yol tutuyordur. Hiçbir oynama, titreme, sekme, sarsılma ya da kayma yoktur: motosiklet istikrarlıdır*. Mükemmel süspansiyon ve sürücü kombinasyonu, tüm yol şartlarında lastikleri yerde, motosikleti istikrarlı tutar. İyi yol tutuş = tahmin edilebilir* çekiş. Tek anlamı budur.

Pek çok sürücünün kurtulma tepkilerini harekete geçirmek için beklenmeyen bir çekiş kaybı (kayma) ya da çekiş kaybı tehdidi (tahmin edilemez çekiş, sıkı bir titreme ya da kafa sallanması gibi) gibisi yoktur. Tıpkı lastik boyutlarının bize makinenin ihtiyaçlarını anlamamızda iyi bir başlangıç noktası vermiş olduğu gibi, süspansiyon parçalarına hızlıca bir göz atmak da sürücünün, standart* gaz kontrolüyle süspansiyonu nasıl en iyi şekilde kullanabileceğini anlamamıza yardımcı oluyor.

Süspansiyon Pozisyonu

İyi süspansiyon, istikrarlılık için hem malzemelere (amortisör, çatal, parçaların ağırlıkları) hem de bunların motosiklet üzerindeki konumlarına (çatal açısı, çatal ofset mesafesi, motor konumu) bağımlıdır. Gaz kontrolünün her ikisi üzerinde de büyük etkisi vardır.

İyi ayarlanmış bir süspansiyon sisteminin yerine hiçbir şey geçemez; fakat onu standart gaz kontrolü sayesinde çalışma aralığı içinde tutmak sürücünün görevidir.



Amortisörler ve çatallar, en iyi yol tutuşu/kavramayı, orta seviyelerinde sağlarlar (toplam çalışma mesafelerinin yaklaşık üçte birlik orta seviyesinde). Tamamen sıkışmış ("dibe vurmuş") süspansiyon serttir ve "en yüksek noktasına erişmiş" (tamamen açılmış) süspansiyon da benzer şekilde yol şartlarına iyi tepkiler veremez. Sürücü frene sert şekilde bastığında, ön taraf ağır bir his verir ve her türlü kaplama bozukluğu karşısında hantal tepkiler verir; çünkü yüzey değişimlerine tepki verememektedir. (Not: Bu aynı zamanda, ön lastiğin frenleme esnasında kilitlenmesinin önemli bir sebebidir. Ön lastik, ön çatal yeterince hızlı ya da hiç aşağı yukarı hareket etmediğinden yol yüzeyini takip edemez). Sürücü gazı sert şekilde açtığı anda ise hafif bir ön bölüm, titremeye ve depo tokatlamaya niyetlenir. Süspansiyon mesafesinin üçte birlik ortasında, iyi bir geri bildirim alırsınız ve motosiklet asfalta optimum* tepkiyi verir.

Uzun dönüşlerde, eğer geri sekme (rebound) ayarını artırırsanız ön taraf yerde kalır ama çok fazlası kapalı kalmasına sebep olur: her tümsekte geri gelemez.

Eğer aşırı sert ya da aşırı yumuşak bir yayınız varsa, bu, gaz verdiğinizde motosikletin dışarıya doğru sekmesine sebep olabilir.

Sürüşün Sınırları

Süspansiyonlar, motosikletleri sürüş şeklimizi sınırlar. Süspansiyonu, mümkün olduğunca en kullanılabilir olduğu bölgesinde tutmak ve motosikletin bizim için çalışmasını sağlamak zorundayız. Standart gaz kontrolü temel kuralı tam olarak bunu yapar. Yine bu noktada, pek çok sürücü tarafından kullanılan açık gaz / kapalı gaz sürüş tekniği, süspansiyonu, zemin kaplamasına tepki vermek yerine, korkunç ağırlık transferlerini (önden arkaya) çözmeye* zorluyor: Ne var ki süspansiyon tasarımı, her iki işi aynı anda ve iyi şekilde yapmasına imkân tanımıyor.

Çok basit: Kapalı gazla daha çabuk dönersiniz, çünkü ön tarafı dikleştirir. Gazı açmak çatal açısını artırır ve gidonu ağırlaştırır.

Süspansiyon Değişimleri

Süspansiyon karakteri* sürücüye ve yol yüzeyine uyum sağlaması için, sönümlenme* derecesi, yay basıncı ve ağırlık dağılımını ön arka arasında değiştirerek ayarlanabilir. Temel süspansiyon sorunlarını asla yok edemezsiniz, sadece şartlara uyum sağlaması için ayarlar yaparsınız. Yarışta, ayarlar, belirli bir tur zamanı/hız bölgesinde olanların daha yüksek bir bölgede gerçekleşmesini sağlayabilir; bu durumda siz, bu olgunun yerini değiştirerek biraz daha hızlı gidebilirsiniz.

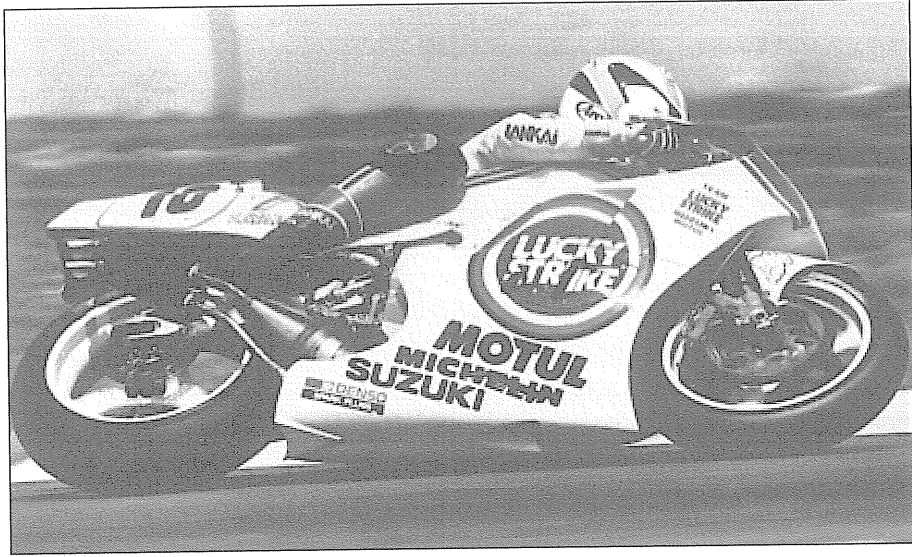
Ön bölümün takırdaması*, süspansiyonların ne kadar oyunbaz olabileceğinin iyi bir örneğidir. Bazı motosikletlerde takırdama daha düşük tur zamanlarında ortaya çıkar ve sürücünün, süspansiyonun limitlerine ulaştığını düşünmesine sebep olur; daha yüksek hızlar, takırdamanın yok olmasını sağlar; ama hız daha da yükselip, viraj yükleri de arttıkça yeniden başlar. Bir yol motosikleti, genellikle daha geniş kapsamlı şartlar, genellikle de sürücünün en çok kullandığı yol yüzeyi için ayarlanmıştır.

Sürücünün Süspansiyon Ayarı

Sahip olabileceğiniz en kolay ulaşılabilir süspansiyon ayarı, gaz konumudur. Temel tasarım sınırlamalarına sahip her motosiklet için gaz uygulaması* viraj içindeyken her lastikte ağırlığın ne kadarının olacağına dair size muazzam bir yönetim imkanı sağlar. Kolaylıkla görülebileceği gibi, fazla açılan gaz, ağırlığı ön lastikten alır, arka lastiğin üzerine aktarır. 270 kg'lık motosiklet ve sürücü kombine ağırlığını ele alırsak, parmaklarınızın ucunda öyle bir kontrol aygıtına (gaz kolu) sahipsiniz ki 70 kg'ı sadece birkaç milimetrelilik bir hareketle ileri ya da geri aktarabilirsiniz!

Gaz kontrolü süspansiyon ayarının anahtarıdır.

Gaz kontrolü, süspansiyon ayarının sırlarının kilidini açan anahtardır.



Süspansiyon Gazı

Sürücüler, ömür boyu bir süspansiyon sorununun peşinden koşabilirler, düzinelerce ayar yapıp hiçbir yere varamayabilirler. Eğer bir sürücü viraja hızla giriyor, gazı kesiyor, virajın derinlerine gelene kadar bekliyor ve sonra sert bir hızlanmayla arka lastiğe ideal yüzde 10-20'lik ağırlık aktarımı kuralını aşmaya çalışıyorsa, hiçbir şey işe yaramaz. Bu yaklaşım asla süspansiyonun en iyi bölgesinde* çalışmasına izin vermez. Bu, özellikle orta hızlı, 90 derecelik, girmesi ve çıkması 2,0 ya da 3,0 saniye toplam süre alan basit virajlarda geçerlidir. Yukarıda bahsedilen tarzı seven sürücüler, genellikle pit alanlarında süspansiyonları aşağı yukarı zıplatarak ve selelere bastırarak "test" yaparken görülürler. En çok dikkati, süspansiyon mesafesinin, pist üzerinde en az kullandıkları bölümüne verirler.

1989 yılında, John Kocinski, Amerika'da 250 cc sınıfını dağıtıp geçti; hiç kimsenin yıllar boyunca ulaşamadığı pist rekorları kırdı. O zamanlar bana, takımın son beş yarışır hiçbir önemli süspansiyon ayarı değişikliği yapmadığını söyledi! O, ayarı gazla yapmıştı.

Arka Süspansiyon ve Gaz

Pek çok sürücü şu basit olguyu anlayamıyor: Gaz kolunu ne kadar sert çevirirlerse arka süspansiyon o kadar daha az itaatkâr olur, arka bölüm yükselmeye çalışır. Pek çok sürücü, hızlandıklarında arka bölümün alçaldığını sanır. Alçalmaz. (Bunu denemek için motosikletinizin ön lastiğini bir duvara dayayın ve motosiklet vitesteyken debriyajı bırakmaya başlayın. Arka bölüm yükselecektir.)

Gaz kontrolünün standart kuralını tekrarlayalım: Gaz bir kere aralandı mı, virajın geri kalan mesafesinin tümü boyunca düzenli, yumuşak ve sabit şekilde açılmaya devam edilir. Tesadüfe bakın, ki bu basit kural, yukarıda tanımlanan ilginç motosiklet dinamikleri gerçeğiyle mükemmel bir uyum içinde çalışır. Viraj içinde, en iyi çekişi sağlayan yüzde 40/60'lık ağırlık yüklemesi, aynı zamanda süspansiyonu da en kullanılır ve üzerinde çalışılır bölgesinde tutar.



Arka bölüm (sele) kuvvetli hızlanma esnasında yükselir ve yapışır. Gazı ne kadar sert kullanırsanız, lastiği yerde tutmak için o kadar daha az süspansiyon uyumluluğuna sahip olursunuz.

Gazı "küt diye açmak" arka süspansiyonu sertleştirir ve çekişi azaltır. Bu, pek çoğumuz için bir sorundur. Ancak en iyi sürücüler bunu tam tersine çevirmenin ve kendi avantajlarına kullanmanın bir yolunu bulmuşlardır. Güç gelmeye ve süspansiyon sertleşmeye başladığında, arka lastik patinaj yapmaya meyillendir, çünkü çekiş azalmıştır. En iyi sürücüler bu durumda ne yaparlar? Viraj çıkışındaki itme gücünü yakalamak için lastiğin patinaj yapmasına izin verirler. Tam lastik kaymaya başladığı anda süspansiyon aslında daha itaatkâr bir hal alır; çünkü azalan çekiş, yükün bir kısmını alır. Bu, aynı prensibin, yeni bir seviyeye taşınmış halidir.

Pek çok kişi gazı keser; ama kaymanın çözümü, gazı sabit tutarak motosikleti kaldırmaktır.

Böyle eğlenceli sürüşler dışarıdan iyi görünür; fakat temel kurallar hala işlemektedir. Gaz ne kadar daha erken aralanırsa ve yumuşakça açılmaya devam ederse, virajdan çıkışta hız kazanmak için o kadar daha az "çaresizce" hızlanmaya ihtiyaç duyarsınız; ayrıca arka süspansiyon daha itaatkâr olur. Bu durum, en tahmin edilebilir yol tutuşu sağlar. Bu her türlü sürüş için geçerlidir, sadece yarış için değil.

Kayma Sigortası

Bir numaralı gaz kuralı olan yumuşak açışın bilmeniz gereken başka aşikâr* avantajları da vardır; özellikle de arka tarafın kaydığı zamanlarda. Gazı çok da aşırı kullanmadığınız bir anda olduğunuzu düşünelim; daha fazla kaymaya veya aşırı düşüş yapmaya karşı en iyi sigortanız, sadece gazı açmayı kesmenizdir. Motosiklet, aniden (gazı kapatacağınızda olacağı gibi) değil, kademeli olarak yavaşlar ve yumuşakça hizaya* geri gelir. Yine burada 1 numaralı KR önünüzdeki en büyük engeldir.

(Açıkça görülüyor ki lastik durumu, yatma açısı, süspansiyon ve sürücü bu durumda büyük faktörler* olabilir; ama siz benim sözüme güvenmeyin, en iyi yarışçıların küçük kaymalardan nasıl kurtulduğunu izleyin. Gaz kapanıyor mu yoksa motorun sabit veya daha yüksek bir tonla çalıştığını mı duyuyorsunuz?)

Neden?

Makine tasarımına bakın. Eğer arka taraf "yana geliyorsa" ve gazı keserseniz, arka tekerleğin üzerinden kalkan büyük bir miktar yük transfer olur. Bu yük transferi arka lastiğin daha fazla kaymasına neden olabilir veya ön lastiğe aşırı yük bindirir, muhtemelen bu yük, ön lastiğin kaymasına yetecektir.

Gaz Kesildiğinde Yaşanan Sorunlar

Çok fazla hızla veya çok fazla yatıkken yavaşlamaya çalışmak motosikleti kaydırmaya başlar.

Anlaşılan, gazı kesmenin de dezavantajları var. Gazı kesmek, arka süspansiyonun, ön süspansiyonla birlikte sıkışmasına sebep olur. Eğer virajın ortasında gazı keserseniz, viraj esnasında her iki uçta da aniden yerden yüksekliğinizi* kaybedersiniz. Bir 1 numaralı KR örneği daha: Diyelim ki sürücü motosikletinin bir parçasını yere sürüyor ve şaşkınlıkla ya da korkuyla gazı kesiyor; aniden motosiklet daha fazla yere sürtmeye başlıyor ve belki de bir, hatta iki tekerleğini birden yerden kesiyor. 1 numaralı KR yeniden iş başında.

Gaz kontrolünün temel kuralı nedir?

Gaz bir kez aralandıktan sonra, eşit, akıcı ve devamlı şekilde, virajın geri kalan süresi boyunca çevrilmeye devam edilir. (Kendi kendinize 1000 ya da 2000 kez söyleyin).

Çoğu standart süspansiyon sistemi başarılı şekilde çalışmak üzere ayarlanabilir; hatta pahalı parçalar satın almadan pist için dahi yeterli olabilir. Bunun yanında, oyuncaklı parçalara sahip yarışçıları bu şekilde geçmenin de keyfi ayrıdır. İyi malzemeniz olsun ya da olmasın, gazı bolca kullanmakla hızlı gidemezsiniz, bu yöntemle düşük viraj hızınızı dengelemeye çalışmak tehlikelidir. Motosiklet ve lastikleriniz bu yöntemi sevmezler. Gaz kontrolü yöntemini tamamen anladıktan, uyguladıktan ve arka lastiği akıcı şekilde gazı açarak kaydırmaya başladıktan sonra motosikletiniz yol tutmaya başlar.

D.G.

Tanımlar

Mekanik açıdan: Makine ile ilgili olan

Süspansiyon: Şasiyi, tekerleklerden gelen darbelere karşı koruyan yaylar ve amortisörler sistemi

İstikrarlı: Ani değişimlere karşı dayanıklı; tutarlı, güvenilir.

Tahmin edilebilir: Beklenen özellikte olan. Ne olacağının önceden söylenebileceği durumda olan.

Standart: İzin verilen ya da uygun gelen.

Optimum: En faydalı ya da en istenen.

Çözmek: Cevabını bulmak.

Karakter: Ayırt edici özellikler: Hususiyetler.

Sönümlenme: Sınırlayıcı ya da heves kırıcı güç ya da etken.

Takırdama: Yol tutuşun seri kavrama ve bırakma hareketinden kaynaklanan, tekerleklerden gelen titreşim.

Uygulama: Kullanma ya da tatbik etme fiili.

En iyi bölge: Bir şeyin çalışma alanı.

Aşikâr: Sorgulanamaz: Kesin.

Hiza: Düz bir çizgi üzerinde düzenleme ya da konumlandırma.

Faktör: Bir sonuca varmaya hizmet eden olgulardan biri.

Yerden yükseklik: Motosikletin gövde parçalarıyla zemin arasındaki mesafe.

Notlar

Gaz Kontrolü

Hepimizin İdeal Çizgisi

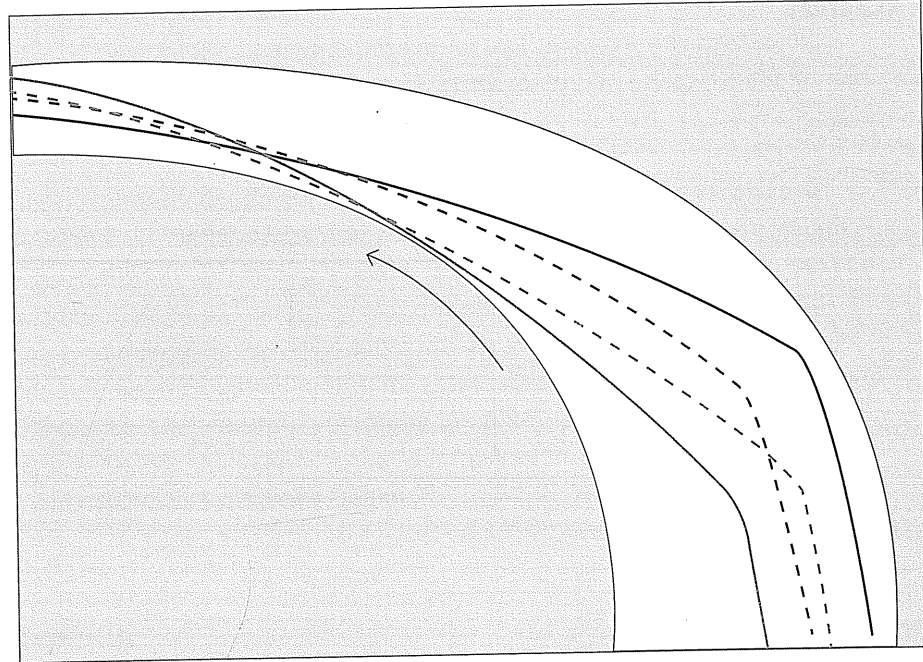
Bir motosikleti yavaş ve orta hızlı dönüşlerde hem çizginizi koruyacak hem de hızınızı düşürecek ve hızlı dönüşlerde de hala iş görmeye devam edecek şekilde ayarlamak, yapılabilecek en zor işlerden biridir.

Basit: gazı arala – oturmasına izin ver – açmaya devam et.

Hangi çizgiyi kullandığının önemi yok, iyi gaz kontrolüyle hepsi iş görür.

Herkesin, geçtiği her virajda bir "çizgisi" vardır. Bu, kat edilen mesafedir; virajla başa çıkmak* için kullanılan asfalt parçasının tanımıdır. Diğer yandan, en iyi çizgiyi nasıl tespit edersiniz*? Eğer iyi bir çizgi bulursanız, bunu nasıl korursunuz? İyi bir çizgi seçmek ve onu korumaktan sizi ne alıkoyabilir?

Tüm bu çizgiler konusu, ilk düşündüğümde çok daha basit ve gaz kontrolünün temel kuralına uyar: Aslında, neredeyse onunla özdeştir*. Gazın, tam anlamıyla kurala uygun olarak kullanılmasına izin veren çizgi, ideal bir çizgidir. (Gazın kurala tamamen uygun olarak kullanılmasına izin vermeyen çizgi, ideal çizgi değildir.)



Farklı Hareketler

Size yanlış yol göstermek istemem. "Hepimizin ideal çizgisi" diye bir olgu yoktur, asla da olmayacaktır. Farklı çizgiler, her sürücünün işine şahsi bakış açısı ve uygulama şeklidir: Güçlü ve zayıf noktalarından, yapabileceklerinden, yapamayacaklarından ve tabii ki kendi KR eşiğinden* oluşan bir olaylar dizisidir*.

Aynı zamanda kaplamadaki değişimler (tümsekler, dalganmalar, yamalar vb.) yol tutuşa karşı* etkide bulunabilir ve sürücünün çizgisini değiştirmesine yol açabilir. Bir yüzey kaplama sorunuyla başa çıkmak için, (1) süspansiyon sisteminizi değiştirebilirsiniz, (2) çizginizi değiştirebilirsiniz ya da (3) sorunu görmezden gelebilir ve yolunuza devam edebilirsiniz. En iyi sürücüler, bu üçünün birleşiminden oluşan bir çözüme varacaklardır. Üç

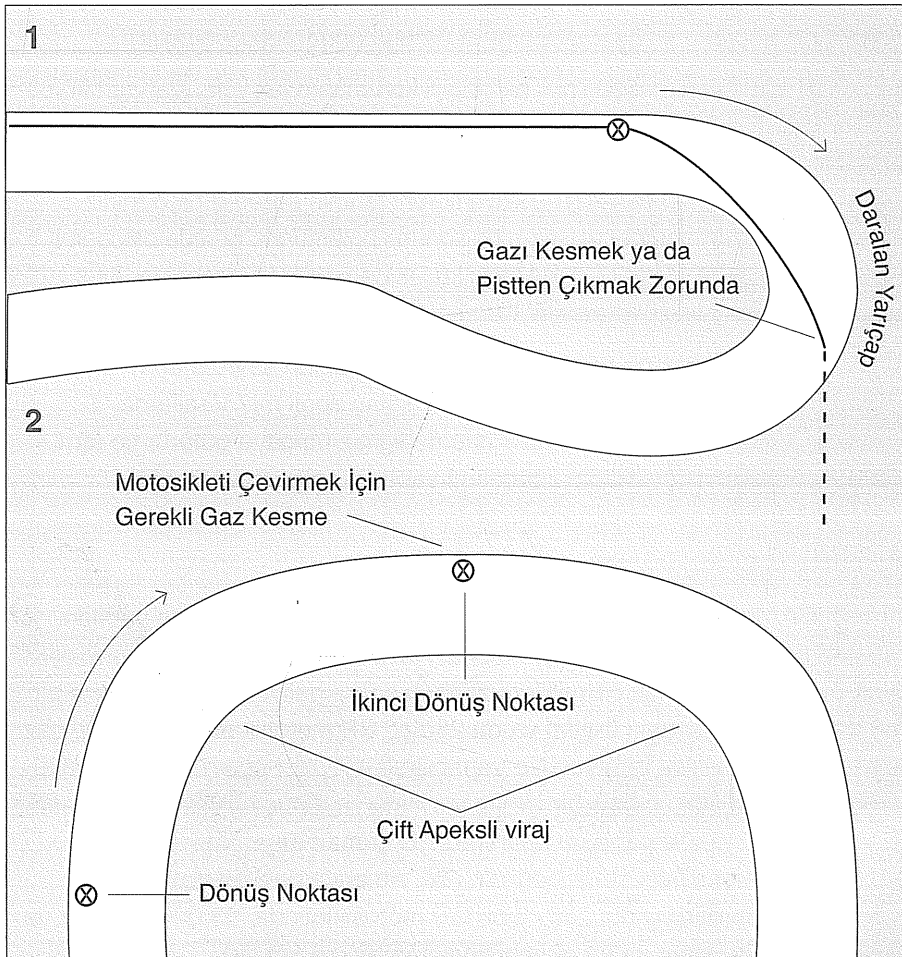
numarayı başarmak en zordur; çünkü pist koşullarına karşı geliştirdiğiniz KR tepkilerinizi yenmeniz anlamına gelir.

Yarış pislerinde, sürücüler rutin* olarak pistin “geçen yıldan daha bozuk” olduğundan şikâyet ederler. İlk olarak, fark ettikleri her değişim, kötü olanlardır. Ancak normal olarak, hafta sonu bittiğinde herkes önceki yıldan daha hızlı gitmiş olur.

Çizgiyi Bul

Gazı her kestiğinizde ya da bir viraj boyunca temel gaz açma hızınızı düşürdüğünüzde, bu size zaman ve istikrar kaybına mal olur. Viraja girişiniz, bunun olup olmayacağını belirler. Daralan yarıçaplı (DÇ) virajlar bunun klasik örneğidir (bkz diyagram). İlk viraj açısına standart bir şekilde yaklaşmak, her zaman viraj ortasında gaz kesmenize neden olur. Bu ideal bir çizgi değildir, çünkü anında gaz kuralını ihlal eder.

Çift apeksli bir virajı, DÇ virajlarla karıştırmamak gerekir. Çift apeksli bir virajda (bkz diyagram), virajın iki bölümü arasında motosikleti çevirmek için gazı pekâlâ kesebilirsiniz. Bu, gazı tam anlamıyla ve doğru şekilde ikinci bölümün çıkışında kontrol etmenize izin verir ve gazı sabit tutmak için “takılı kalmazsınız”. Aslında “gaza takılı kalmak”, “kötü bir çizgiye” sahip olduğunuzun ilk göstergelerindendir. Tabii ki öyle! Gaz kuralını ihlal ediyor.



Daralan Yarıçaplı bir virajla çift apeksli viraj arasında büyük bir fark vardır. Gaz kontrolü ikisinin de anahtarıdır.

Çizgi Gazı İzler

“Çizgi gazı izler” ya da “gaz için sür”: iyi bir çizgi, gazın standart kullanımına izin verir. İyi bir çizginin başka tanımı yoktur.

Gaza Takılı Kalmak

Eğer bir virajda gazı açmıyorsanız, yavaşlıyorsunuz demektir. Aslında, gazı açıyor olabilirsiniz, fakat çok yavaşsa yine hız kaybedersiniz! Pek çok sürücü, gazı aralamanın, motosikleti hızlandıracağını düşünür. Bu doğru değil. Deneyin. Yol motosikletinizle bir viraja girin, gazı sadece aralayın ve hız göstergenize bakın. (Bunu denemek için güvenli bir yer seçin, bir yarış pisti gibi). Eğer motosikleti çok yatırdıysanız, göstergede hızın düştüğünü göreceksiniz. İdeal ağırlık dağılımı olan 40/60'ı yakalamak için yeterince hızlanmayı bir kenara bırakın; sırf sabit bir hızı korumak için bile gazı açmaya devam etmeniz gerekir (50/50 ağırlık dağılımı). (Bölüm 2'deki bu konuyu unutmadınız, değil mi?)

Tutun Onu

Motosikletiniz bir viraj boyunca sabit* bir çizgiyi hangi şartlar altında korur? Gazı kesmek ağırlığı öne aktarır, motosikleti kaldırmaya ve dışa savurmaya yeltenir*. Gazı fazla açmak da aynı etkiyi yapar, çizgiyi genişletir. (Not: Gazı kestiğinizde motosikletinizin çizginin içine doğru hareket ettiğini sanıyorsanız, farkında olmadan onu içeri çeviriyorsunuzdur. Lastik profillerinin ve süspansiyon ayarlarının da bu konuda etkisi olabilir)

Herhangi bir virajda sabit bir çizgiyi korumanın tek yolu, standart 40/60 gaz kontrolüdür. Bu, tüm o makine taleplerinden* biridir: Motosiklet için ideal bir durumdur; çizginizin yarıçapıyla* orantılı* olarak virajdaki stabilitenizi koruma şeklinizdir. Sadece kendinize şu soruyu sorun: tahmin edilebilir bir çizginiz olması iyi midir? Motosikletin, virajın bir sonraki bölümünde nerede olacağını bilmek bir artı değer midir? Çizginizdeki küçük değişiklikleri hissediyor musunuz? En önemlisi: Çizgideki değişiklikler Kurtulma Reaksiyonlarınızı ateşliyor mu?

“Viraja fazla hızlı girmenin” ya da “fazla dışarı savrulmanın” 1 numaralı KR'yi (gazı kesmek) oluşturması ilginç değil mi? Virajlarda, 1 numaralı KR motosikleti tam olarak istemediğiniz noktaya götürür ve tam olarak yapmasını istemediğiniz hareketi yaptırır (açığa savrulmak).

İstisna

Gaz kontrolü kuralının bir istisnası* vardır: En üst viteste yapılan, tam gaz dönüşler. Brainerd International Raceway'in Birinci Virajı buna çok iyi bir örnektir. Bu viraja bir millik düzlükten sonra geliyorsunuz. Modern bir 600 cc ya da 750 cc seri üretim ya da 250 cc GP motosikletiyle bu viraj, gaz tamamen açık şekilde alınıyor. Ne yapabilirsiniz? Gazı açamazsınız, çünkü zaten tamamen açık. Geniş bir virajın yarısına ya da üçte ikisine gelmişseniz ne yaparsınız, gazı kapatıp mı açarsınız? O zaman dışarı savrulursunuz, tam bu anda motosiklet stabil değildir. (Bu, Amerika'daki en zorlayıcı ve eğlenceli virajlardan biridir. 250 cc bir GP motosikletinde, 13.000 devir/dk'da ve altıncı viteste alınır ya da giriş hızınız saatte 256 km'dir).

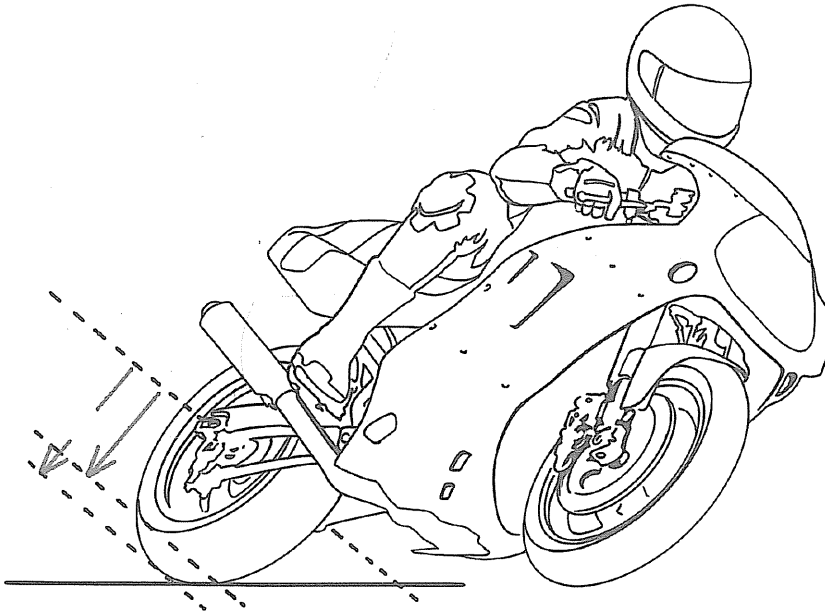
*Ne kadar söylesek
yetmez: Gazı kademeli
olarak açın, sınırı
geçmeden.*

İlginç bir dip not: Brainerd'ın Birinci Virajı için motosikletinizin dişli seçimini nasıl yaptınız? Normal bir dişli seçiminde olduğu gibi, düzlüğün sonunda en üst devrine ulaşmasını mı sağladınız? 600, 750 ya da 250'de olmaz. Motosikleti yana yatırdığınızda, 500 devir/dk daha kazanacaktır; çünkü lastiğin daha küçük çapa* sahip bir yanında ilerliyor olacaksınız; bu da uygulamada dişli oranını düşürecektir. Yani düzlük için dişli ayarı yaptıysanız, virajın girişinde devir kesiciden sekersiniz ve motosiklet 40/60 ağırlık dağılımına sahip olamaz. Çözüm, 40/60 ağırlık dağılımını gazla değil, dişli oranlarıyla sağlamaktır. Eğer motosikletin, düzlüğün sonunda normalden 500 devir/dk daha az devir çevireceği şekilde dişli seçiminizi yaparsanız, viraja girdikten sonra da motor çekiş gücüne sahip olacaktır ve motosiklet, çizgisine mükemmel şekilde sadık kalacaktır.

İnce Nokta mı?

Yukarıda bahsedilenler, ilk bakışta motosiklet kullanımının çok ince bir noktası gibi görünüyor; fakat aslında her viraj için uygulamalı bir ders içeriyor. Unutmayın ki bir viraja yatmak, aslında dişli oranınızı düşürüyor. Eğer viraj girişinde fazla vites düşürürseniz ve motoru çok yüksek bir devir aralığında tutarsanız motosikleti yatırdığınız anda, akıcı şekilde hızlanmak yerine, devir kesiciye takılabilirsiniz. Motosiklet doğal olarak dönüş esnasında oluşan güçler ve rüzgar sürtünmesi yüzünden her virajda yavaşlayacaktır; Brainerd'da da Birinci Virajın çıkışında vites düşürerek devri yukarıda tutmanız gerekecektir. Önemli olan virajın ortasında devir kesiciye takılmamaktır.

Tüm bunların yanında, uzun bir virajdan düzlüğe çıkarken devir göstergesine de göz atabilirsiniz (henüz yatıkken); göstergenin iğnesi kırmızı çizgiye gelmiş olabilir ve siz de vites yükseltme zamanının geldiğini düşünürsünüz: Gelmemiştir; çünkü siz motosikleti kaldırdığınızda* lastiğin daha büyük çaplı bölümüne getirirsiniz, işte o zaman devir düşer. Eğer gereğinden erken vites yükseltirseniz (özellikle de 250'lik bir GP motosikletinde) motosiklet yeterince çekiş gücü üretemez ve motorun devrinin artmasını beklemek zorunda kalırsınız.



Lastik çapı, dik ve yatık konum arasında büyük ölçüde değişir. Bunun, virajlarda motor devri üzerine büyük etkisi vardır.

Son derece ince bir nokta, 500 cc'lik bir GP motorunun dişli oranlarını ayarlamaktı, böylece virajın çıkışında, bilerek devir kesiciye girmesini sağladınız. Bu durumda sürücü arka lastiği kaydırır ve devir kesici devreye girerek, patinajın aşırı hale gelip aşırı düşüşe geçmesine engel olur. Güç, akıcı şekilde kesilir ve sürücü hiçbir rahatsızlık yaşamadan bir süre devir kesicide kalabilir. Tek kötü yanı, motosiklet tamamen dikleşmeden vites değiştirmek zorunda kalmaktır. İncelikli ayarlar ve sürüş bu değil midir?

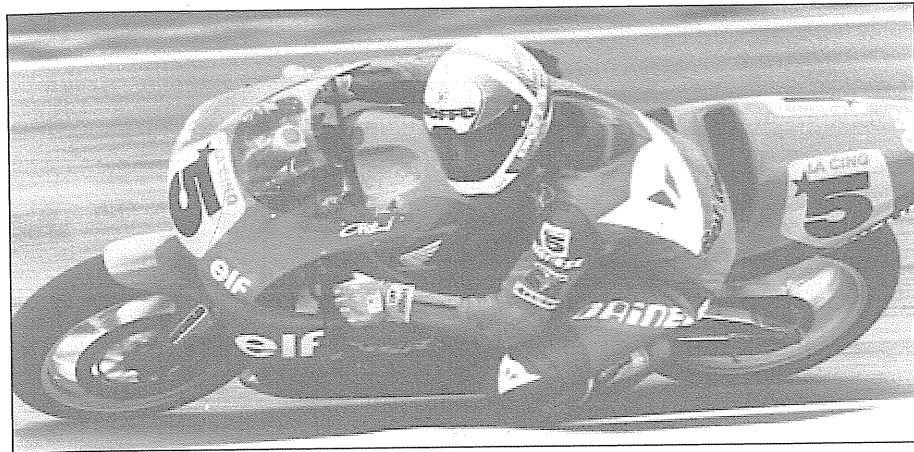
Diğer İstisnalar

Kurala uymayan birkaç başka viraj daha var, bunun sebebi ağırlıklı olarak tümsekler ve/veya virajın ortasında oluşan (ters) kamber açısı değişimleri ve yarıçap değişimleridir, bir de bunlar yokuş aşağıdır. Sears Point ve Road America'daki atlıkarınca (carroussel) dönüşleri buna mükemmel örneklerdir. Gaz kolu hareketinizi kısa bir süreliğine durdurmak zorundasınızdır (gazi kesmek değil), yoksa gaz açmanın en önemli olduğu çıkış noktasında çok hızlı gidiyor ve virajın çok dışında kalmış olabilirsiniz.

Güç Çizgisi

Motosikletinizin güç özellikleri ve süspansiyon ayarlarınız çizginizle çok ilintilidir. 990 cc'lik bir GP motosikletinde, hızlanma kabiliyetinden faydalanmak için viraj hızınızı biraz düşürebilirsiniz. 125'lik bir GP motosikletinde ise viraj hızınızı hiçbir şey için heba edemezsiniz. Eğer süspansiyonu, motosikletin biraz yavaş yön değiştirmesine sebep oluyorsa, motosikleti kaldırmak için daha uzun süre beklemek zorunda kalırsınız ve gazı viraj ortasında sakın kullanarak dışa savrulmaktan kaçınırsınız.

Motosikleti ne kadar daha çok yatırarsanız, o kadar çok gazda "takılı kalırsınız".



Gerçek hızlanmayı fazla erken başlatmak çizginizi yeniden ayarlamanızı gerektirir ve zaman kaybettirir.

Belki, diğerleri motosikletin yayı tamamlamasını* bekleyip, kademeli* olarak kaldırırken, bazı sürücülerin motosikleti virajın sonuna doğru daha seri şekilde kaldırdıklarını fark etmişsinizdir. Motosikletin yavaş yön değiştiriyor olması bunun cevabı olabilir. Diğer bir sebep de sürücünün virajın daha erken noktalarında gazı fazla hevesli kullanmış olması ve pistte kalmak için motosikleti yatık tutmak zorunda kalması da olabilir. Sadece bu şekilde seviyor da olabilir. (Tabii ki motosikleti ne kadar çabuk kaldırarsanız, dönüşte oluşan güçlerden o kadar daha az direnç* alırsınız ve daha çabuk hızlanırsınız).

Son

Bir konuyu açıklığa kavuşturalım. Bir viraj (dönüş) nerede biter? Her virajın tam olarak bittiği bir nokta vardır. Bu nokta her sürücü ve her motosiklet için farklıdır. Tanım: Gazla istediğinizi yapabileceğiniz yerde, yeniden cesur olduğunuz noktada, dikkatiniz virajdan çekildiğinde, bir dahaki sefere daha iyi dönebileceğinizden emin olduğunuzda; orası son noktadır.

Önemli nokta şudur: farklı çizgi seçenekleri vardır; fakat bunların tümü gaz kuralına uyar.

Yüzey bir yarış pistinde herkes için aynıdır, en iyi sürücüler sadece daha çabuk adapte olurlar. Sorunlu alanlarda bir plan ya da çözüm üretmeniz gerekir ki bir şeylere takılıp kalmayın; ana kural olarak KR'lerle başa çıkmalısınız, bu sorunu çözer. Başlangıç olarak her virajda kendimi görsel olarak hayal ediyorum, sonra da piste çıkıp bu resmi uyguluyorum. Aynı hayali resimleri, virajda benim ideal olarak ne yapmam gerektiğini anlamak için kullandığım gibi o anda motosikletin ne yapması gerektiğini görmek için de kullanıyorum. Bunları düşünmek için bir zaman, uygulamak için ayrı bir zaman var.

D.G.

Tanımlar

Başa çıkmak: Bir fiziksel yapının etrafından veya üzerinden başarılı şekilde geçip gitmek.

Tespit etmek: Karar vermek veya hesaplaşmak: Gözlem veya muhakemeden sonra sonuca bağlamak.

Özdeş: Tam olarak eşit ve benzer.

Eşik: Bir uyarının etki yaratmaya başladığı nokta.

Dizi: Bir seri üzerinde bağlı olan: Bir zincir.

Karşı: Çelişecek veya zarar verecek bir tutuma sahip.

Rutin: Düzenli olarak; alışılmış bir tutumla.

Çıkış: Bir virajın sonu.

Sabit: Değişmeyen veya oynamayan: Üniform; düzenli.

Yeltenmek: Bir şeyi yapmaya eğilim göstermek.

Talep: Arzulanan bir olgu. Gerekli olan.

Orantılı: Diğerine göre, diğeriyle ilintili olarak.

Yarıçap: Bir dairenin merkezinden kenarına uzanan düz çizgi. Virajın kavisi.

İstisna: Genel kurala uymayan bir an ya da durum.

Kaldırmak: Bir motosikleti yatık konumdan dik konuma getirmek.

Yayı tamamlamak: Bir virajda ilerlemek.

Kademeli: Küçük açılarla, ufak ufak değişen.

Direnç: Harekete karşı gelen ya da onu engelleyen bir güç.

Çap: Silindir şeklinde bir nesnenin genişliği.

Gaz Kontrolü

Başlatın

Eğer iyi gaz kontrolü, iyi bir viraj kontrolü sunuyorsa, (örneğin süspansiyon en iyi çalışma aralığında, lastikler optimum çekişi sunuyor, çizgi tahmin edilebilir vb.) siz bu durumun ne zaman başlamasını arzu ederdiniz? Tüm bu güzel özelliklerin, virajın hangi bölümünde başlamasını isterdiniz? Tam olarak ne zaman başlatırsınız?

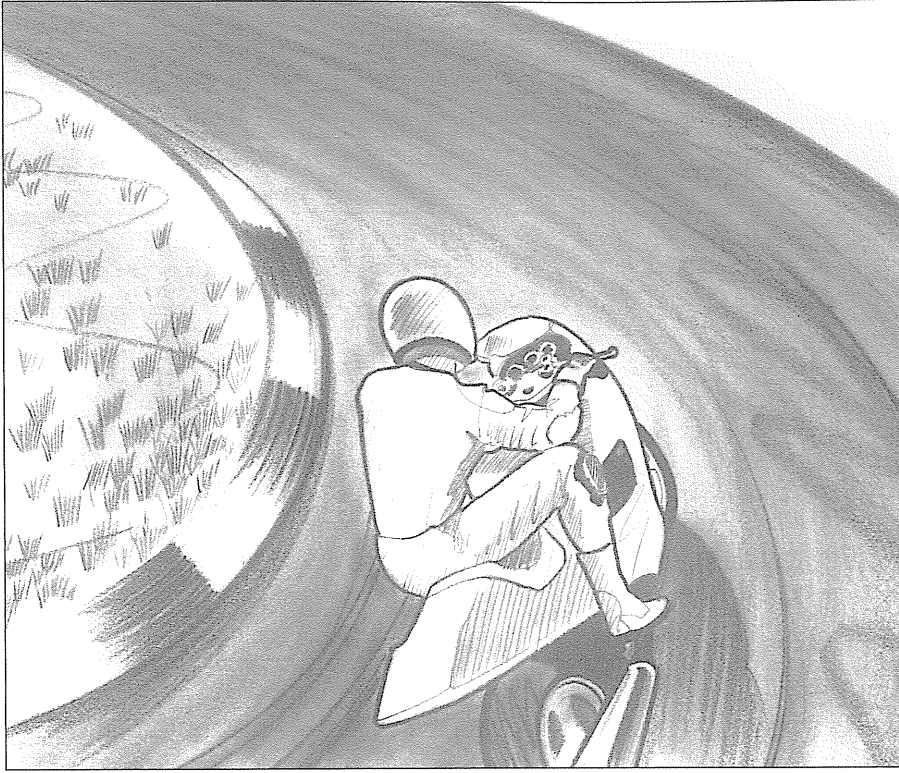
Yol Üşengeci

Yol sürücüleri genellikle gazı açmaya başlamadan önce virajın yaklaşık üçte ikilik bölümünü geçmeyi beklerler. Normal, düşük hızlı veya şehir içi* trafik durumlarında, motosiklet virajı süzülerek geçmenize aldırış etmez. Pek çok yeni sürücü bu süzülme tekniğine balıklama atlar; çünkü bu teknik “çok hızlı girme” veya “aşırı dışa savrulma” KR’lerini asla harekete geçirmez. Daha istekli alınan virajlarda ise gaz kapalı şekilde yavaşlıyor olmakla, iyi bir standart gaz kontrolünün tüm pozitif sonuçları terse çevrilmiş olur.

Gaz Kapalı Sürüşün Sonuçları

1. Ağırlık önde, ön tekerleğe aşırı yük biniyor ve arkada gerekenden az yük var, bu da mevcut çekişi düşürüyor.
2. Süspansiyon ideal çalışma bölgesinin dışında, motosikletin zemin hareketlerine aşırı tepki vermesine neden oluyor.
3. Yön değiştirme tepkileri hızlanıyor, bu da keskin hareketlere eğilimi artırıyor.
4. Motosiklet dışa yönlenmeye çalışıyor, çizgisini korumuyor.
5. Viraj esnasında yerden yükseklik düşük.
6. Motosiklet yavaşlıyor.

Gazı ne zaman açmaya başladığınız, motosikletin nerede tam olarak çalıştığını tayin eder. Virajda gazı açmaya ne kadar erken başlarsanız, o kadar erken süspansiyonlar doğru bölgeye* gelir, ağırlık transfer olur vesaire. Viraj içinde gazı açmaya ne kadar geç başlarsanız, çıkış için gazı “aşırı hevesli” şekilde açma riskiniz o kadar artar.



Ne zaman “başlırsınız”?
Motosikletin çalışmaya
başlamasını istediğinizde –
mümkün olduğunca erken.

Ne Zaman?

Mümkün olduğunca erken. Viraj içinde gazı mümkün olan en erken anda açmalısınız. Bunun anlamı apeks* noktası demek değildir; apeksten hemen önce, apeksten hemen sonra veya virajın herhangi belirli bir noktasında; yani mümkün olduğunca erken.

Viraja ne kadar hızlı girmeniz gerektiğini, arkanın ne zaman biraz yanlamaya başladığına bakarak anlarsınız. Ancak o zaman bile motosikleti çizgiye sokmak için gazı açarsınız.

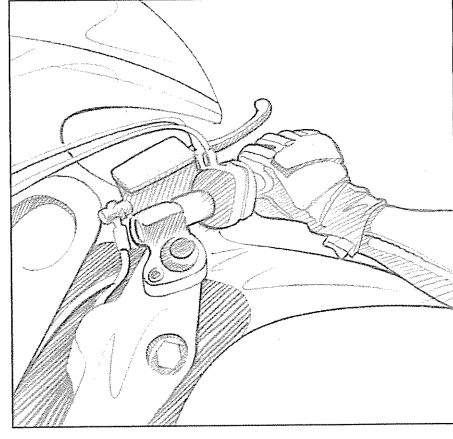
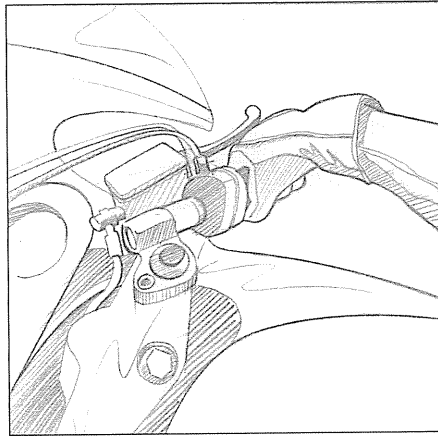
Nasıl?

Bazı ek yönergeler var. Normalde sürücüler yönlendirme işlemi bitene kadar gazı tekrar açmazlar. Bu mantıklı bir hareket. Motosikleti doğru yatış açısına getirmek için gidona baskı uygulandığı sırada, aynı zamanda gazı yeniden, motosikleti sıkıştırıp, dengesini bozmayacak kadar ve akıcı şekilde açmak zordur. Gaz standardını yakalamak için gazı açmadan önce yönlendirme bitirilmelidir.

Viraj içinde ve yüksek hızdayken itme gücünün aktarım sistemindeki boşlukla* gelmesi rahatsız edicidir: motosikletin dengelerini bozar. Benzer şekilde, enjeksiyonlu motorlarda kapalı gazdan, gazın açık konuma getirilmesi esnasında yaşanan sıçrama da çok sert olabilir. Gaz kolunu, kapalıdan açık konuma geçirirken yapacağınız sert veya ani hareket de aynı etkiyi yaratır. Önde 70 / arkada 30'luk ağırlık dağılımından (kapalı gaz), önde 40 / arkada 60 (açık gaz) ağırlık dağılımına geçiş işlemi, stabiliteyi ve yol tutuşu korumak adına mümkün olduğunca akıcı şekilde yapılmalıdır.

Yön değiştirme ve gaz yönetimi birbirine bağlıdır. Ön tarafı viraj içine çevirip, arkayı yana getirme işlemi sadece birkaç virajda yapılabilir. Motosikleti bunu yapması için zorlamanız gerekir ve çok fazla yana yatmanız gerekir; aksi takdirde zemini tutup içeri dönmek yerine, kendiliğinden ters yöne yönelip dikleşir.

Motosikletin oturması için fazla uzun süre beklemek yanlış bir düşüncedir. Gazı erken açmak sorun yaratmaz, sorunları çözer!



Gaz Planı

Gazı açmaya şu anda başladığınızdan daha erken başlamaktan sizi alıkoyan nedir? Çok basit sebepleri olabilir: (1) bunu hiç düşünmemiş olabilirsiniz, (2) sizi korkutuyor olabilir. Gazı aralamak ve erken ve akıcı şekilde açmaya devam etmek her virajda temel planınız olmalıdır.

Sizi gazdan uzak tutmaya çalışan son derece güçlü KR tetikleyicinin üstesinden gelmek şarttır ve bu, pratik yaparak mümkün olur. Muhtemelen canavar anlayışlı şekilde ehlileştirilebilir.

Eğer girişte çekişinizi kaybetmezseniz, 40/60'ı ayarlamak kaza yaptırmaz, yol tutuşu sağlar.

Gazın kapalı oluşunun yukarıdaki 1'den 6'ya kadar olan sonuçlarına bakın: gazı açarak yeni ve istenmeyen güçler oluşturmuyorsunuz, hepsini azaltıyorsunuz. Sizin işiniz onları mümkün olduğunca erken azaltmak.

Gazın 1/10'ları

Gerçek zaman ve mekânda, 100 km/s ile girilen bir virajda, gazdan uzak durduğunuz her 0,1 saniye bir motosiklet boyundan biraz fazlası anlamına gelir. Aslında 2,8 metredir. (100 km/s = 27,8 m/sn; 200 km/s = 55,6 m/sn).

0,1 saniyeyi daha iyi bir bakış açısı* ile görebilmek için parmaklarınızı iki defa mümkün olduğunca hızlı şaklatın. Bu iki şaklatma arasındaki süre 0,1 ila 0,2 saniyedir! Şimdi düşünün; motosikletin durulmasını, yatış açısını, hızı ya da çekişi hissetmeyi beklerken bu değerli 1/10'lardan kaç tanesini harcıyorsunuz? 0,5 saniyeye kadarını yakmak pek zor değildir (iki yavaş şaklatma arası) ve 14 metre geridesiniz.

Bunun anlamı, tur zamanınızdan 0,5 saniye kaybettiğiniz değildir; bunun anlamı o mesafe boyunca motosikleti iyi çalıştırmadığınızdır ve dolayısıyla bir zaman kaybı da oluşturmuştur.

Yüzde Birler

Kısa bir viraj boyunca 2,0 km/s daha yüksek bir ortalama tutturmak (100 km/s – 98 km/s) (dik vaziyette girişten, dik vaziyette çıkışa ölçümü 45 metre)

500'lüklerde çabuk hızlanabilmek için motosikleti mümkün olduğunca erken kaldırmalısınız. Saniyenin onda biri kadar geç kalsanız, bu size düzlükte yarım saniyeye mal olur. Onları çevirip, doğru yöne baktırmanız gerekir. Viraj hızı pek çok diğer motosiklette olduğu kadar önemli değildir.

size tur başına yaklaşık 3/100 sn ilerleme sağlayacak ya da sizi, sizden 2,0 km/s daha yavaş giden bir rakibinizin 90 cm ilerisine taşıyacaktır; bu da yarım motosiklet boyundan biraz az eder. Dokuz virajlı bir pistte (eğer tüm virajlar 100 km/s ile dönülüyorsa), rakibinize karşı düzlüklerde 30 cm bile kazanamasanız, bir sonraki turun sonunda 8 metre ileride olursunuz; bu da 3 motosiklet boyundan fazla eder! Uzun (yaklaşık 400 metre) bir virajda, 198 km/s hıza karşı 200 km/s'lik bir dönüşte, hızdaki fark, 7/100 saniye ve 1,5-2 motosiklet boyu anlamına gelir. Eski motosikletçilerin "hızlı virajda hızlı git" sözü bu sayılarda açıkça görülüyor. Diğer bilgelik öğretisi* "yavaş virajlarda arayı kapamaya çalışma" sözü de aynı zamanda netlik kazanıyor. Yavaş bir virajda bu 1,5-2 boy farkı kapamak için 10 km/s daha hızlı gitmeniz gerekir! Bu imkânsız!

Başlatın

Gazı aralayıp, 40/60 ağırlık dağılımını sağlamakta tereddüt* ettiğiniz her an, viraj içindeki ortalama hızınızı düşürür, kontrolünüzü, yol tutuşunuzu azaltır ve tur zamanınızı artırır.

Her zaman motosikleti virajın ortasında, istediğiniz noktaya yönlendirmiş olun, bu size çıkışta gaz kullanımıyla ilgili en çok seçeneği sağlar.

Ben gazı en çok yattığım noktadan hemen önce aralamaya çalışıyorum. Bu şekilde motosikletin viraja rahatça oturmasını sağlıyorum. Sağ elcik eğlence regülatörü gibi çalışıyor.

D.G.

Tanımlar

Şehir içi: Bir şehir veya kasabada bulunan.

Doğru bölge: Bir şeyin çalışma aralığı.

Apeks: Bir virajın orta noktası.

Boşluk: Zincir, lastik takozlu dişli bağlantısı ve şanzıman dişlileri arasındaki serbest oynama payı.

Bakış açısı: Bir olguyla diğeri ve bütünlük arasındaki ilişki. Bir görünüm.

Bilgelik öğretisi: Yüksek bilgi içeren bir söylev veya ders.

Tereddüt etmek: Korku veya kararsızlık yüzünden, hareket etmek için beklemek.

Gaz Kontrolü

Güç

Aşırı güç* panik makinesinin yakıtı mıdır? Ya aşırı hız, aşırı hızlanma, aşırı fren, aşırı viraj güçleri ve benzeri? Bu güçlerin çok azı veya doğru miktarı hiç kimseyi alt etmemiştir*. Eğer onların üzerinde şu anda olduğundan daha yüksek seviyede kontrole sahip olabilseydiniz sürüşünüz daha iyi olur muydu? Motosikletin üzerindeki güçleri kontrol edebilmek, KR yüzünden şaşırmanızı ve alt edilmenizi engeller.

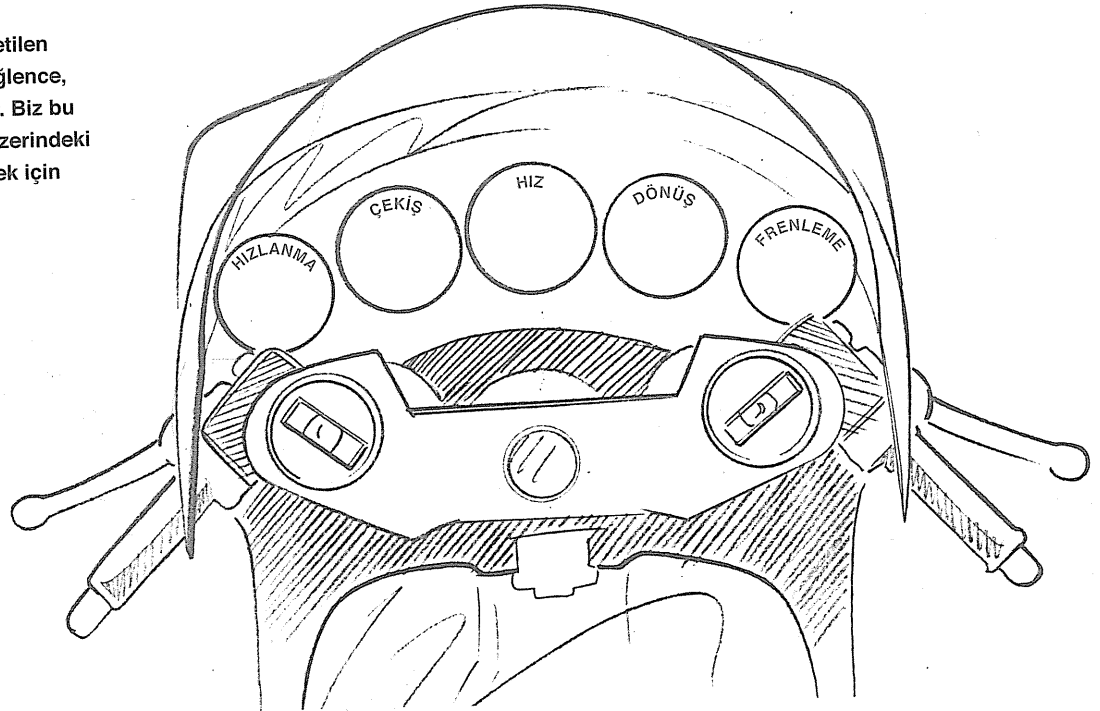
Biraz Fazla Güç

Bazen aşırı yüklenir ve donup kalırsınız; o zaman pistin dış tarafından dışarı çıkarsınız.

Şaşkınlık çok fazla sayıda gücün varlığından ya da çok fazla güçten kaynaklanabilir. Üniversitedeki insanlarla yapılan etkileyici* bir deneyde, küçük bir miktar ısı (yakmaya yetmeyecek kadar) ve küçük bir miktar soğuk (aşırı değil) elektrik akımına eklenmişti (şok etmeyecek kadar) ve dokunulduğunda deri, yoğun acı hissi oluşturmuştu. Motosiklet kullanma işi, üzerinize etki eden farklı güçleri içerir; hiçbirini tek başına yönetmek zor değildir; ama deneydeki gibi bir araya geldiklerinde ne olur?

Besbelli, sürücüler Kurtulma Reaksiyonlarını alt etmelerini sağlayacak kadar hızla başa çıkabiliyorlar ve aynı zamanda sürüşün oluşturduğu diğer güçleri, onlar tarafından alt edilmeden takip edebiliyorlar. Bu yüzden, pek çok sürücü kabiliyetinin yüzde 75'ini kullandığında yeteri kadar iyi giderken, yüzde 80'ini ve fazlasını kullandığında büyük hatalar yapıyor. Sırada çok önemli bir örnek var.

Sürüş esnasında üretilen çeşitli güçler hem eğlence, hem korku yaratıyor. Biz bu güçleri motosiklet üzerindeki kontrolümüzü ölçmek için kullanıyoruz.



Yüklenme

Yüksek hızla girilen virajlarda, en çok yapılan hata "yüklenme"dir – gaz tamamen açık şekilde virajın mümkün olduğunca içine girilip, gazın sert şekilde kesilmesi ve süzülerek veya hafif fren yaparak fazladan hızı kısma çalışmak. Sürücüler bu tür kullanım tarzının sonucunda hep gereğinden çok daha fazla hız keserler. Tur zamanlarında en büyük kazanç yüksek hızlı virajlarda sağlandığından, yüklenme, tur zamanlarını geliştirmenin önünde dev bir engel oluşturur.

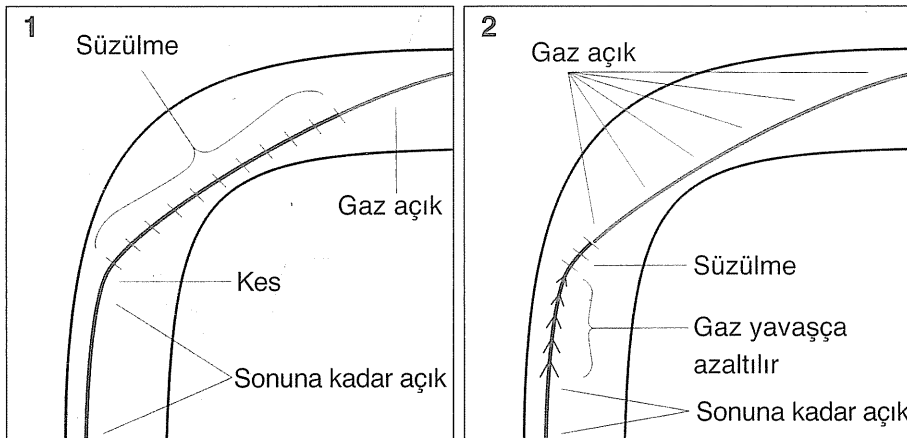
Yavaş başlayıp çabuk hızlarsanız, stabilizeyi kaybettiğinizi, ön lastiğin kaydığını veya çizgiyi takip etmediğini hissedebilirsiniz; ama yüksek hızlarda bu yöntem işe yarayacaktır: Viraja yüklenmeyin.

Boşaltma

Aşağıda, bu kendi yarattığınız* KR'nin voltajını düşürmek için gerekli adımlar var:

1. Viraja, başa çıkabileceğinizi kesinlikle bildiğiniz bir hızla girin. Diyelim ki burası altıncı vitesle dönülen ve hızlı sürücülerin tam gaz dakikada 13.000 devre çıktıkları bir viraj olsun. Siz bunun 3.000 hatta 4.000 devir/dk aşağısından başlayın. Viraja bu devirde sabit gazla yaklaşın.
2. İçeri dönerken, 40/60 ağırlık dağılımını yakalamak için gazı açmaya başlayın. Unutmayın bunu tehdit edici olmayan bir hızda yapıyorsunuz, yani gazı açmak panik vesaire yaratmamalı ya da motosikleti stabil hale getirmekten başka bir şey yapmamalıdır.
3. Bir sonraki geçiş, birkaç yüz devir daha yüksek yapılır. Motosiklete ve dişli oranlarına bağlı olarak fazladan her 1.000 devir/dk, altıncı viteste yaklaşık olarak 15-25 km/s artış sağlar. Göstergede her 500 devir/dk yükseldiğinizde, hızınızı 7,5 ila 12,5 km/s artırmış olursunuz. Her 100 devir/dk 1,5-2,5 km/s demektir.
4. İlk üç adımı, kendi limitinize ya da motosikletin limitine gelene kadar tekrarlayın. Bu, hızınızı düzeltir ve "yüklenme"den kaynaklanan KR'lerin önüne geçer.

En son denenecek şey viraja yüklü girmektir.



Virajlara "yüklü" girmek, gazı tekrar açmanızı geciktirir (1). Sakin, kontrollü yaklaşım size daha yavaş gibi gelebilir; ama genellikle çok daha hızlıdır (2).

Yeniden Doldurma

Bazıları sadece hızlı olmak gerektiğini düşünür; ama kontrollü olmanız gerekir.

Gerçekten tam gaz dönülmeyen virajlarda yukarıda sıralanan çalışmaya ek olarak:

1. Viraja gaz tam olarak açık yaklaşın ama gazı kesmeye, yüklü girdiğiniz zamanlarda olduğundan çok daha önce başlayın ve bunu akıcı, eşit azalacak şekilde yapın.

2. Gazı hemen aralayın ve yavaşça açmaya başlayın. Yukarıda olduğu gibi her seferinde bir adım ilerlerseniz, bu virajın sınırlarını mümkün olan en güvenli ve en kontrollü şekilde bulacaksınız.

Pek çok durumda sürücü gazı tam olarak kapamasına gerek olmadığını anlar veya gazı sadece kısa bir an, sadece nerede kapadığını bilmek için kapadığını anlar. Frenleri kullanma fikri ise artık sadece anılarda kalmıştır. Gaz kontrolü ve makinenin temellerini anlayarak üstesinden gelinen bir KR daha.

Motosiklet yolu iyi kavradığınızda, hızınızı anlamak daha kolaydır. çizgiden çıkarsa veya gazı ani kesmekten dolayı oynarsa hızınızı o kadar kolay kestiremezsiniz.

Kuşkulu Olun

Gazı kesmeye ve/veya frenleri hafifçe kullanmaya niyetlendiğiniz herhangi bir virajda (tam anlamıyla fren yapılması gereken virajlar haricinde), kuşkulu* gözlerle bakın ve iyi gaz kontrolünün daha iyi bir sonuç verip vermeyeceğini anlamaya çalışın. Yüklenme yaparak KR'lerinizi harekete geçirmek heyecan verici olabilir; ama hızlı değildir ve yüklenme makine tasarımıyla uyumlu değildir.

İki numaralı gaz kontrolü kuralı: hızlı girilen herhangi bir virajda, gazı kademeli olarak kapama işini, yavaşça çevirerek açma işlemi kadar dikkatli hesaplayın*.

Bu da süspansiyon tasarımı, ağırlık transferi ve çekişle uyumlu mudur?

Güç Ölçerler

Giriş esnasındaki algılarınızın çoğu hıza odaklıdır. Viraja girdikten sonra motosikletin ne yaptığını bilmek istersiniz nokta.

Makinelerimiz tarafından üretilen çeşitli güçleri pek çok şekilde kullanıyoruz; aslında yaptıklarımızın pek çoğunu onlar aracılığıyla ölçüyoruz*. Frenleme, hızlanma, viraj dönme vb. tarafından üretilen güçler, motosiklet sürüşünün gerçekleridir. Bilgi veya geri bildirim için onların bazılarını güveniyoruz*. Yine de yukarıdaki örneklerde görülen "Yüklü" virajlarda olduğu gibi, bu güçler aldatıcı* olabilir.

Güçleri Ayırt Etmek

Muhtemelen, optimum yol tutuş / süspansiyon ayarı için gerekli son derece düşük ivmelerle (0,1 ila 0,2 G), daha yüksek yükler oluşturan (maksimum 1,0 G civarında) frenleme ve viraj güçleri arasındaki farkı ayırt etmek* zordur. Pek çok sürücü bu noktada sorun yaşar. Gaz kontrolü (doğru yapıldığında) viraj alınırken en düşük güçleri üretir. Viraja giriş hızları arttıkça ve siz gazı daha erken açtıkça, viraj ortasında gaza ne kadar hafif bir dokunuşun yeterli olduğunu anlayacaksınız.

Duygusal* açıdan, algılarınızı sert frenleme ve dönüşten, hafif ivmelenme yüklerine geçirmek zor olabilir. Neticede daha büyük bir gücü, daha düşük bir güç için saf dışı etmek* ve bunu hızlı gitmeye çalışırken yapmak kulağa yanlış geliyor. Aslında makinenin taleplerinden bahsediyoruz, sürücünün fabrika takımı hayallerinden değil.

İş Üzerindeki Güçler

Her viraj, gözlenmesi gereken önemli güçlerle doludur. Viraja yaklaşırken frenden, motordan ve rüzgâr direncinden kaynaklanan yavaşlama; motosikleti çevirmekten kaynaklanan güç, lastiklerin "yeni formunu almasından" kaynaklanan yük, sonra viraj alma (lastik sürtünmesine karşı merkezkaç* kuvveti); sonra viraj ortası ve çıkışı boyunca hızlanma artı viraj alma ve rüzgar direnci (hızlı dönüşlerde) var. Tıpkı acı deneyinde olduğu gibi, tek başına bunların hiç biri sorun olmayabilir; ama iki veya daha fazlası birleşince kafa karıştırabiliyorlar.

Güçler sürüş esnasında uğraştığınız olgular. Gaz kontrolünün standart teknikleri size bu güçlerin pek çoğu üzerinde kontrol sağlıyor ve yan ürünlerinden biri de bu güçlere eşlik eden KR'leri yok etmeleri. Gazı doğru kullanarak (giriş hızını ayarlamak için) işi kendiniz ve motosiklet için biraz daha kolaylaştırıyorsunuz.

Hız, KR'lerimizi her şeyden daha çabuk canlandırır: gaz kontrolü onları ehlileştirmenin yöntemidir.

Bir pistte Keith'in beni hızlı viraj girişlerinde gazı doğru kullanmaya ikna etmesi 10 yıl sürdü. Gazı kibarca kesmek ve kibarca yeniden açmak, yüklenmenin zaman kaybettirici komplikasyonlarını ortadan kaldırabilir. Tabii ki motosiklet üzerinde geçirdiğim onca zaman, bir sürücünün motosiklet üzerinde hissettiği güçleri ayırt etmeme yardımcı oldu; ama şimdi öyle hissediyorum ki onları eşit şekilde düzenleyebilir ve hiçbirinin gereğinden fazla dikkatimi tüketmemesini sağlayabilirim. Diğer bir basit fakat kullanışlı yöntem ise motosikletin şu farklı yavaşlama yollarını bilmektir "İş Başındaki Güçleri"; bunların her biri tek başına ya da bazen hep birlikte kullanılabilir.

D.G.

Tanımlar

Güç: Bir madde üzerine uygulanan kuvvet veya etki.

Alt etmek: Fiziksel veya duygusal güçle tamamen aşmak.

Etkileyici: İlgi çekme ve ilgiyi kendinde tutma gücüne sahip olan.

Kendi yarattığı: Kendi içinden gelen.

Kuşkulu: Bir şeyin yanlış, istenmeyen veya kötü olduğuna inanan.

Hesaplamak: Sebepler, sağduyu veya deneyimle belirlemek: Çıkarsamak.

Ölçmek: Değerlendirmek veya yargıya varmak.

Güvenmek: Bel bağlamak.

Aldatıcı: Yanlış yönlendiren; hatalı bir görünüm yaratan.

Ayırt etmek: İki şey arasındaki farkları bulmak: Netleştirmek.

Duygusal: Duygudan kaynaklı veya onunla alakalı mutluluk, hüzn, korku, nefret vb. duygulardan herhangi birini içeren.

Saf dışı etmek: Çalışmasını veya olayın içindeki varlığını bıraktırmak.

Merkezkaç: Merkezden dışarı yönelen veya hareket eden.

Merkezkaç kuvveti: Bir aks üzerinde dönen bir kütle için dışı doğru hareket etme eğilimi.

Notlar

KISIM

2

BÖLÜM 7

Sürücü Girdileri

Sürücüler Motosikletlerin Başa Çıkmak İçin Tasarlandıklarından Daha Fazla Sorun Yaratıyorlar.

Pek çok sürücünün sergilediği kıpırdanma, kıvranma ve kontrollerin aşırı kullanımına bakarsak, motosiklet yapabilseydi, kesinlikle inmelerini isterdi. Aynı viraj ortasında "düzeltme yapmak" için ters yöne yatan* eğitimsiz yolcular gibi, sürücüler de kendi araçlarında dengesizlik yaratıyorlar.

Sıkı sıkı tutunmak, sarkmak kadar önemli olabilir. Garip oturma pozisyonu, sıkı tutunmak için sağlam bir yer bulma çabasından.



Sürücü Teknolojisi

Örnek olarak pek çok Acemi Diz Sürtücüler, aynı anda hem sarkıp, hem yön değiştirmeye çalışırlar. Bu büyük bir hatadır; çünkü sadece motosikletin dönüş noktasında sallanmasını sağlar. Sarkma tekniğinin bu kadar iyi çalışmasının nedenlerinden biri vücudunuzun, siz viraja aniden yatarken, o anda zaten motosikletin üzerinde alçak ve sabit bir pozisyonda olmasıdır. Doğru teknik şu şekildedir:

1. Yönlendirme girdisini vermeden uzunca bir süre önce pozisyonunuzu alın, genellikle tam gazı kapamaya ve fren yapmaya başlamadan önce
2. Kendinizi frenleme için motosikletin üzerinde sabitleyin; ama rahat bir oturuş pozisyonunuz olsun, böylece virajın geri kalan bölümü boyunca gereksiz vücut hareketleri yapmak zorunda kalmazsınız.
3. Motosiklete, dış bacağınız ya da botunuzla motosikletin gövdesine bastırarak ya da bazı durumlarda deponun yanına dizinizle bastırarak veya kolunuzla deponun üzerine bastırarak veya bunların tamamını aynı anda yaparak yeteri kadar kenetlenin.
4. Gidona, yönlendirme için baskı uygulayın. Dönüyorsunuz!

Stabilite

Bir virajın aniden diğerini takip ettiği S virajlarda*, yönlendirmenizi öyle zamanlarsınız ki tam siz motosiklet üzerinde yerinizi aldıktan hemen sonra gelir. Motosiklete hafifçe ve rahat şekilde kenetlenmeden önce, henüz bir taraftan diğerine hareket halindeyken dönmeye çalışmak hatadır. Çabuk dönüşlerde oluşan dönüşüm* titreşimlerinin önüne geçmenin neredeyse hiçbir yolu yoktur; ancak selenin üzerinde değilken yön değiştirmeye çalışmak gidon üzerinde gereksiz baskı oluşturur; çünkü birincil* destek noktanız haline gelir.

S virajlarda her zaman daha hızlı olmayı denersiniz; ama daha yavaş ve akıcı şekilde başlamalısınız ki ağırlığınız selenin üzerine çarptığında döndürmeye başlayabilin.

Aynı anda hem yön değiştirip, hem sarkmaya çalışmak ve bir taraftan diğerine geçerken yön değiştirmek, sürücülerin, kendi KR alevlerine bağlıladıkları* ve aynı anda motosikletin dengesini bozan iki tür yakittir. Gelecek dört bölüm, en az çabayı sarf ederek, motosiklet üzerinde en yüksek hâkimiyete nasıl sahip olunacağını anlatıyor.

Selenin üzerinde patates çuvalı gibi oturmayın; süspansiyonlara yardımcı olun, bacaklarınızı yardımcı bir çift amortisör gibi kullanın.

D.G.

Tanımlar

Ters yöne yatmak: Motosiklet üzerindeki bir yolcunun, sürücünün yattığı tarafın tersine eğilme hareketi.

S virajlar: Birbirini takip eden iki veya daha fazla viraj; genellikle yüksek hızda alınmaları mümkün ve uzatılmış bir S harfi şeklindedirler.

Dönüşüm: Bir yer, durum, şekil vb'nden bir başkasına geçiş.

Birincil: İlk: Herhangi bir serinin ilk ögesi.

Bağışlamak: Genel bir dağıtıcı, fon, güç odağı vb'ne (para, zaman, yardım, güç vb.) vermek.

Sürücü Girdileri

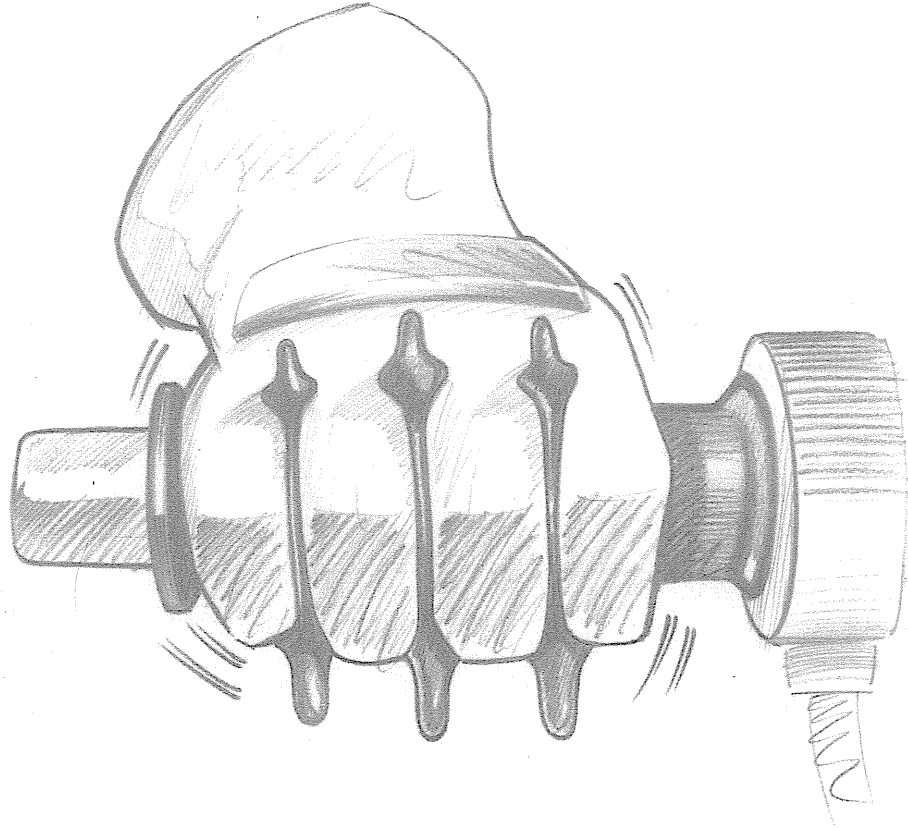
Tutunma

Motosiklet kullanırken hiç ön kollarınızın şiştiğini hissettiniz mi? Heyecanlı viraj dönme seansları esnasında veya sonrasında elleriniz yoruluyor mu? Bunlar, bir şeylerin yanlış gittiğini size anlatan pek çok göstergeden ikisi. Bu göstergeler ne söyler? Motosiklete nasıl tutunduğunuz, kendi başına önemli bir sanattır. Aslında, kendi kuralları olan ayrı bir teknolojidir (tahmin etmemiş miydiniz?). Makine teknolojiyle kendi uzlaşma ve çatışma alanları* olan ve doğal olarak sürüşünüzü mahvedebilecek KR'leri olan bir teknoloji.

Kollarınıza kasılma komutunu siz mi veriyorsunuz yoksa bunu otomatik olarak* mı yapıyorlar? Bunun bir Kurtulma Reaksiyonu olduğunu ispatlamak için daha fazla kanıt ihtiyacınız var mı? Şunu deneyin. Yüksek hızda* birkaç viraj dönün ve virajların içindeyken bilinçli olarak vücudunuzu kasın; motosikleti ve gidonu gerçekten sıkı tutun. Pek çok sürücü için tam olarak neler olduğunu anlamanın tek yolu budur. Genellikle sürücüler şişmiş ön kollarını, yavaşlayana dek fark etmezler. Bu otomatik midir?

Motosiklete güvenmeyi öğrenmelisiniz, ilk "içgüdüünüz" kasılmaktır.

Gidonu aşırı sıkı tutmak, 2 numaralı Kurtulma Reaksiyonudur.



2 Numaralı Kurtulma Reaksiyonu

Tekrar ediyorum, 8.000'i aşkın sürücü üzerinde yapmış olduğum araştırmada, "istenmeyen sürüş şartları" klasmanının yüksek oyla seçilmiş ikincisi: gidonu aşırı sıkı tutma. Gazı açıp/kapamaya neden olan aynı tetikleyiciler, bu bilinçsiz hareketi de başlatırla. Ve evet, bu, kollarınız ve ellerinizin size gönderdiği mesajın yegâne* nedeni. Mesaj şu: Lütfen oksijen gönder, aşırı çalıştık ve açlıktan ölüyoruz.

İlk eğilimim* basitçe, "motosikletin üzerinde gevşeyin" demek olacak; ama KR'lerle başa çıkmaya çalıştığımız için, bu o kadar da kolay değil. Bu reaksiyonları düz kontakla (bunlardan kaçınarak) atlatmanın bir yolu olsaydı size söylerdim; ama böyle bir yolu yok. Yine de biz bunlarla, eğitimi ilk aracımız olarak kullanarak başa çıkabiliriz. O zaman tutunma konusunda biraz akıllanalım.

Makinenin Talepleri

Yol yüzeyinin durumu, hız lastikler ve süspansiyonlara bağlı olarak ve bu etmenlerin* oluşturduğu bir bileşimle motosikletiniz az ya da çok kafa sallayacaktır. Bunu her motosiklet yapar. Çoğu sürücünün fark edemediği*, bu sallamanın, motosikletin süspansiyon sisteminin* gerekli bir parçası olduğudur. Bu sistemin hemen görebileceğimiz iki aşaması vardır, (1) lastik ve (2) amortisör ve çatal. Lastik, yoldaki bazı bozukluklarla başa çıkar; çünkü kauçuktur ve esner*. Esneme limitine ulaştığında, amortisör ve çatal motosikleti stabilize etme işini devralırlar. Bu iki sistem, içinde buldukları durumla başa çıkamazlarsa ne olur? Çatal, iki yana hareket eder. Çatal hareket edebilecek ikinci parçadır ve eder de. Neden hareket eder?

Her ne zaman yukarıdaki (1) ve (2) limitine ulaşırsa, ilk anda ortaya çıkan sonuç, lastiklerdeki ağırlık değişimidir. Ağır/hafif, hafif/ağır. Yayılmış bir temas yüzeyi* (yüksek yük bindiğinde) çatalı içeri dönmeye zorlar. Ağırlık düştüğünde, çatal, merkezi ya da nötr konuma dönmek ister ki yatış açınızı izleyebilsin*. Çatal, hemen mükemmel izleme konumunda durmaz, bu konumu hafifçe geçer. Bu esnada, lastik en azından bir yüzey bozukluğuyla daha karşılaşmıştır ve hafif/ağır fazından yeniden geçer; bu da temas yüzeyini genişletir ve çatalı içeri çevirir; sonra tekrar dışarı ve aynı şekilde devam eder. Kafayı sallayan bu olaydır.

Yalpalamayı Durdurmak

Hiç kimse bunu durduracak kadar kuvvetli değildir. Aslında, eğer durdurabilseniz, motosiklet aniden, vahşice savrulup tamamen kontrol dışına çıkar. İyi haber, eğer motosikletiniz genel anlamda sıkıysa (gidon bağlantı rulmanlarınız aşırı derecede aşınmamışsa, çatallar ve amortisör belirli noktalarda yapışıp kalmıyorsa vb.) kafa sallantısı ön tarafta kalır ve motosikletin arkasına yansımaz. Kötü haber ise bu kafa sallantılarının, 2 numaralı KR devreye girdikten sonra, sürücü üzerinden arkaya aktarılıyol olmasıdır.

Hızlanma esnasında motosikleti daha hızlı gitmesi için "zorladığınızda" ön hafifler ve salınır. Bunun tek sebebi sizin aşırı sıkı tutunuyor olmanızdır.

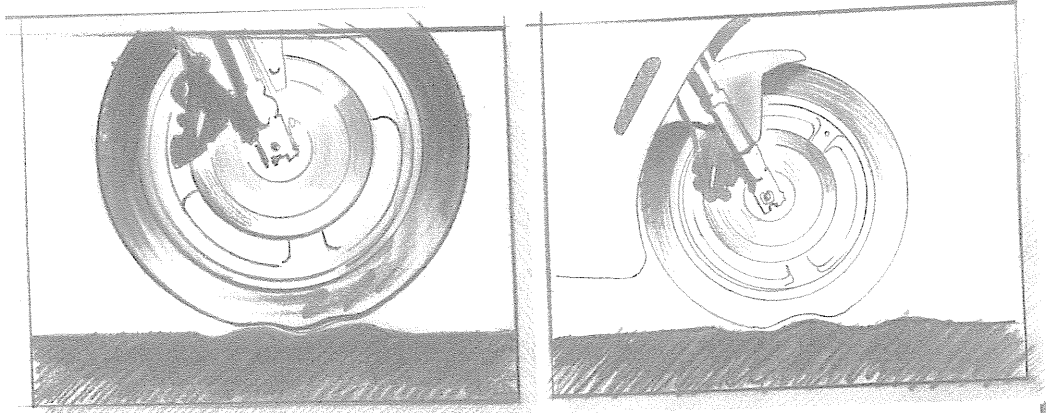
Kendime güvenim arttığı ve motosikleti daha iyi anladığım için sezon sonunda ofset ayarım başlangıçtakinden neredeyse 10 derece daha düşüktü.

Hızınızı, hatalarınıza bakarak değerlendirmeyin. Kendinizi kasmadığınız ve motosikletin sallanmasına izin vermediğiniz yavaş bir giriş, dengeyi bozarak kendinizi hız konusunda kandırdığınız gergin bir girişten daha iyi sonuç verecektir.

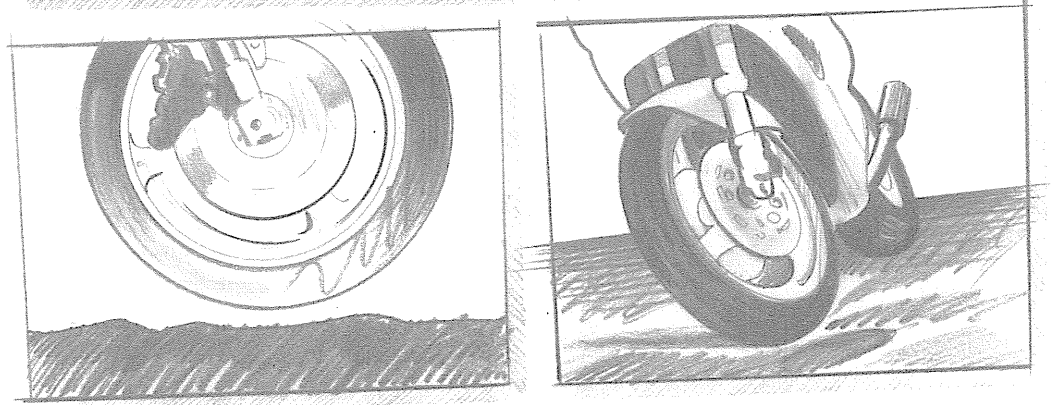
Makinenin ayarları ve stabilitesi, motosiklet üzerinde gevşek şekilde durabilmenize yardımcı olur. Denge kritiktir: Önde, dönmeye yetecek kadar ağırlık olmalıdır, fazlası değil.

Bir kros motosikletini, derin kumda kullanmak, bu prensibin* göz alıcı* bir örneğini sunar. Gidonu sıkı tutarsanız, motosiklet tamamen dengesiz ve kaza yapmaya hazır bir his verir; rahattığınızda kafa bölümü sağa sola hareket etse de motosiklet düz gitmeye başlar. Otoyolda yağmur drenajı için açılmış ince çizgiler üzerinde ilerlerken de bunun daha hafif bir örneğini hissedebilirsiniz.

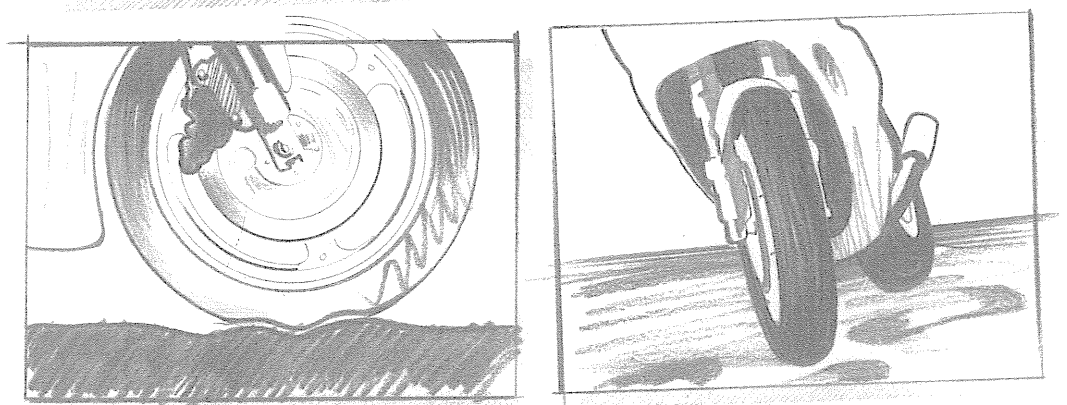
Kafa Sallama süreci, lastiğin ufak bir tümseğe çarpması ve lastiğin, amortisörlerle birlikte sıkışmasıyla başlar. Bu olay, tekerleği hafifçe dönüş merkezinin dışına savurur.



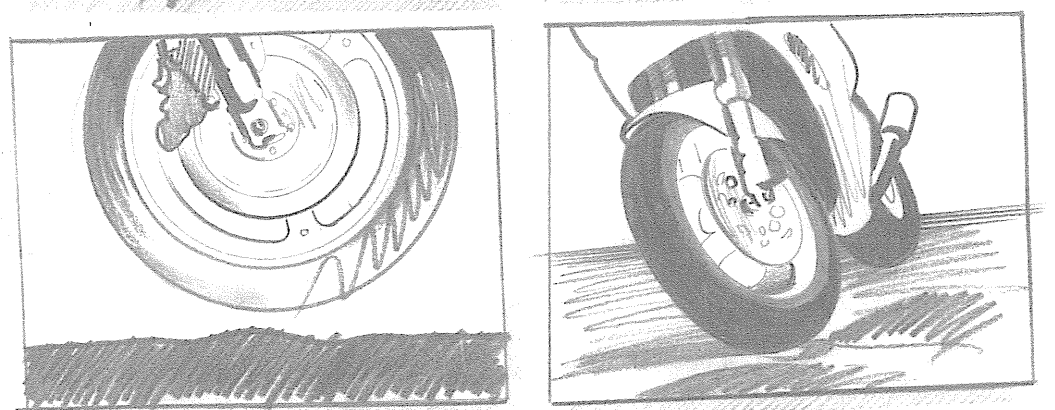
Süspansiyon ve lastik orijinal formuna geri döndüğünde lastik hafifler ve merkezdeki konumuna geri döner; ama sonra yeniden merkez noktasını hafifçe kaçırr.

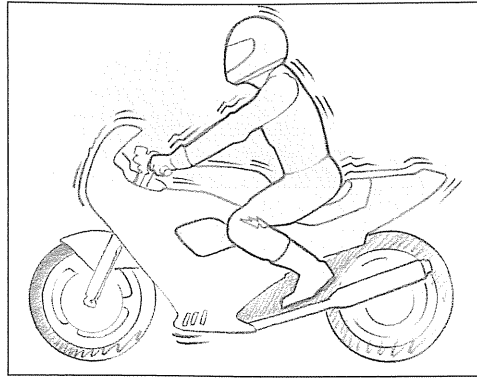
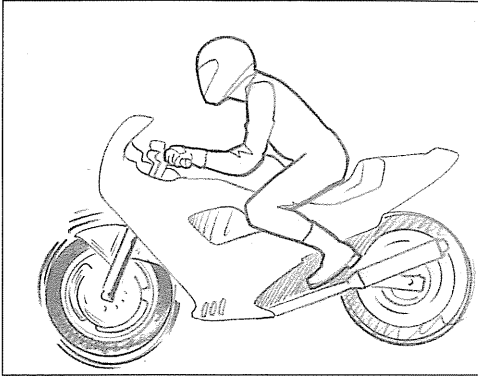


Bir sonraki tümsekte yük yeniden üzerine bindiğinde hala merkezde değildir; yeniden merkez konumunun ötesine fırlatılır.



Sürekli sağa sola fırlatılma döngüsü, ön lastiğin stabil hale gelmek için uğraştığı otomatik ve gerekli kendini düzeltme süreci boyunca tekrarlanır.





Gidonu gevşek tutmak, yalpalama hareketinin önde kalmasını sağlar. Kasılmak ise yalpalamayı vücudunuz aracılığıyla motosikletin tüm geri kalan bölgelerine taşır.

Sıkı ve Geniş

Gidonu aşırı sıkı tutmak aynı zamanda motosikletin virajda dışa açılmasına sebep olur. Ön tarafın sağa sola salınarak yaptığı bu kendini düzeltme hareketinden ve dışa doğru oluşan viraj içi kuvvetlerden dolayı, motosiklet olması gerektiğinden daha geniş bir çizgiye oturur. Aynı zamanda, iç elcik, viraj esnasında en kolay tutunacak nokta haline geldiğinden ve sürücü de gerginse, kontra gidon hareketiyle* motosikleti dışarı doğru yönlendirir.

Hızlı bir pistte, stabilitenizi artırmak için daha geniş çatal açısına veya daha fazla ofsete ihtiyacınız olur. Yavaş pistler: Kafa açısını dikleştirdiğinizde, yayları da yumuşatmak zorundasınız.

Gidon Amortisörleri

Ya gidon amortisörleri? Onlar kafa yalpalamasını tamamen durdurmazlar; fakat kafa sallantısının mesafesini ve gücünü kısıtlarlar. Amortisör motosikletin çok ilerisinde sabitlenmiş olduğundan, yalpalamayı motosikletin gerisine yansıtmak için yeterli* kaldıraç gücüne* sahip değildir; yine de eğer amortisör aşırı sert ayarlanmışsa bazı motosikletler sert şekilde sallanır. Bir adım öteye gidersek, eğer gidon amortisörü çok uzun olsaydı ve bir ucu motosikletin arkasına bağlı olsaydı sallantıyı tüm motosiklete taşırdı. Gidon amortisörü KR'lerin etkilerini azaltmaya yarayan bir alet değildir: Eğer siz motosikletin üzerinde kasılmış şekilde oturuyorsanız, gidon amortisörü olsun ya da olmasın, motosiklet sallanacaktır. Gidon amortisörleri, dik gidon açısına, nispeten* kısa tekerlek arası mesafeye ve çok miktarda güce sahip modern motosikletlerde gereklidir.

Motosiklet doğru çalışıyorsa VE siz de işinizi doğru yapıyorsanız, gidon amortisörüne ihtiyacınız yoktur. Benimki en düşük ayarında.

Daha Hızlı Yalpalamalar

Aslında*, siz hızlandıkça, motosiklet de daha fazla kafa sallama eğilimine girecektir; özellikle de viraj çıkışlarında, ön taraf gerçekten hafiflediğinde ve yolu yeterince iyi takip edemediğinde. Kendinize sormalısınız, "kafa sallaması ne kadar kötüye gidebilir?" Eğer her parça yeterince sıkıysa ve gidon amortisörünüz iyi durumdaysa, işler sadece sizin gidonu sıkı tuttuğunuz sürece kötü gidebilir! Gevşemeyi unutmayın. "Fazla gergin" KR'sinin üstesinden gelmek için zor kısım. Ön tarafın "çalışmasına" izin vermek, makinenin tasarımıyla uyum içinde olan standart bir sürüş tekniğidir.

Yineliyorum, öne çok fazla ağırlık vermek, arkanın kolaylıkla patinaja düşmesine sebep olur ve motosiklet patinaj yapıp, yolu tuttuğu için sallanmaya başlar; ama genellikle siz işi daha kötüye götürürsünüz.

Gidonu aşırı sıkı tutmak, motosikletlerin yol tutuş sorunlarının en sık görülen sebebidir.

Kollarınızı kaskatı tutmak yerine bilekleri ve dirsekleri bükmek sizi motosiklet üzerinde daha uyumlu ve rahat bir pozisyona sokar. Ben sadece yön değiştirmek gerektiğinde elciğe güç veriyorum: Bunun dışında tutuşum yapabildiğimce eşit ve gevşek. Motosikletinize, iyi bir arkadaşınıza davrandığınız gibi davranın, o zaman size karşı çalışmaz.

D.G.

Tanımlar

Alanlar: İnceleme sahası veya bir inceleme sahasının bir dalı.

Otomatik olarak: Bağımsız olarak başlayan, işleyen, hareket eden, vb.

Yüksek hızda: Olabilecek veya olması gereken en yüksek veya en yükseğe yakın hızda.

Yegâne: Tek.

Eğilim: Bir beğeni veya seçim. Özellikle zihnin konum değiştirmesi veya yön değiştirmesi.

Etmen: Başka bir madde veya kişi karşısında zorlayıcı güce sahip olma kapasitesine sahip madde veya güç.

Fark etmek: Açık şekilde kavramak veya anlamak.

Sistem: Parçalar, birleşimler vb'nin bir bütünü oluşturan kombinasyonu.

Esnemek: Bükülme hareketi.

Temas yüzeyi: Lastiğin, yol yüzeyine değen ayak izi.

İzlemek: Yolunu veya yöntemini takip etmek.

Göz alıcı: Derinlemesine etkileyen. Çok parlak.

Prensip: Diğerlerinin türetildiği ana kural veya kanun.

Kontra gidon hareketi: Ters veya karşı tarafa doğru yön vermek. Gidonu, gitmek istediğiniz yönün tersine çevirerek dönüş gerçekleştirme hareketi.

Yeterli: İş yapmaya yetecek kadar.

Kaldıraç gücü: Bir kaldıraç kolu kullanılarak kazanılan mekanik avantaj veya kuvvet.

Nispeten: Diğerleriyle karşılaştırınca.

Aslında: Temel olarak.

Notlar

Sürücü Girdileri

Stabilite Sorunu

Modern motosikletler neden bugünkü tasarımlarına sahipler? Bunun nedeni sadece kozmetik kaygılar mı? Makinenizin, kullanmadığınız tasarım özellikleri var mı?

Motosikletleri üzerinde kaskatı* durarak, sürücüler, sürüş zorluklarına SEBEP OLUYORLAR. Sayısız yan sanayi ürünü* amortisör, çatal, gidon amortisörü, özel tasarım şasisler, lastik profilleri ve diğer teçhizat*, sırf sürücülerin kendi yarattıkları sürüş sorunlarını iyileştirmek için tasarlandı ve üretildi. (Yine de iyi bir sürücü bu tür teçhizatlardan faydalanmasını bilir.)

2 Numaralı KR'nin Çözümleri

Bazı özellikler, sürücünün motosiklet üzerindeki kötü etkilerini azaltmak için tasarlandı. Bu özelliklerin bir kısmı şunlar:

Arkası yüksek (yarış tarzı) seleler sürücüyü daha sıkı şekilde motosiklete bağlıyor, bu da elciklere sıkı sıkı sarılarak asılma ihtiyacını düşürüyor.

Geniş depolar, viraj dönme esnasında ön kol veya dirsek destekleri sunuyor.

Deponun yanlarındaki diz girintileri, tutunmak için daha sağlam bir yer sunuyor; bu da sürücülerin gidonu daha az kullanmasına izin veriyor. Yüksek depolar aynı zamanda göğüs kafesi için de destek noktası oluyor.

Geriye yerleştirilmiş ayaklıklar sürücüye motosiklet etrafında hareket etmek ve onu yönlendirmek için daha sağlam bir eksen* oluşturuyor.

Benzer şekilde, çatala takılı veya alçaltılmış elcikler sürücünün gidona daha az bağımlı olmasına ve kafa sallayan* hava akımından kurtulmasına izin verir, sürücüyü daha tercih edilen bir sürüş pozisyonuna sokuyor.

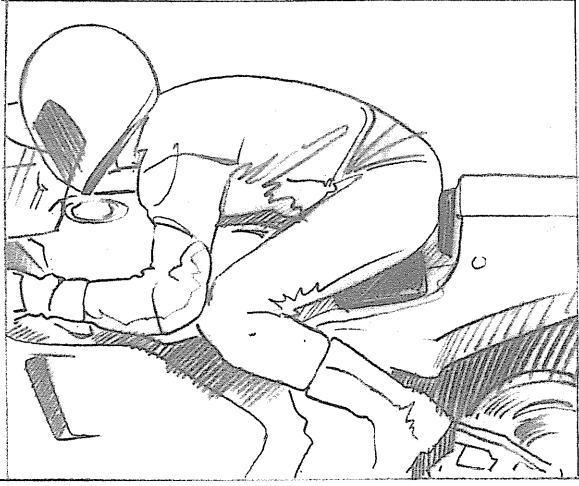
2 Numaralı KR'nin Etkileri

Yukarıda açıklanan, motosiklet tasarımının bugünlerdeki müşterek fonksiyonlarını* anlamak ve bunları doğru kullanmak motosikletinizle iyi anlaşmanızı sağlayacaktır.

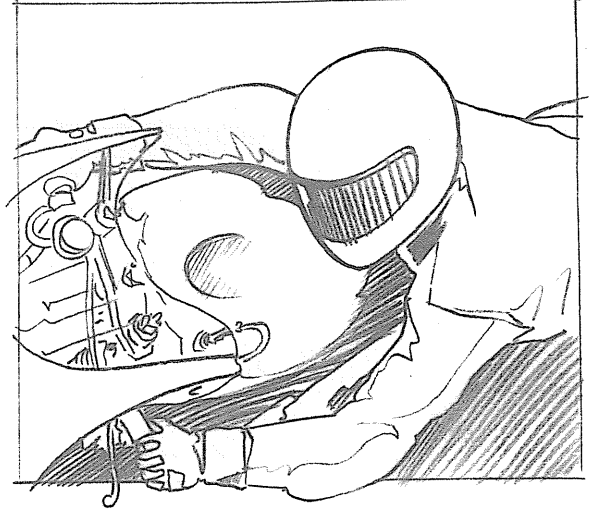
Rüzgâr Sürüşü

Çoğu sürücü rüzgâr tarafından sağa sola savrulmaktan korkar ve gidonu daha sıkı kavrar. Üst gövde rüzgâr tarafından dövülürken*, bir yelken* gibi davranır. İşte o zaman motosiklet rüzgâr tarafından yönetilmeye başlar! Gevşek ve vücudunuz alçak şekilde sürerseniz rüzgârın motosiklet üzerindeki etkisi en az %75 oranında azalır.

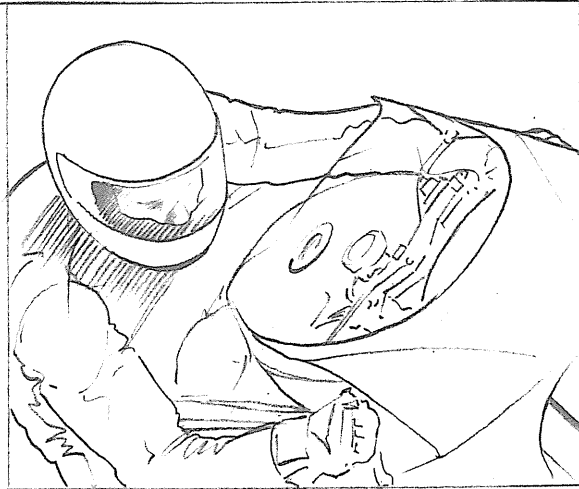
Bazı tasarım özellikleri gidon üzerindeki istenmeyen basınçları azaltmaya yardımcı olur



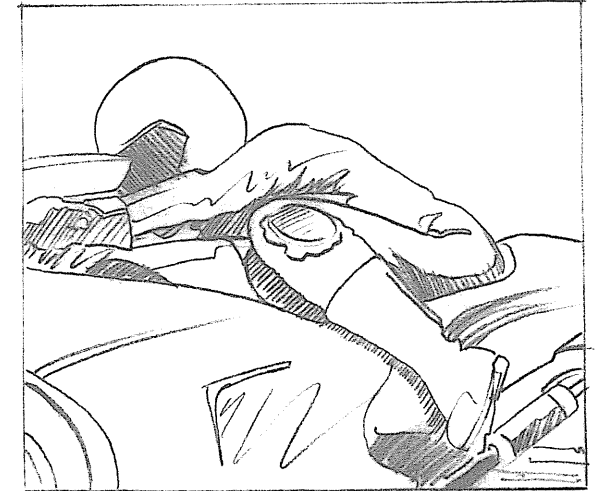
Arkası yüksek seeler.



Göğüs kafesi desteği için yüksek depolar.



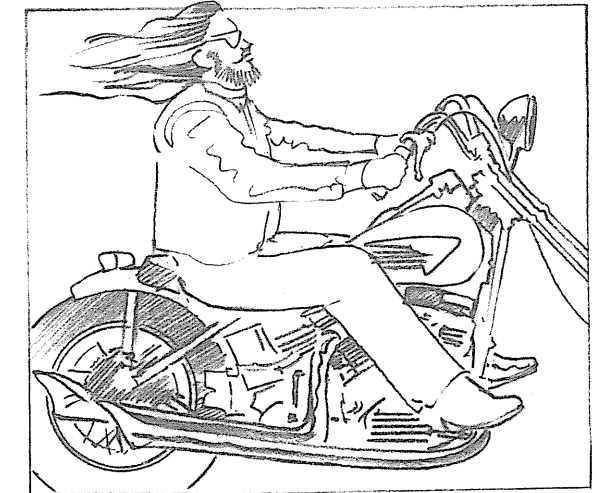
Kollar geniş depodan destek alır.



Depodaki diz "yuvaları".



Geriye yerleştirilmiş ayaklıklar.



Cruiser tarzı motosikletler birincil destek noktası olarak gidona güvenirlir.

Otomatik Gaz

Sürücünün diğer anahtar görevleri de benzer şekilde etkilendir. Tümsekli virajlardan geçerken motosiklet üzerinde gergin olmak gazın açılıp kapanmasına neden olur: siz sele üzerinde aşağı yukarı zıpladıkça motosiklet daha da çok sarsılır. Standart gaz kontrolü sürdürülmediği için, süspansiyon ve çekiş etkilendir. Bu durum çok etkili olabilir. Çözüm: Virajlarda "dirsek kontrolü" yapın. Eğer dirseklerinizi gevşekçe ve kolayca hareket ettirebiliyorsanız, gidonu çok fazla sıkıyorsunuz demektir.

Gizli Bilgi

Kendinizi motosiklete sıkıca çapalamak* için tutunacak bir yere ihtiyaç duyarsınız. Ne yazık ki iç elcik, tutunması en kolay olan noktadır. Bunun oluşturduğu sorun ise sizin bu şekilde yaptığınız kontra yönlendirmeye (iç gidonu çekerek) motosiklet virajın dışına çıkacaktır. Motosiklete bir veya iki bacakla tutunmak, genellikle bu rahatsız edici sorunu ortadan kaldırır. Dirseği deponun üzerine yerleştirmek bu sorunu çözmeye yardımcı olabilir; aynı şekilde sele bölümünün, vücut için bir dayanak noktası olacak kadar kısa olması da işe yarar bir çözüm olabilir.

Hızlı Virajlar

Çok yüksek hızla alınan virajlarda, rüzgâr sizi motosikletin üzerinden geriye doğru atmaya çalışır, özellikle de bir diziniz dışarıdaysa; diz, yelken gibi davranır. Motosikletin üzerinde mümkün olduğunca alçak durmak yardımcı olur. Dizinizi/bacağınızı motosiklete mümkün olduğunca yakın tutmak da iyidir.

Sarkma

Sarkarak sürüş tekniğinin, gidonu nasıl kullanması gerektiğini anlamayan sürücüler için bir kenarda tuttuğu, istenmeyen bir yan etkisi vardır. Motosikletin bir yanından diğer yanına geçerken gidona tutunarak kendini çekmek, motosikletin anında sallanmaya başlamasına sebep olur, özellikle de hızlanma esnasında. Ancak kendinizi, dışta kalan dizinizi veya bacağınızı depoya bastırarak selenin üzerine çekmek, gidona yaptığınız müdahaleyi azaltır ve sorunu engeller.

Hızlanma Esnasındaki Sallanmalar

Aynı durum, viraj çıkışlarında hızlanırken, yani motosikletin önü hafif ve/veya zeminde bozukluklar olduğunda da geçerlidir. Sıkı tutduğunuz için motosiklet sallanır. Gaz kontrolünü iyi yapmaya da dikkat etmelisiniz; korku içinde elciklere sarılmışsanız kibar, akıcı, eşit hızla yapılan bir gaz açma hareketi çok zordur.

Kafa Kaldırma

Aynı prensip, kafa kaldıran bir motosikleti yere geri indirirken de geçerlidir. Gidonu sıkı tutarsanız, yere indiği anda motosikletle aynı yöne bakmayan lastik yalpalamayı başlatır.

Yanlış Hız

Sıkı tutunmak, eller ve kollarınıza da daha fazla titreşim aktarılmasına sebep olur. Bu sadece onları yormakla ve uyuşturmakla kalmaz (ki bu da elcikleri daha fazla sıkmanıza sebep olur) aynı zamanda gerçekte olduğundan çok daha hızlı gittiğiniz ve/veya motorun gerçekte olduğundan daha hızlı döndüğü izlenimini* de verir.

Yanlış Süspansiyon

Yine burada, gidonu aşırı sıkı tutmak, sürücüye olması gerekenden çok daha fazla geri bildirim sağlar; sürücü, önemli olmamasına rağmen motosikletin her hareketini hisseder. Ne kadar sıkı tutunursanız, tümsekler size o kadar büyük gelir. Ön tarafın küçük titreşimleri de artırılarak* size iletilir. 2 numaralı KR bunların hepsini kötüleştirir.

Sol ve Sağ Virajlar

Sürücülerin sağ veya sol virajları tercih ettiğine dair yıllardır devam eden tartışmayı çözmek* kolay. Bunlardan birinde motosikletin üzerinde kendilerini rahat hissetmiyorlar ve "kötü" taraflarında olması gerekenden daha katı duruyorlar.

Bulanıklaşan Görüş

Kaskatı şekilde motosikleti sürmek, kaskınızı veya başınızı, görüşünüzü bulanıklaştıracak kadar çok sarsabilir. Yine bu noktada, sürücüler vücutlarını kastıkça, tümsekler ve sizi döven rüzgârlar aşırı derecede abartılı* hissedilir. Siz başınızı sabit tutmaya çalıştıkça, o daha kısa ve sert hareketler yapar, görüşünüzü bulanıklaştırır ve ensenizi ağrıtır.

2 Numaralı KR ile İlgili Sonuçlar

Kafa karışıklığı, sürücüye bir seferde gelen aşırı miktarda fazla bilginin sonucudur. Motosiklete aşırı şekilde sıkı tutunmak tek bir virajda 11 taneye kadar kötü etki yaratabilir, muhtemelen hepsi de birlikte oluşur. 2 numaralı KR, istenmeyen sürücü girdilerinden ve motosiklete yapılan düzeltme hareketlerinden oluşan, yorucu bir zincirleme reaksiyona sebep olur.

Rahat olduğunuzda ve motosikletle uyum içinde olduğunuzu düşündüğünüzde, vücut pozisyonunuz, motosikleti kontrol etmenize ve iyi bir sürüş tekniğine sahip olmanızı kolaylaştırıcı bir hal alacaktır.

Bu şekilde, kendinizle savaşmazsınız. Ayaklıkları, makine üzerinde pozisyon değiştirirken vücudunuzun üzerinden yükü almak için kullanmak çok önemlidir. Bu, aşırı gidon kullanımını en aza indirger ve üst vücut yorgunluğunu azaltır.

D.G.

Tanımlar

Kaskatı: Bükölmez; eğilmez.

Yan sanayi ürünü: Orijinal ürünün, kullanıcıya satıldıktan sonraki bakımı veya geliştirmesi için üretilen yedek parça, aksesuar ve ekipmanlardan oluşan pazara ait.

Teçhizat: Belirli bir aktivitede kullanılan veya bu aktivite için gerekli olan ekipman veya aparat.

Eksen: Ucunda bir şeyin takılı olduğu ya da döndüğü bir mil, nokta ya da kısa bir şaft.

Fonksiyon: Bir kişi veya eşyaya uygun olan aktivite. Bir nesnenin tasarlanış amacı.

Dövmek: Tekrar tekrar vurmak ya da itmek.

Yelken: Bir aracın hareket etmesini sağlamak amacıyla rüzgâra karşı gerilen bir parça kumaş.

Çapalamak: Gemi çapasının yaptığı gibi, sıkı şekilde bağlamak.

İzlenim: Zihin, duygular vb. üzerinde oluşan güçlü bir etki.

Artırılmış: Büyütölmüş veya güçlendirilmiş: miktarı çoğaltılmış.

Çözmek: Çözöme ulaştırmak.

Abartmak: Normalin üzerinde artırmak ya da büyötmek; ölçeğini büyötmek.

Notlar

Sürücü Girdileri

Sürüş ve Kaydırma

Bir motosiklet kaydığı zaman gerçek anlamda kontrol dışı mıdır? Ön veya arka lastik çekişini kaybettiğinde onu nasıl kurtarabilirsiniz? Hızlı sürücüler, motosikletleri kaydığında neden kaza yapmıyorlar? Sallantılar ve titreşimler dikkat dağıtıcı olsa da 2 numaralı KR'nin, tam anlamıyla anlamanız gereken çok daha dramatik ve ölümcül bir sonucu daha vardır ve bu da kaymayla ilgilidir.

Mükemmel Tasarım

Şu fikri düşünün: Hareket eden bir motosiklet, sürücüsü üzerinde olmadığında oldukça stabil* bir yapıdadır. Bunun doğru olup olmadığını görmek için motosikleti kaydırın. Motosiklet kaydığı esnada size stabil bir his veriyor mu? Eğer bu işi doğru yapıyorsanız vermelidir.

Arka kaydığında, ilk içgüdü "Gazi kes" diyor; ama motosiklet kaymadan dolayı virajı daha dar şekilde dönüyor ve gazı kesmenize gerek kalmıyor. Siz sadece motosikleti kaldırılıyorsunuz.

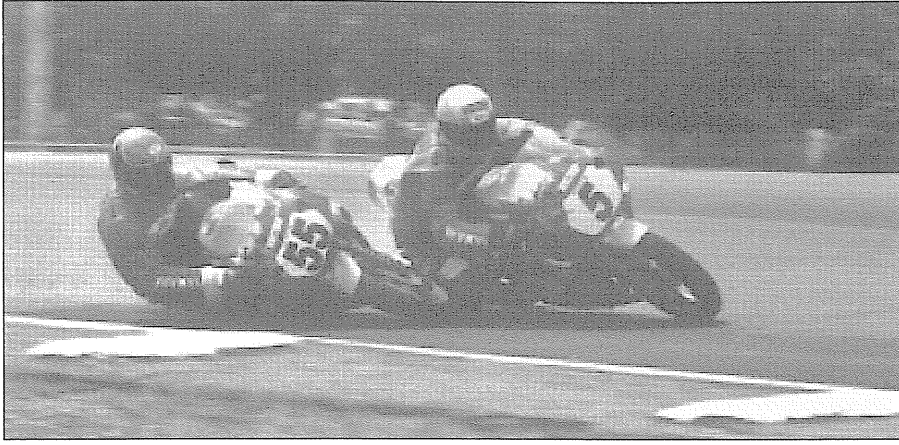
En tipik kaymada, arka lastik "yana gelir". Pek çok sürücü tarafından anlaşılmayan konu ve 2 numaralı KR'nin çok gerçek bir olumsuzluğunu ortaya çıkaran, motosikletin bu kaymayı otomatik olarak dengelediğidir*.

Arka lastiğin kaydığı durumlarda, ön lastik, motosikletin ilerlemekte olduğu yöne döner, yani kayma yönünün içine. Motosikletin esas kütlesi dışı doğru dönerken, motosiklet onu dengelemek için tam gerektiği kadar döner. Bu özellik, her motosikletin standart özellikleri arasında, ücretsiz olarak yer alır. Bir arabada, arka taraf yana gelirse, ön lastikler virajın iç tarafına döner, bu da arabanın kütlesi için bir eksen noktası oluşturur ve spin atmasına (kendi etrafında dönmesine) sebep olur. Karda otomobil kullanmayı öğrenmenin en önemli yanı, kayma esnasında direksiyonu, aracı stabil hale getirmek için, bilinçli şekilde dışarı çevirmeniz gerektiğini öğrenmektir. Motosiklette buna gerek yoktur.

Kayma sırasında motoru kaldırmazsanız arka lastik yana gelmeye devam eder.

Motosiklet kayar ve 2 numaralı KR devreye girerse, iyi reflekslere ve güçlü sırt kaslarına sahip bir sürücünün başı deritte demektir. Eğer sürücü gidonu, kayma yönüne dönmelerini engelleyecek kadar sıkı tutmayı başarır, motosiklet bir otomobil gibi davranmaya başlar: Ön lastiğin yere temas alanı bir eksen noktası haline alır; ancak motosiklet spin atmaz, aşırıma düşüş yapar.

Çok sayıda küçük kayma, 2 numaralı KR'nin bu dramatik sonucu yüzünden bilmek istemeyeceğiniz kadar kötü şekillerde sonuçlandı. Sanırım böyle durumlarda yavaş ve güçsüz olmak faydalı oluyor. Kendi deneyimlerime göre, motosikleti ilk önce kaydırmak, sonra hareketsiz şekilde kalakalmak* (bir tür KR), sonra motosikletin gerçekten yanlış hiçbir şey yapmadığını (kaza yapmadığını) fark etmek, motosiklet dinamiklerinin bu kendini düzeltme özelliğini fark etmeme sebep oldu. Bu, toprak yarışçıların virajlarda kullandıkları ana malzemedir.



Pek çok küçük kayma, aşırı sürücü tepkilerinden dolayı çok daha kötü durumlara dönüşüyor.

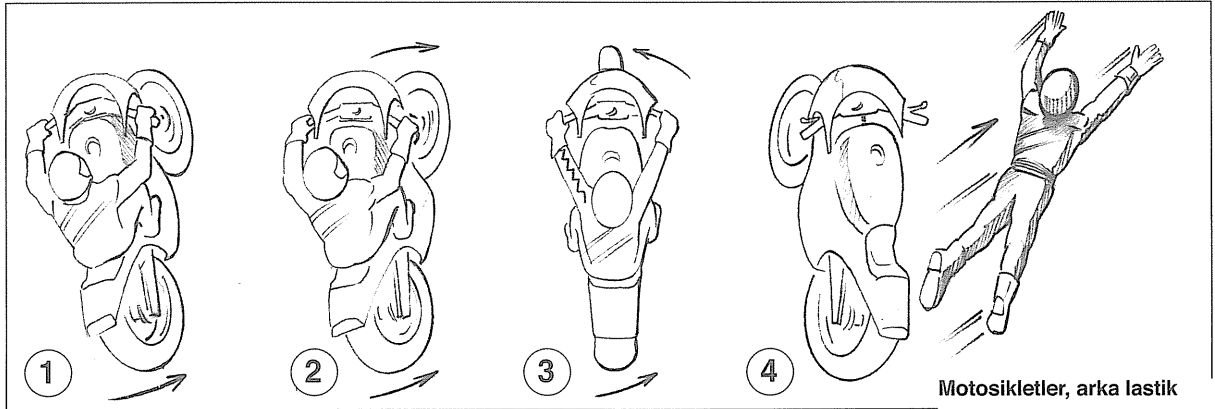
KR Kombinasyonu

Gazı kesmek (1 numaralı KR) ve elcikleri sıkamak (2 numaralı KR) birlikte ölümcül bir ikili oluşturuyorlar. Arka kaydığında gazı kesmenin yaratacağı normal sonuç, anında yol tutuşun sağlanması olur, bu da motosikleti ayağa kaldırır. Bu, aşırma düşüşün ilk aşamasıdır. Eğer arka fazla açılmadan onu yakalarsanız, genelde sorun olmaz; sadece lastikler tekrar aynı çizgiye gelene kadar motosiklet biraz sallanır. Eğer gazı tamamen kapamazsanız, motosiklet, kapalı gazda olacağından çok daha stabil bir hal alır!

MotoGP motosikletlerinde kahramanlarımızın yaptığı gibi kontrollü, patinajlı, hızlanırken oluşan kaymalar, eğer elcikleri çok sıkıyor olsalardı veya gazı kesselerdi mümkün olmazdı. Bunu sizin de yapabilmeniz için, her iki KR'nin de üstesinden gelebilmeniz gerekir. (MotoGP yarışçılarından neden bu kadar çok kazandığını şimdi anlıyoruz).

Ön veya arka lastik kaymalarında gazın kesilmesi lastiklerin aniden yere tutunmasına ve sizin fırlatılmanıza sebep olur.

Kaydırmayı sürdürebilenlere saygınız artıyor; motosikleti tam gerektiği kadar kaldırın ve pist kenarına kadar taşıyın, gaz açıkken. Bu benim için çok etkileyici ve Freddie bunu en iyi yapan kişiydi.



Önden Kaymalar

Bir gün televizyonda bir yarış seyrediyordum ve tanıdığım profesyonel bir yarışçı kaza yaptı. Düşündüğümde fark ettim ki son zamanlarda çok sık kaza yapmıştı. Bu defasında, bir viraja aşırı hızlı girmişti ve ön kısım* kaymaya veya "itmeye" başlamıştı. İten bir ön kısım "içe katlanır" veya virajın iç tarafına doğru, normalde olması gerekenden fazla döner. Tekerlek aniden normal pozisyona döndü ve o düştü.

Motosikletler, arka lastik kaymalarını, ön lastiği kayma yönüne çevirerek otomatik olarak düzeltirler (1 & 2). Eğer sürücü kasılırsa veya gidonu düzeltmek için çevirirse, aşırma düşüş riski oluşturur (3 & 4).

Ön kısmın itmesi o kadar hoş değildir ve pek sık gerçekleşmez. Motosikletin ayarları veya lastik seçimi yanlış olduğunda gerçekleşir.

Ön kaymalar genellikle aşırı ağırlık lastiği çekiş limitlerinin ötesinde zorladığından gerçekleşir. Üzerinde yeterince yük yokken de kaydırmak mümkündür, örneğin viraj çıkışında çok yüksek yatış açılarında hızlanırken; fakat genellikle hızlanma-artı-viraj yüklerinde ilk önce arka lastik kendini bırakır.

Gazı Açma Çözümü

İten bir ön kısım sorununu çözenin en standart yöntemi, yeterince ağırlığı ön lastikten arka lastiğe transfer edebilmek için gazı açmaktır. (Hatırlayın, ideal ağırlık dağılımı 40/60, ön/arka lastikte olmasıdır). Gidonu kendi isteğimizle herhangi bir yöne çevirmenin sonucu, (yukarıda anlattığım) televizyonda gördüklerim olacaktır. İten bir ön kısım, gidonu "normal" konuma çevirmek, kontra gidon hareketi yapmaktır; bu da motosikletin daha fazla yatmasına sebep olacaktır, bu da gerçekleşmiştir. Motosikletin, "kendi istediğini yapmasına izin vermek", yukarıda gerçekleştirenlerden kurtulmak için çok sayıda kapı açar. En önemlisi, iten ön kısım motosikleti çok yüksek bir ivmeyle yavaşlatır, yavaşladıkça güçler azalır ve motosiklet kendiliğinden ayağa kalkma, hizaya girme ve virajı takip etme eğilimine girer. Sizin de istediğiniz budur. Önden ve arkadan kaymalara karşı verilen savaşlar zaman zaman kaybedilmiştir, ancak bu savaşların çok daha fazlası "kazanılmıştır".

Son derece geçektir ki bu KR sizi her an yakalayabileceğinden, siz kendi kendiniz için tehlikelisiniz: Fakat bunun üstesinden gelmek mümkün. Kontrolü elinize alın... Rahatlayın.

Kayma anında gazı kesmekten vazgeçmem, benim yıllarımı aldı. Kayma başlarsa gazı sabit tutuyorum ve hatta açmaya devam ediyorum. Motosikleti biraz dikleştirmek de "yeri sakince yakalamasını" sağlamakta yardımcı oluyor. Ön taraf itmeye başladığında gazı keserseniz, bu hareket ön tarafa daha da fazla yük transfer edecektir, o andan sonra bundan kurtulmak için küçük bir mucizeye ihtiyacınız var. Başınızı ileride ve gazı sabit tutun. Gerekirse aleti yukarıda tutmak için dizinizi kullanın.

D.G.

Tanımlar

Stabil: Ani değişimlere karşı dayanıklı; tutarlı, güvenilir.

Dengelemek: Eksiğini tamamlamak; karşı ağırlık olarak çalışmak.

Kalakalmak: Aptallaşmak, şaşmak, alıklaşmak, hayrete düşmek.

Ön kısım: Motosikletin ön tekerleği ve çatal takımı.

Notlar

Sürücü Girdileri

İnsan Artı Makine

İki antrenman seansını tamamlamadan motosiklette büyük değişiklikler yapmaktan sakının.

Hatalar için her zaman kendinizi suçlamayın. Her zaman aynı motosikleti kullansanız dahi, koşullar değişir, süspansiyon her zaman aynı şekilde çalışmaz. Siz doğru hareket ederken, motosikletin ayara ihtiyacı olabilir.

Genel olarak motosikletlerin stabil olduklarını mı olmadıklarını mı düşünüyorsunuz? Tahmin edilebilir midirler? Siz bunda ne gibi bir rol oynuyorsunuz?

Tahmin Edilebilir

Aynı bir kaymada olduğu gibi, (önceki bölümde açıklandı), motosikletinize hemen hemen* her durumda tahmin edilebilir* ve tutarlı olacağı konusunda güvenebilirsiniz. Sürücü, paketteki tahmin edilemez, değişken* ve vahşi bileşendir*. Onun sorunu, tetiklenen KR'lerdir, başka bir şey değil. Yine de pek çok sürücüyle yapılan konuşmalardan kolaylıkla motosikletlerin tahmin edilemez olduğuna dair yanlış bir fikre kapılabilirsiniz; motosikletin, habersiz* sürücü üzerinde oynayacak sayısız ölümcül oyunları olduğunu söylerler. Size bir örnek vereceğim.

Dört Turda Bir

Ulusal bir organizasyonda, özel ders verdiğim öğrencilerimden biri bana şunu söyledi: "Yaklaşık olarak her dört turda bir Kink virajını dönerken (arka düzlüğe açılan, yaklaşık 190 km/s ile alınan bir viraj) motosiklet aşırı derecede sarsılıyor, ön lastik yerden havalanıyor (takırdıyor) ve ben hangi süspansiyon ayarını yapmam gerektiğini anlayamıyorum."

Bu konuda çok kaygılıydı ve ben de onu suçlayamazdım; mümkün olan tüm olasılıkları aklımdan geçirdim. En sonunda, aklımda kırık şasiler ve patlak amortisörlerden oluşan muğlak* resimlerin sisi kalktı. "Bir dakika" dedim. "Motosikletler hiçbir şeyi dört turda bir tekrarlamazlar. Ancak sürücüler yapar. Kink boyunca gidonu daha gevşek tut, sallanması duracak." Durdu. Hatta olayın gerçekliğini kanıtlamak istercesine, Superbike yarışının bitimine yaklaşık 3 tur kala sol elciği kırıldı ve o buna en iyi derecenin sadece 2,5 saniye aşağısında bir tur zamanıyla dördüncülüğü aldı! Tek elcikle kesinlikle aşırı sıkı tutunamazsınız.

Tutunmak ve Çekiş

Sürücüler, bu gibi durumları farklı şekillerde yaratırlar. Temel olarak, sonuç çekiş ve stabilite kaybı olur; ama sürüşün bu iki parçası, var olan, en çok dikkat çeken (KR tetikleyici) öğeleridir.

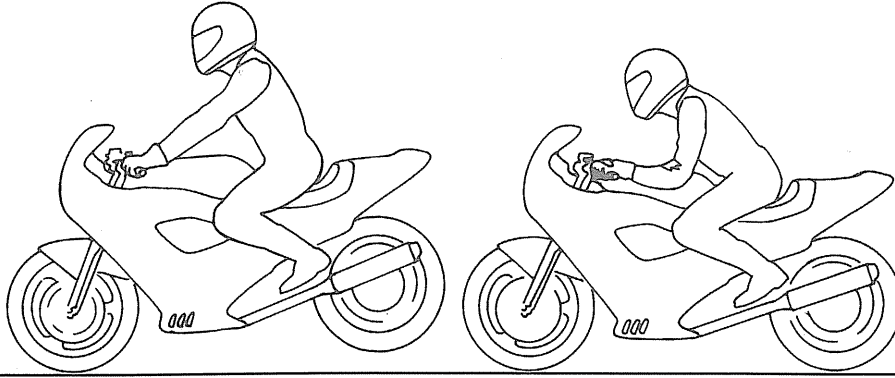
Motosiklet üzerinde oluşan ağırlık transferleri, gaz kontrolü bölümlerinde de gördüğümüz gibi, çekişteki azalmanın gözle görünür kaynaklarıdır. Diğer yandan, bu tutunma işinin de çekiş üzerinde büyük etkisi vardır. Bu etkiyi anladığınızda, onu azaltmanın bir takım yolları mevcuttur. Frenleme iyi bir örnek, çünkü çoğu sürücü frenleme anında son derece gergindir ve bu yüzden ön tarafa gereğinden fazla yük aktarırlar.

Kasılmış kollarla sert fren yaptığınızda, gerçekte olduğundan daha sert fren yapıyor hissinde kapılabilirsiniz.

Frenlemeyle yavaşlarken yükün bir kısmını depoya aktarmak, gidona gelen yükü azaltır ve sonucu: (1) Arka lastik (gerçekten çok sert frenlemelerde) biraz daha uzun süre yerde kalır; (2) tam güçten azıyla yapılan frenlemelerde, ön kısmın, yerdeki değişikliklerle başa çıkmak için daha fazla oynama mesafesi kalır, bu da stabilitesi ve çekişini korumasını sağlar.

Gergin Alınan Virajlar

Frenlemeden sonra bazı sürücülerin kolları gergin kalır. Üst gövde, yaklaşık 0,2 ila 0,3 G'lik bir frenleme gücüyle öne doğru yığılır, bu da motosikletin ön kısmına fazladan yük bindirir. Depo veya sele üzerinde, yani 60 ila 90 cm geride olabilecek, 45 kilograama kadar bir yükün ön kısma aktarılma riski vardır. Tüm bunun sebebi de sadece rahatlamayı unutmaktan ibarettir.



Fren esnasında kolların gergin olması, dönüş esnasında ön kısma fazladan, istenmeyen yük aktararak işinizi daha zorlaştırabilir.

Daha Akıcı Gaz

Gevşemenin bir diğer avantajını da gazı tekrar açtığınızda hissedersiniz. Eğer sürücü motosiklet üzerinde hâlihazırda gevşekse, gazla birlikte önden arkaya transfer edilmesi gereken daha az yük vardır. Bu durum, gaz kolu hareketinin başlangıcında, kapalı gazdan, tekrar açık gaz konumuna geçişi çok daha akıcı kılar. Bu durum, makine tasarımıyla tam bir uyum içindedir ve sizin, motosikleti en kısa zamanda 40/60 pozisyonuna getirme hedefinizle de uyumludur. Yön değiştirme hareketi tamamlandıktan hemen sonra vücudunuzun gevşemesine izin verin. Aslında, ideal olarak, tam yatış açısına sahip olduğunuz anda, lastikler yeri "ısırdığında" gevşemiş olmanız gerekir.

Aktif Süspansiyon

Bozuk yüzeylerde ve kaplama değişimlerinde* süspansiyonları ters yönde etkilemenizi önleyecek bir numara daha var. At yarışları ve toprak yarışlarından alınmış bir teknik. Düzden, eğimliye beklenmedik* geçişlerde (örneğin Daytona'daki yamaca tırmanmaya başlarken) veya tam tersi* durumlarda, seleden hafifçe yükselmek, hatta bunu sarkarken bile yapmak, bacakları süspansiyon sisteminin aktif bir parçası haline getirir. Sürücünün ağırlığı motosikletin daha alçak bir noktası tarafından taşınır ve sürücü seledede yukarı aşağı zıplamadığı için süspansiyonlar üzerinde daha fazla yük değişimine sebep olmaz ve nihayetinde* çekişi etkilemez. Bu kural tüm bozuk yol yüzeyleri için geçerlidir. Ağırlığınızı yukarıda tutmak için bacaklarınızı kullanın; motosiklete tutunmak ya da ağırlığınızı yukarıda tutmak için gidonları aşırı kullanmayın.

Düzlükler ve viraj ortası dışında ağırlığınızı seleden ayrı tutmaya çalışın.

Depo Tokatlama Amortisörü

Ağırlığı seleden almak motosikletin dilediği kadar yalpalamasına izin verir. Bazen ayaklarınızı pegden ayırarak kadar çok sallanır; ama neticede yarış bu demektir.

Motosiklet kayıp kavrarken seleden havada olmak düşme ihtimalinizi azaltabilir.

Ağırlığınızı motosiklet üzerinde bir noktaya getirip orada bırakmak daha iyidir, böylece motosikleti anlayabilirsiniz. Eğer üzerinde sürekli hareket ederseniz, kafanız karışabilir. Ben ileride oturmayı seviyorum. İstedığınız şekilde oturabilirsiniz: sadece hep aynı yerde kalın.

Motosiklet vahşice titremeye başladığında veya kayıp kavırıyorsa, ağırlığınızı selenin üzerinden almak, vücut ağırlığının motosiklet üzerinde o kadar yüksek bir noktada oluşunun etkilerini de azaltır. Bu da motosikletin çok daha kolay bir şekilde kendini düzeltmesi ve stabil hale gelmesine izin verir. Ne kadar daha az “ileri geri kamçılayan” bir kütle haline gelirsiniz, motosiklet o kadar çabuk stabil olur.

Sabit Oturun

Süspansiyon ayarı, belirli bir pozisyonda, belirli bir miktar yük için yapılır; değişken bir yük miktarı ya da yük konumu için değil. Tüm bunların anlamı, motosikletin, siz onun üzerinde hareket ederken “düşünmediğidir”. GP motosikletlerinin en belirgin özelliklerinden biri, sele üzerinde çok önde veya çok geride oturmadığınızdır.

Birkaç yıl önce, ağırlık aktarımıyla ilgili bir sorunla karşılaştım. Motosiklet üzerinde tamamen gevşemeye çalışırken, üst gövdemin ağırlığını virajlarda deponun üzerine veriyordum. Pistte bazı noktalarda yol tutuşumu iyileştiriyordum, özellikle de yavaş-orta hızlı dönüşlerde. Ağırlığı, bu durumda öne aktarıyor olmamın, arka lastiğin üzerinden ne kadar çok yük aldığını fark etmemiştim. Tur zamanlarım iyileştikten sonra, hızlı bir virajda, beklemediğim şekilde arka tarafı “kaybettim”. Aynı durumu başka motosikletlerle de denedim ve hepsinde aynı sonuca ulaştım (kaza yapmadan); çoğu motosiklette, üst gövde ağırlığınız deponun üzerindeyken arka taraf tutuşunu çok daha kolay kaybediyor. Motosikletin ayarları benim ağırlığıma uygun yapılmıştı; sadece ağırlığımı verdiğim noktayı sevmemişti ve ben de süspansiyonu, yeni vücut konumuma göre ayarlamayı akıl edememişim.

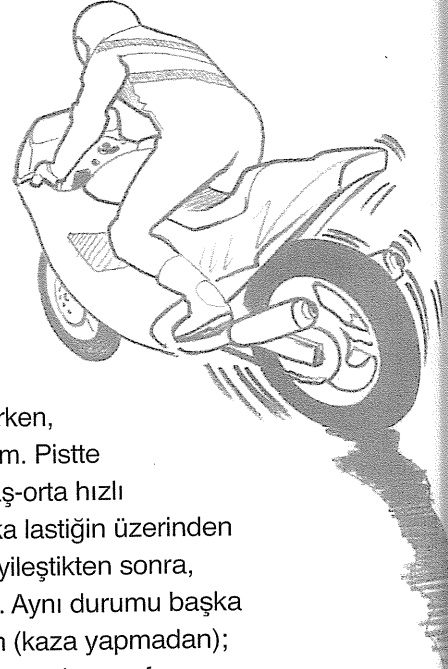
Ağırlık Aktarımı

Ayaklarınız peglerdeyken, ağırlığınız, üst vücudunuzun pozisyonuna bağlı olarak ileri veya geri kayar. Gidona hiç dokunmadan, sadece dik bir oturma pozisyonundan öne eğilerek 4,5 ila 7 kg arkadan alınıp öne transfer edilir. Eğer gidona ağırlığınızı verirsiniz, biraz daha fazlası gelir. Çekiş söz konusu olunca, bu önemli bir değişikliktir.

Yine de gövdeniz depo üzerinde ve bacaklar geriye uzanmış yapılan klasik yarış tipi kalkışta, debriyaj bırakıldıktan sonra, ön kısım üzerinde, kafa kaldırmayı engelleyecek bir yük bulunmaz; ta ki ayaklarınızı ayaklıklara koyana dek. İvmeden dolayı bu pozisyon en konforlu pozisyonudur; yine de ayaklarınızı peglere çabuk koyun.

Süpürme Ağırlığı

Hızlı virajlarda seledede geride kalmak özellikle zordur; çünkü vücudunuz üzerine uygulanan rüzgâr direnci sizi motosikletten söküp atmaya çalışır. Pek çok sürücü, motosiklete tutunma çabası içinde kendilerini öne



çekerekler, bu da arka lastiğin çekişini bir miktar düşürür. Motosiklet üzerinde alçak bir konumda durmak ve dizinizi sıkıca motosiklete bastırmak yardımcı olacaktır. Eğer bu bir sorun yaratıyorsa, arkaya daha çok ağırlık aktaracak şekilde süspansiyon ayarları da yapılabilir. Arkayı alçaltmak, önü yükseltmek, tüm motosikleti yükseltmek ve arka lastiği öne yaklaştırmak, arkaya daha çok yük aktarmayı sağlayacak dört ayardır.

Ancak yine burada, gidonu çekerek kendini ileri almaya çalışmak motosiklet üzerinde ters bir etki yaratacaktır, sallanmasına ve virajın dışına savrulmasına sebep olacaktır. Bunu istemezsiniz.

Sürücü Girdisi

Süspansiyon, çeşitli yol ve pist koşullarına göre ayarlanabilir. Yanlış yönetilen sürücü girdisi, motosikletin kendini ayarlayamadığı, tahmin edilemez bir faktör yaratır. Motosiklet üzerinde gevşek kalarak ve çalışmasına izin vererek sürücü değişkenlerin sayısını en aza düşürür ve üzerinde çalışılabilir bir süspansiyon ayarının bulunmasına yardımcı olur.

Aynı zamanda, hatalı bir şekilde, motosikletlerin tahmin edilemez olduğu fikrine sahip olmak, Kurtulma Reaksiyonlarından oluşan bir komedi gösterisini başlatabilir ve son derece gerçek ve tahripkâr* bir sonuç olan, kendi yeteneğiniz hakkında şüpheler yaratır.

Her iki kolun da kasılı olduğu şekilde fren yaptıktan sonra motosikleti etkili şekilde kontra gidon hareketiyle yönlendirmenin hiçbir yolu yoktur. Hazır olun, gevşek olun.

D.G.

Tanımlar

Tahmin edilebilir: Beklenen şekilde gerçekleşen; önceden ne olacağı söylenebilir olan.

Hemen hemen: Neredeyse tamamen; neredeyse tam olarak.

Değişken: Değişmesi muhtemel, sabit olmayan.

Bileşen: Bir parça veya içerik.

Habersiz: Bilmeyen veya farkında olmayan.

Muğlak: Belirgin olmayan; açık şekilde tanımlanmamış.

Kaplama değişimi: Bir tür kaplamanın, diğeriyle, yüzey ve düzensiz tümsekler anlamında keskin değişiklik gösterdiği nokta.

Beklenmedik: Tahmin edilemez şekilde ani.

Tam tersi: Ters sırayla.

Nihayetinde: Sonunda; daha sonraki bir zamanda.

Tahripkar: Çöp edecek: Yıkıcı.

BÖLÜM 12

Yönlendirme

Yenmek Gereken Güçler

Motosikleti ne kadar kesin* yönlendirmelisiniz? Motosiklete yön verirken devreye giren güçler nelerdir? Bu dinamiklere ne kadar riayet ediyorsunuz*? Bir motosiklet ne kadar hızlı döndürülmeli? Döndüğünüzde ne olur? Limitler nelerdir? Yön değişimi gaz kontrolünü nasıl etkiler? KR'ler ve KR tetikleyiciler nelerdir? Bunlar size karşı nasıl çalışırlar? Standart yön değiştirmenin yapılması ve yapılmaması gerekenleri nelerdir?

Yetenek Skalası

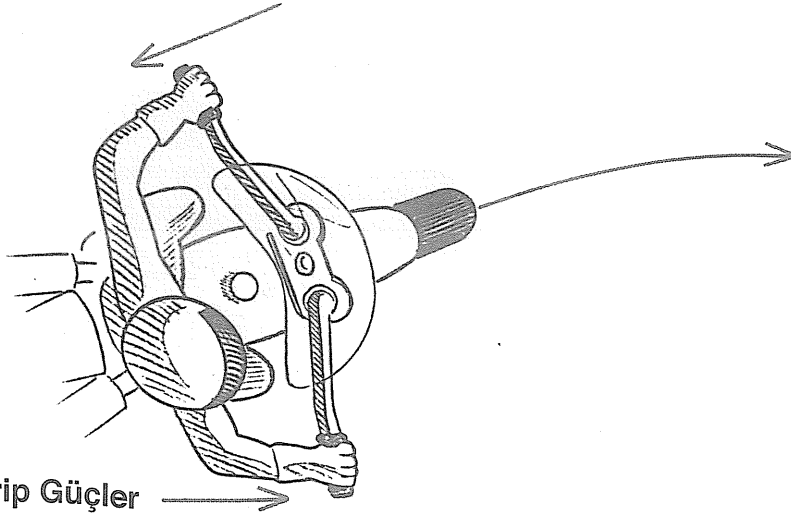
Herhangi bir sürücünün temel sürüş yetenek seviyesini, ne kadar iyi yön değiştirdiğine, motosikletine yön verdiğiğine, bir taraftan diğerine attığına, yatırdığına, döndürdüğüne, içeri kıvırdığına, içeri büktüğüne, çark ettirdiğine, yana yatırdığına, içeri bastırdığına, viraja sapladığına... nasıl isterseniz deyin, bakarak belirleyebilirsiniz; sürücü yeteneğinin bir skalası vardır ve bu skala, sürüşün bu hareketinden başka hiçbir yerde daha anlaşılır değildir. Haydi ilk önce işin temellerini gözden geçirelim.

Temel Yön Değiştirme

Herkes bisiklet kullanmayı ilk öğrendiğinde onu yatırır (düşer). Hatırlıyor musunuz? Yan destek tekerlekleri söküldüğünde (eğer kullanmışsanız) düştünüz. Yan tekerlekleriniz hiç olmadıysa bile, yine de düştünüz. Tabii ki düştünüz; kontra yönlendirmeyi anlayan hiç kimse yoktu ve hatta anlasalar bile, bunu daha önce hiç tek hat üzerinde tekerlekleri olan bir araç kullanmamış birine anlatmak zordur.

Ters yönlendirme: İki sihirli kelime. Ters: Karşı şekilde veya yönde. Yönlendirme: İdare etme. Yeterince basit. Gidon ellerinizde ve düz gidiyorsunuz; ama dönmek istediniz, örneğin sağa. "Ters şekilde idare etmek"; o zaman gidona, sola doğru bir baskı uygularsınız. Motosiklet sağa gider.

Motosikleti hızlı yatırabiliyorsanız, motosiklete ve ayarlarına güveniyorsunuz demektir.



Kontra Yönlendirme, temel yön değiştirme teknolojisidir: Gidonu bir yere çevir ve motosiklet diğer yöne gitsin.

Garip Güçler

Herhangi birinin önceki deneyimlerinden çok azı, onu bu tür bir değişime hazırlayabilirdi. Dünya üzerindeki neredeyse her araç, tam tersi şekilde çalışıyor: Sağa it ya da çevir ve sağa git, sola it ya da çevir, sola git.

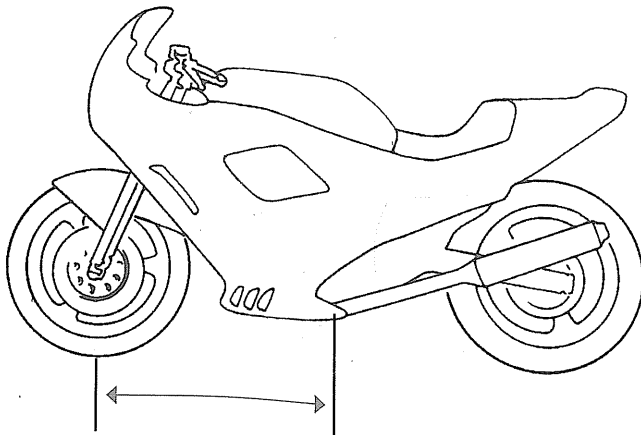
Çabuk dönme konusunda tereddüte düştüğünüz her sefer, motosikleti düzeltmek zorundasınız ki makineyi alaşağı edebilsin.

Sizi benzer şekilde şaşırtmış olabilecek iki eşya daha vardır, bilim müzelerinde görebileceğiniz jiroskoplar ve orta milinden tutmaya çalıştığınız dönen bir bisiklet tekerleği. Her iki durumda da dönen kütle her hangi bir yönde çevirme girişiminiz hiçbir zaman tahmin edilebilir bir sonuç vermiyor gibi görünür. Hissettiğiniz gücün adı jiroskop etkisidir. Motosikletin, jiroskop etkisi yaratan iki büyük parçası vardır: ön ve arka tekerlekler. Çok basit bir şekilde, bir jiroskop, yalnız bırakıldığında stabildir ve açısının değiştirilmesi de önemli miktarda güç gerektirir; bu, tam da yön değiştirmek için yapmanız gereken harekettir.

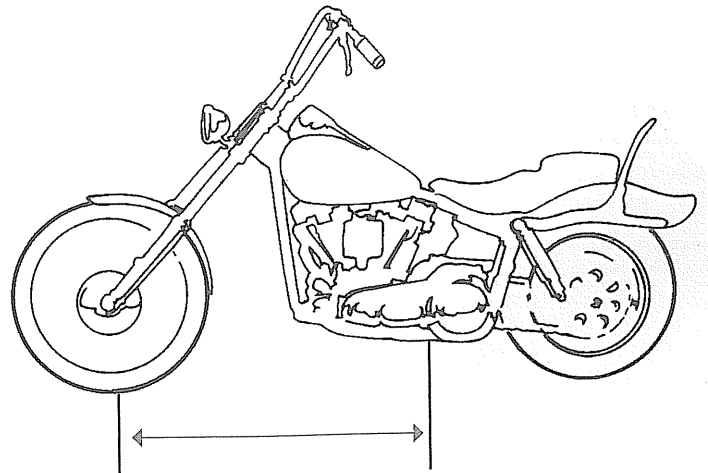
Jiroskop: Yenmek Gereken Güç

Hareket halindeki bir motosiklet, nispeten stabil bir araçtır. Hızınız arttıkça dönmek, tekerlekler tarafından oluşturulan jiroskop kuvveti yüzünden zorlaşır. Bilim müzesindeki jiroskop ya da bisiklet tekerleğiyle yaşadığınız o döndürme hareketi, çatalın bacaklarından şasiye aktarılır ve çatal göbeğini bir yöne doğru iter (motosikleti yatırır).

Yere temas yüzeyi, Ağırlık Merkezine yaklaştıkça, makine daha kolay ve çabuk yön değiştirir.



Temas Yüzeyi **Ağırlık Merkezi**



Temas Yüzeyi **Ağırlık Merkezi**

Bu, dik çatal açısına sahip motosikletlerin, diğerlerinden çok daha çabuk dönmelerinin sebeplerinden biridir; jiroskop kuvvetine bağlı "kollar", motosikleti yana yatırması için daha verimli bir açıya sahiptir. Bu durum kısmen de temas yüzeyinin, motosikletin ağırlık merkezine bu kadar yakın olmasından kaynaklanır ve motosikleti yönlendirmeyi kolaylaştırır. Çatal göbeğinin açısı, motosikletinizin temel yönlendirme karakteri* açısından kritiktir.

İleri teknoloji ürünü hafif tekerleklerin ana avantajı, motosikleti hızlı döndürmeyi sağlar.

500'lükte, ön yalpalamaya başladığında ağırlığı arka lastiğe aktarın.

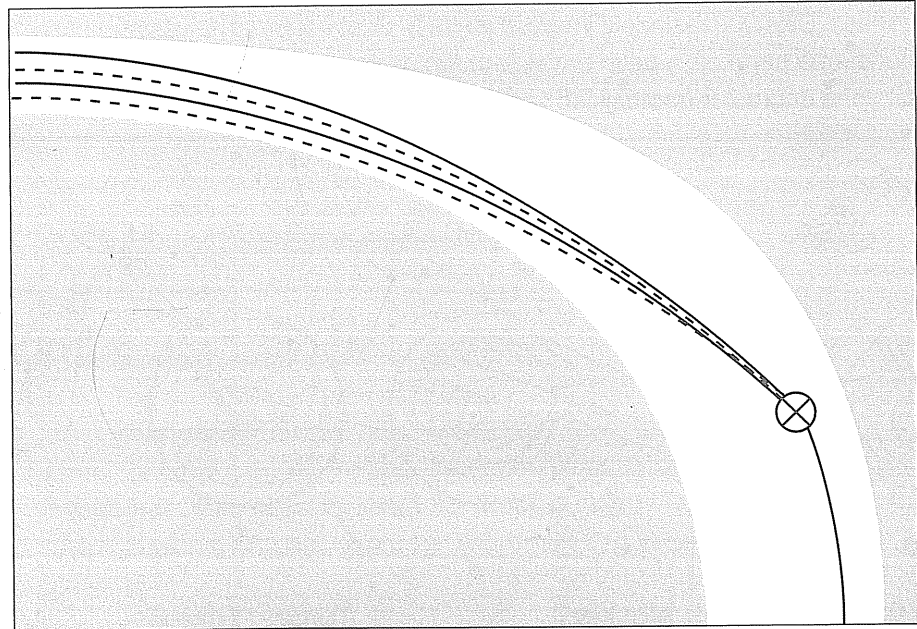
Jiroskop etkisi, sürücünün perspektifinden* bakıldığında basittir: yalnız bırakıldığında motosiklet büyük oranda stabildir; yönlendirme gücü uygulandığında motosiklet, yeniden kendi başına bırakılana dek potansiyel olarak stabilitesini yitirir. Bunun en iyi örneğini, motosikletinizi yönlendirirken bir tümseğe denk gelirsiniz yaşarsınız: sarsılır. Aynı tümsek, yönlendirme baskısı olmadığında stabilizeyi hiç etkilemez.

Yön Değiştirme Gazı Etkiler

Nereye gittiğinizi bilmediğinizde beyniniz gazı açmanıza izin vermez.

Dönüş işine bağlı pek çok KR ve KR tetikleyici vardır. Basit bir gözlemlerle, sürücülerin yön değiştirme işleri bitene ve çizgilerinin, toprakta ya da bariyerlerde değil, asfaltta sonlanacağını bildikleri ana kadar, gazla uğraşmak istemedikleri görülebilir. Bu noktaya tüm kalbimle katılıyorum; ama motosiklet katılmıyor; gazı istiyor. Yön değiştirmeyi bitirme fikri, çoğu sürücünün, virajın üçte ikisi tamamlanmadan gazı açmamasının sebebi. Herkes, bir zaman bunu mutlaka yapar, özellikle tanımadığı yollarda. Bunun üstesinden gelmenin, kendini gazı aralamaya zorlamak ve bunu zorla yenmekten başka yolu olmadığına inanıyorum. Yine de yönlendirmeden bahsediyoruz ve yönlendirme konusunda çok önemli bir nokta gündeme geliyor: Bu durumlarda, sürücü, yapmış olduğu yönlendirmenin sonucunda motosikletinin yolda ulaşacağı son noktayı keskin şekilde tahmin etmeyi başaramaz.

Viraja giriş noktasında motosikletinizin virajı alacağı açığı tam olarak bilmek beceri ister ve güven verir.



Yönlendirmenin bu ve bazı diğer konuları önemlidir.
Sürücülerin motosikletlerini:

1. Bir yerlerde ama her zaman doğru olmayan yerlerde
2. Her zaman yeterince çabuk olmayan bir şekilde
3. Her zaman doğru olmayan açılarda yönlendirdiklerini gözlemlemek kolaydır.

Viraj üzerinde varacağınız son nokta, bu üçünü doğru yaptığınızda ortaya çıkan sonuçtur.

Gelecek beş bölüm, yönlendirme güçlerine nasıl hâkim olacağınızla ilgili.

Kesinlik hakkında ideal veya sabit bir standart olmasa da işin temellerini biliyorsanız ve motosikletinizi tanıyorsanız ve ondan ne istediğinizi de biliyorsanız, kendi idealinize ulaşabilirsiniz. Bir tur motosikletinde durum bir yarış motosikletinden farklı olacaktır. Bir Superbike School eğitmeni olarak sürücülerin takılıp kaldığını, viraj ortası noktaları için yönlendirme yaptıklarını ve virajların çıkışlarını unuttuklarını görüyorum. Apeks, viraj çıkışı için sadece bir adım taşıdır. Yönlendirme kesinlikle gaz için yapılır.

D.G.

Tanımlar

Kesin: Tam; tanımlı.

Riayet etmek: Talepler veya durumlarla uyum içinde hareket etmek.

Karakter: Kalite; ayırt edici özellikler.

Perspektif: Bir bakış açısı.

Yönlendirme

Arka Taraf İçin Yön Ver

Apeks noktası, girişi tamamladığınız ve çıkışa başladığınız noktadır. Orası, arka lastiğin çekişine ve virajdan düz şekilde çıkmaya odaklandığınız noktadır.

Motosikleti kolay dönecek şekilde ayarlayabilirsiniz, o zaman viraj ortası boyunca atılmış bir çapanız var demektir. Ayarları, viraj boyunca en az eforu sarf edeceğiniz şekilde yapmalısınız.

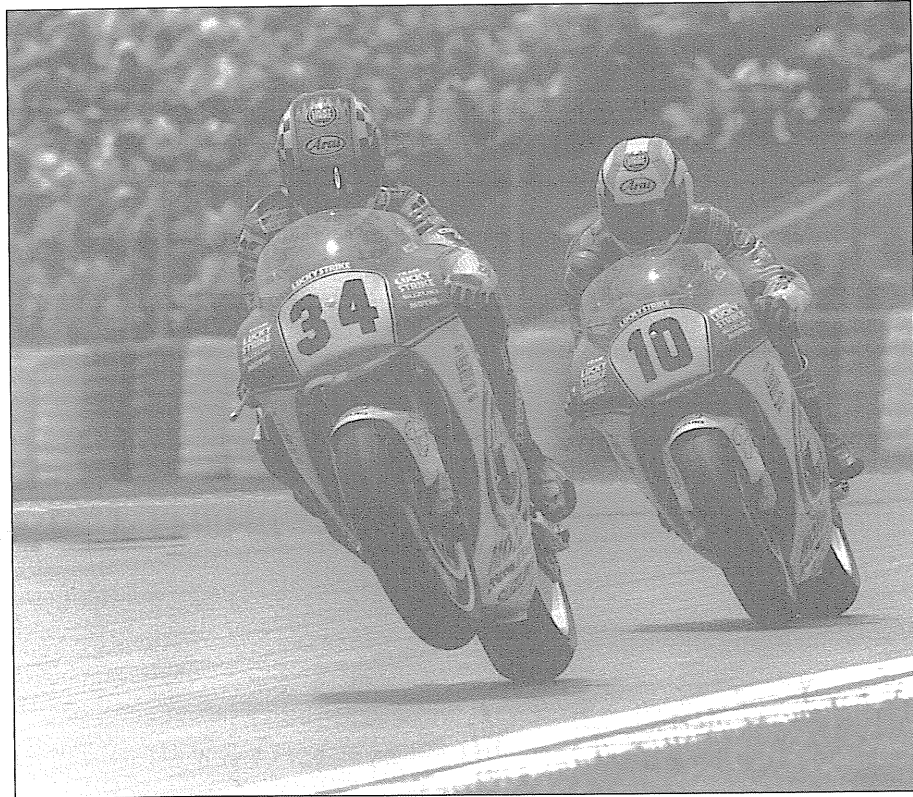
Yatmış bir motosiklet, arka lastikten gelen jiroskop etkisinden dolayı yatış açısını korur.

İki jiroskop var, o zaman bunlardan hangisi ne yapıyor? Hangisi gerçekten motosiklete yön veriyor? Ön, değil mi? Evet ve hayır.

Birkaç teknik sebep, fizik* kanunu ve mühendislik prensibine göre, şu doğru: Gidona güç uyguladığınız sürece motosiklet daha fazla yatmaya devam eder. Diğer yandan, motosiklet viraja tamamen yattıktan sonra, arka lastik makineyi "yönlendirir". Ön lastik motosikleti "döndürür" veya yatış açısını değiştirir ama motosikletin yattığı ve stabil hale geldiği andan itibaren, motosikletin ana kütlesi (gidon göbeğinin arkasında kalan bölüm) koruyacağı yatış açısını belirler.

Ön lastik zıplayıp sallanabilir; ama arkayı, yatış açısını dikte etmekten* caydıramaz*. Daha önce de Sürücü Girdileri bölümlerinde bahsedildiği gibi, elcikleri sıkı olmak sadece kontrolü kötü etkilemekle kalmayıp, bilinen bu sebepten dolayı sürücünün enerjisinin boşa harcamasına da sebep olur.

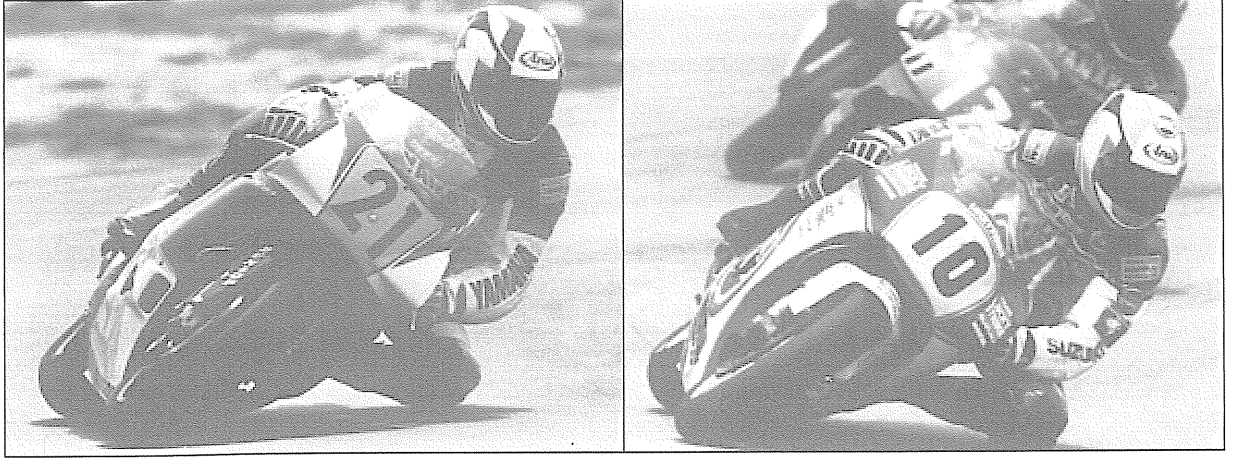
Eğer gaz kontrolünüz standartsa, motosikletin yatış açısını büyük oranda değiştirecek tek etki kayma/kavrama hareketi ya da yönlendirme girdisinden gelebilir. Bunun en ikna edici örneği, viraj çıkışında yapılan kafa kaldırmalardır. Ön lastik yerden ayrılmış olmasına rağmen motosikletin yatış açısı aynı kalır!



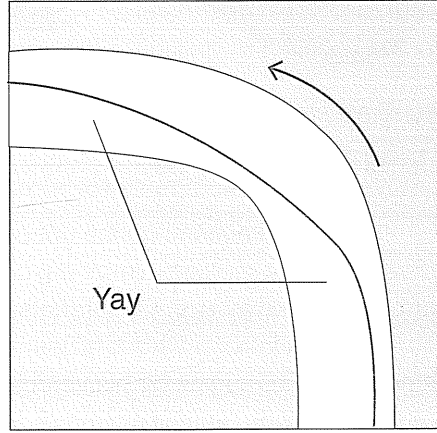
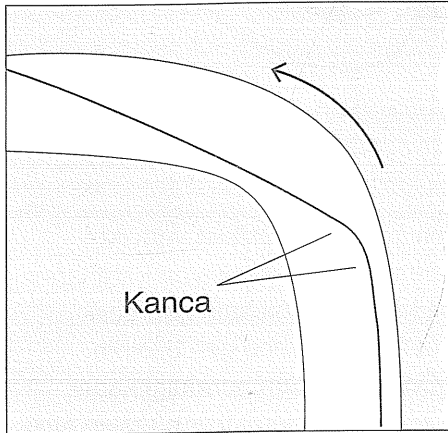
Ön Kısımın Görevleri

Bir kere viraja yattıktan sonra, ön kısım artık motosikleti yönlendirmez: Stabil tutmaya yardımcı olur, ama yönlendirmez. Yine de ön kısmın fonksiyonu hala önemlidir. Taşdığı yüzde 30 ya da kırkılık viraj yükü, aynı zamanda aynı oranda viraj hızını da temsil eder. Diğer bir anlatımla, arka lastiğe, yüksek hızla giderken yüzde 30 ila 40 daha fazla yük bindirseniz muhtemelen kaymasına sebep olursunuz.

Motosikletten daha alçakta ve iç tarafta olan sürücünün ağırlığı, diğer etkilerin yanında, motosikletin dönmesine yardımcı olur. Doug'ın, 500 cc GP yarışlarında bir yılda değişen stiline bakın.



Yönlendirme anında, o kavra ve dön hareketi için, ağırlığının önde olmasını tercih edersiniz. Bu açıdan bakıldığında gazı aşırı erken, yani motosiklet fazladan dönüş avantajını yük altındaki ön bölümden elde etmeyi bitirmeden önce açmaya başlayabilirsiniz.



Ön kısmın üzerindeki ağırlık, motosikletin viraja "kanca atmasına" yardımcı olur. Gazı aşırı erken açmak, siz onu henüz hedefine doğrultmamışken, motosikleti sabit yarıçaplı bir yaya oturtur.

Yanlış Zamanlama

İçlerinde büyük bir tümsek barındıran virajlar, bu konuya ilginç bir zorluk daha katabilirler. Road Atlanta'nın yedi numaralı virajı bunun için en iyi örnektir. Ortasında, tam apeksin yanında bir çukurlaşma vardır ve sürücüler gazı açmadan önce onu geçmeyi beklerler. Burası, yanlış bir şekilde onlar için bir Zamanlama Noktası haline gelir; tümseğin, gaz kapalıyken motosikleti titretmesinin, gaz açıkken daha da çok titreteceği anlamına geldiğini düşünürler. Fakat gerçek bunun tersidir; ön kısım fazla çalışmaktadır ve sürücülerin yüzde 95'i, bunu düzeltecek hareketi yapmadan beklerler: Gazı açmak.

Bir tümsek yüzünden sınıra ulaştığınızı zannetmek sizi durdurur.

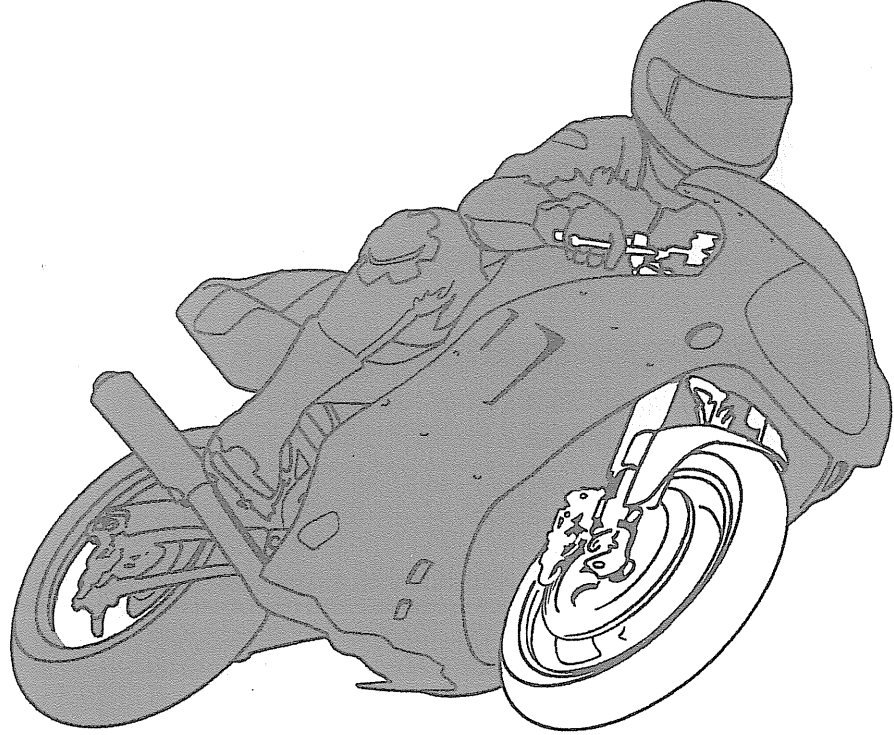
Düz veya ters açılı virajlar daha yumuşak amortisörler ister; böylece ön/arka ağırlık dağılımını koruyabilirsiniz.

Arka tekerleğin jiroskop etkisi motosikletin kütlesinin çoğunun stabilitesini yönetir.

Eğer ön taraf, arkaya göre çok yüksekte kalmış hissi veriyorsa, çatalı yukarı kaydırmak her zaman sorunu çözmeyebilir. Bu durumda yumuşak yay kullanmak faydalı olabilir.

Motosikleti çok zorladığınızda sizinle savaşılmaya başlar. Her zaman bu sınırı ararsınız ki onu yükseltebilirsiniz.

Motosiklet yatıkken arka tarafının stabiliteden sorumlu olduğunu anlamak, bu ve motosiklet kullanmanın kafa karıştırıcı olabilecek pek çok yönünü açığa kavuşturur. Süspansiyonu yedinci virajdaki tümseğe göre ayarlamaya çalışmak, koca bir zaman kaybı ve tam da bir sürücünün beynine girmesi gereken bir konu olurdu; çünkü KR'ler sürücüleri, anlayamadıkları durumlarda çekingen* yaparlar. Yukarıdaki gibi sorunları sezinlemeye* başladığınızda, iş sadece daha kötüye gider.



Stabil Süspansiyon

Eğer arka kısmı (gidon göbeğinden gerisi), motosiklet yattıktan sonraki stabilite merkezi olarak düşünürseniz, diğer süspansiyon kararlarını vermek daha kolay olur. Ön tarafın sadece kendini stabil hale getirecek kadar ağırlığa ihtiyacı vardır: fazlası sert, azı ise yeterince geri bildirim sağlamayan ve muğlak bir his verecektir. Ön lastikte tam gerektiği kadar ağırlık olduğunda, yeri iyi kavradığı ve de arkanın gösterdiği yönü takip ettiği hissini verecektir. Başka bir deyişle, çizginizi takip eder.

İnsan ön kısma ve çarpacağı tümseklere tepki vererek, neticede daha çok çalışmış oluyor. Başlı başına bir KR gibi: Ön tarafın sallanacağı öngörüsünde bulunup gaz vermekte tutuk davranıyorsunuz. Motosikleti kaydır/kavra metoduyla döndürerek kendinize biraz yardım edebilirsiniz; ama başlangıçta büyük oranda doğru döndürmüş olmanız gerekir ki bu da her virajda kullanabileceğiniz bir teknik değildir.

D.G.

Tanımlar

Fizik: Madde ve enerji ve ikisi arasındaki etkileşimin bilimi.

Dikte etmek: Şartlara aldırmadan emir vermek.

Caydırmak: Hareket etmesini engellemek veya vazgeçirmek.

Çekingen: Önceki bir deneyimi nedeniyle korkmuş, aşırı derecede güvensiz, ihtiyatlı.

Sezinlemek: Önceden hissetmek veya bilmek.

Notlar

Yönlendirme

Kurallar

O anda o virajda hatanı telafi etmeye çalışmazsın, düzeltmek için bir sonraki turu beklersin.

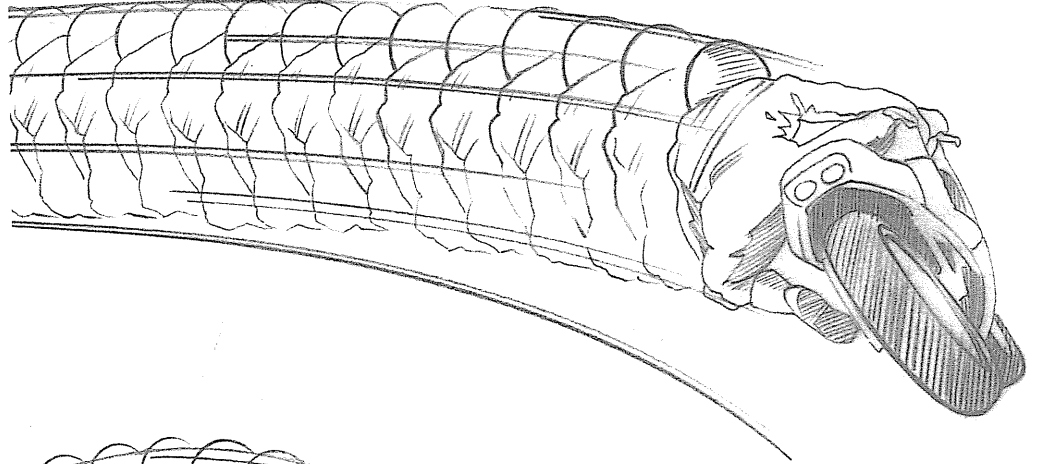
Siz, bir virajda motosikletinize kaç defa yön veriyorsunuz? Doğru sayının kaç olduğunu tahmin ediyorsunuz? Doğru olan, dönüş başına tek yönlendirme hareketidir. Bu, yönlendirmenin bir numaralı kuralıdır.

Bizim "viraj ortası yön düzeltmeleri" (eklenen bir veya daha fazla yönlendirme girdisi) adını verdiğimiz olgu, bir takım normal KR tetikleyiciler tarafından harekete geçirilen bir Kurtulma Reaksiyonudur: Viraja çok hızlı, çok geniş girmiş, virajda kaybolmuş vb olabilirsiniz. Viraj girişinde yaptıkları hataları düzeltme arzusuyla, sürücüler yön değişikliklerini, yukarıdaki hatalarla gelen belirsizlikle başa çıkacak geniş kapsamlı* bir sönümleyici* ya da tampon* olarak kullanırlar.

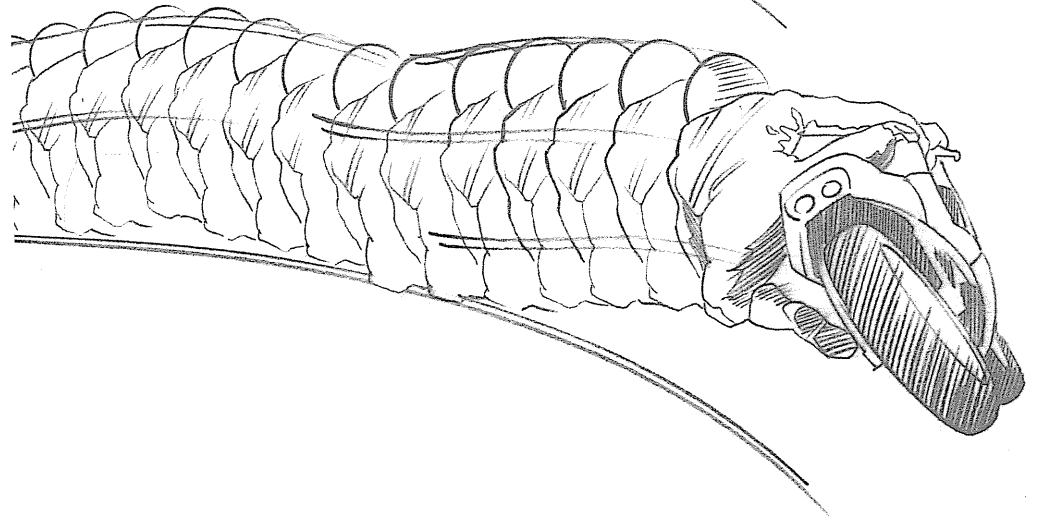
Virajı dönebileceğinize dair kendinize güvenmeniz gerekir.

Viraj ortası yönlendirme düzeltmeleri Kurtulma Reaksiyonları tarafından yaratılırlar*. Bunun yanında ne yazık ki bu sürücü hatası, KR'ler tarafından üretilen tüm diğerleri gibi, makine teknolojisinin özüne ve iyi kontrole terstir.

Temiz bir çizgi, bir numaralı yönlendirme kuralıyla başlar: Her virajda tek bir yönlendirme girdisi.



Viraj ortası yönlendirme düzeltmeleri, zincirleme sürücü hatalarını başlatabilir ve hatta bir kaymayla sonuçlanabilir.



Kapat/Aç + Yat

Bunun nasıl olup da bir KR olarak çalıştığını anlıyor musunuz? Sürücü, hoşuna gitmeyen bir durum (örneğin fazla dışarıya açılmak) görüyor ve yönlendirme yaparak düzeltmeye karar veriyor; fakat o REAKSİYON anında, direkt sonuç olarak, yatış açısının değişeceğini (daha fazla yatacağını) fark etmiyor. İster inanın, ister inanmayın, bu hata gazı kapama/açma kadar yaygındır.

Bu hatanın bir bileşeni* olarak, genellikle bir gaz kapama/açma hareketi, yönlendirme "düzeltmesiyle" birlikte gelir ve süspansiyonu ve çekişi etkileyen fazladan, istenmeyen yük değişimlerine sebep olur. Alternatif olarak eğer sürücü standart gaz kontrolüne sahipse ancak viraj ortasında yönlendirme "düzeltmesi" yapıyorsa, gazı açıyor VE yatış açısını artırıyorsa, motosikleti daha az stabil hale getiriyor ve çekişi düşürüyordur. Bu her durumda bir hatadır. Tek yönlendirme hareketi idealdir.

Düşük Hızda Kaymalar

Yıllar boyunca, öğrenciler bana veya eğitmenlerime gelip, okulun motosikletlerini bir virajda kaydıkları anlattılar. Tur sürelerine bakınca (genellikle olması gerekenin 15 saniye altında), bu hikâyeler bizi hayretler içinde bıraktı.

Sır perdesi, bu öğrencilerin tipik şekilde viraj ortası yönlendirme düzeltmelerini, gaz kontrolü hatalarıyla (kapa/aç) birlikte yaptıkları ortaya çıkınca aralandı; virajlar boyunca küçük kesik kaymalar yaratıyorlardı. Pek çok durumda sürücü, hatalarını (1) stabilite kazanmak için motosikleti dikleştirilmesi, (2) aşırı derecede dışarı savrulması ve (3) sonra, pistten çıkmamak için motosikleti daha da fazla yatırmasıyla birleştirerek ilerliyordu. (Bazı durumlarda pist dışına çıkıyorlardı).

Başa Çıkabileceğinizden Fazlası

Bu farklı hataları pek çok değişik şekilde gözlemleyebilirsiniz; fakat en kötüsü, dönüşü tek bir yönlendirme girdisiyle başaramadığınızda, başa çıkabileceğinizden fazlasıyla karşılaşmaktır. Neden? Motosiklet için ideal senaryo, tek bir yönlendirme hareketidir. GP videolarını izleyin ve yarış idolünüzün bir virajda yatış açısını kaç defa değiştirdiğini görün.

Kurallara bakıldığında, her zaman istisnalar* vardır ve bu da onlardan biridir. Sanırım her virajı, her seferinde doğru alabilen kimse yoktur. Viraj içinde yapılan küçük yönlendirme değişikliklerinden utanmanız gerekmez. Yol tutuş kaybı ve motosikleti istenen çizginin dışına atan tümsekler, en iyi sürücüler tarafından bile düzeltilir. Ancak, lütfen şunun farkında olun; bu düzeltmeler tam arkalarındaki sürücüler tarafından bile fark edilmeyebilirler çünkü çok cüzi, çok zarif* ve hızlı veya kesik olmayan şekillerde yapılırlar.

Bu düzeltmelerin yüzde 90'ının da gereksiz olduğunun, bunların gerçekten, içinde bulunduğunuz duruma karşı gelişen KR'ler olduğunun bilincine varın. Pek çok sürücü, gaz kontrolü hatalarının gereksiz olduğunu,

Ön tarafın kavrama miktarını anlamaktan ve onun "altınızda" kalmasını sağlamaktan daha zor hiçbir şey yoktur, bu alışılması en zor konulardan biridir,

kapatıp/açmak yerine gazı açık bırakabileceklerini fark eder. Benzer şekilde, viraj ortası yönlendirme düzeltme işleri sadece gereksiz çalışmalardır. Biz bunu Superbike School'da defalarca kanıtladık; sürücünün omzunun üzerinden bakan bir kamerayla, viraj başına beş yönlendirme değişikliğine kadar tespitlerimiz oldu ve bunların hiç biri gerekli değildi! Orijinal yönlendirme girdisi, sürücüyü aynı noktaya getirecekti!

Ayarlayın ve Unutun

Buradaki temel kural şudur: Tek bir pozitif hareketle yönlendirme işini tamamlayın ve bu konuya daha fazla dikkatinizi harcamayın. Viraja bir kez yattıktan sonra, daha ilginç ve önemli olabilecek başka konular var. Bir virajda ne kadar az yönlendirme değişikliği yaparsanız o kadar iyidir. Viraj başına bir yönlendirme hareketi mükemmeldir.

Viraj ortasındaki açma/kapamalar ve yatış açısı ayarları, aşırı hızlı veya aşırı yavaş yönlendirmenin sınırlarını bilmemenizden kaynaklanır. Sırf, kullanabileceğiniz aralığı iyice hissetmek için, çabuk ve yavaş yönlendirme hareketlerini denemelisiniz. Öğrencilerle çalıştığınızda, hareketi ilk doğru yapışlarını görebilirsiniz, gergin değildirler. Kendi sınırlarımı ne zaman aştığımı çok iyi bilirim. O zamanlarda yere düşmemek için dizimi kullanırım.

D.G.

Tanımlar

Geniş kapsamlı: Geniş çeşitliliğe sahip nesnelere veya durumları kapsayan.

Sönümleyici: İki veya daha fazla nesne arasındaki etkileşim tehlikesini azaltmak için kalkan veya yastık olarak kullanılan herhangi bir alet ya da malzeme.

Yaratılmak: Başlatılmak; kök almak.

Bileşen: Artıran veya eklenen öğe.

İstisnalar: Kuralları desteklemeyen durumlar.

Zarif: Fark edilmesi güç olacak kadar az.

Notlar

Yönlendirme

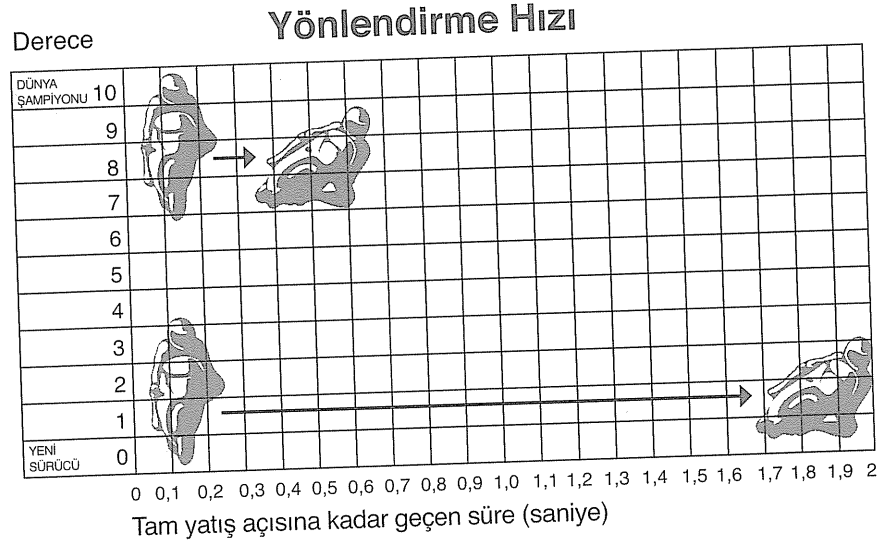
Uyuşuk Dönüşler ve Dönüş Ölçeği

Bazı bölümleri hızlı geçebilen bazı korkusuz adamlar vardır; ama bunun sebebini bilmezler ve düşerler.

Her virajda motosikletinizi “çevirmek” veya yönlendirmek için belirli bir zaman harcıyorsunuz (dik konumdan yatık konuma geçiş). Bu çok önemli görevi gerçekleştirmek ne kadar zaman ve ne kadar dikkatinize mal oluyor? En iyi sürücülerin bunu ne kadar çabuk yapabildiğini hiç fark ettiniz mi? Bu sadece üstün ekipmanlara sahip olmalarından mı kaynaklanıyor?

Motosikletinizi ne kadar hızlı yatırdığınız/yönlendirdiğiniz, 1’den 10’a kadar bir ölçekte gösterilse, nerede olurdunuz? Buna sizin yönlendirme hızınız dersek ve MotoGP ya da Superbike yarışçıları 10’uncu seviyedeyseniz, siz neredesiniz? Pek çok yol sürücüsünde, 2,0 saniyelik yönlendirme hızını gözlemlemek mümkünken, (sizin idolünüz bunu 0,5 saniyede yapabiliyor), ben ortalama sürücüyü ölçekte 3 veya 4’üncü seviyeye yerleştirirdim. Ölçekte yukarı tırmanmak için ne gerekir ve siz bunu NEDEN isteyesiniz? Sizi, motosikletinizi daha çabuk şekilde yönlendirmekten alıkoyan nedir?

“Çabuk Yatış” oranınız nedir? Bu motosiklet kullanımının gerektirdiği anahtar yeteneklerden biridir.



Yönlendirme KR'leri

Açık olalım; motosikleti çabuk şekilde yatırmak korkutucudur: Altınızdan gideceğinden korkarsınız; çabuk şekilde elde edilmiş, yatık bir pozisyonda sahip olunan çekiş gücü insanda şüphe uyandırabilir; ayrıca bu yönlendirme sonunda motosiklet yatar; ki bu da en klasik KR tetikleyicilerden biridir. Yeni sürücüler genellikle motosikleti çok çabuk yatırarak veya yüksek yatış açıları kullanarak kendi sınırlarını aşmak istemezler.

Yatış Açısı Kredi Kartı

Garip şekilde, istememelerine rağmen, "stresli" virajlarda yol sürücüleri hızlarının gerektirdiğinden çok daha fazla yatış açısı kullanırlar; pek çok yarışçı da aynısını yapar. Bu, yatış açısı kredi kartıdır: Ödenebilir (güvenli şekilde daha fazla yatılabilir) veya ödenemez (şasi egzoz, karenaflar vb yere sürtmeye başlamış) olsa da biraz daha zorlarlar! Sıklıkla sürücülerin motosiklet parçalarını yere sürttüklerini gördüm; yönlendirme ve yatışı iyi anlayan bir sürücünün aynı virajda, aynı motosikletle, 10 ya da 15 km/s daha hızlı gitmesi mümkün olacak ve hala kullanabileceği yatış açısı kalacaktır! Daha yüksek yatış açıları daha mı iyi? Daha az yatmış olmayı ve aynı hızda gitmeyi tercih eder miydiniz?



Sıklıkla yere yapışarak dönmezsiniz.

Pek çok sürücü, daha önce oluşan bir sorunu çözmek için motosikletlerini daha fazla yatırır. Yatış açısı krediniz olması iyidir; ama onu kullanmak her zaman iyi değildir.

Hata: Aşırı Yatış

Bir motosiklet, yatış açısı arttıkça, potansiyel* anlamda daha az stabil hale gelir

Siz daha yatıklaştıkça, durum daha kötüye gider. Örneğin, tümsekler, dalgalanmalar ve kaygan malzemeler, motosiklet daha çok yattığında motosikletin titremesine veya kaymasına daha kolay sebep olurlar. Ayrıca, görmüş olduğumuz gibi, gaz kontrolünün stabilite üzerinde çok büyük bir etkisi vardır; siz daha çok yattıkça, gaz kontrolünüz daha iyi olmalıdır. Tabii ki viraj bağımlıları olarak biz bu durumu seviyoruz; ta ki KR'ler tetiklenip tüm oyunu bozana kadar. O zaman sürüşün bu önemli bölümü için hedeflerimizi* ve amaçlarımızı* belirleyelim ve onu kontrol edelim.

Yönlendirmenin amacı, yön değişiklikleri yapmaktır. Yönlendirmenin hedefi, virajı doğru, (seyretmekte olduğunuz hıza göre) mümkün olduğunca düşük yatış açısıyla geçmektir.

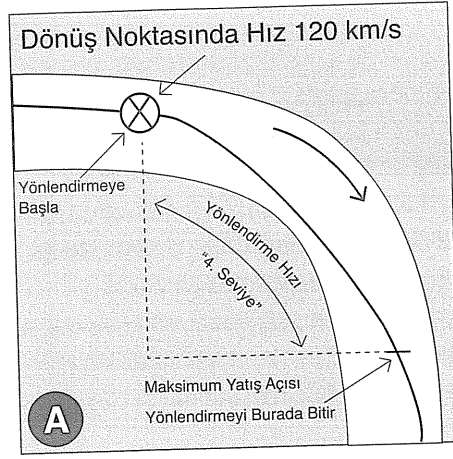
Yönlendirme Hızı, Yatış Açısı ve Hız

Herkes, hızınız arttıkça, bir virajı dönmek için daha fazla yatmanız gerektiğini bilir. Değil mi? Peki, katılıyorum. Hızınız arttıkça, sizi dışarı "iten" daha fazla merkezkaç kuvveti üretilir ve daha yüksek bir yatış açısı bu gücü dengeler* ve çizginizi korumanızı sağlar. Fakat bu, hikâyenin tamamı değildir. Bu noktayı hayal edebilmek için basit bir viraj çizelim ve hıza, dönüş noktasına*, maksimum yatış açısına, çizgiye ve sürücünün yatış hızına karar verelim. Aşağıdaki "A" resmine bakın.

Aşırı yatış açısıyla, ya lastiğiniz biter ya da bir şeyleri sürtüp lastiğinizi havaya kaldırırsınız.

Kullanabileceğim fazladan yatış açım olduğunu fark ettim ve onu kullanmayı denedim; ama tur sürelerime faydası olmadı.

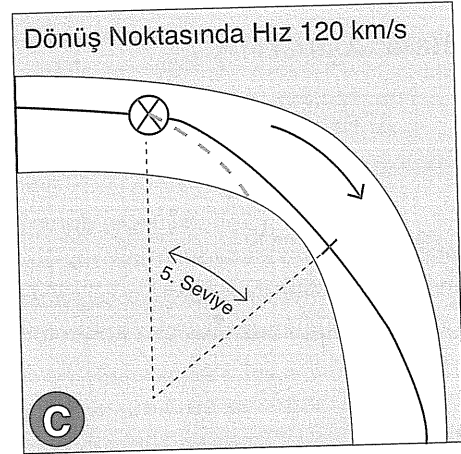
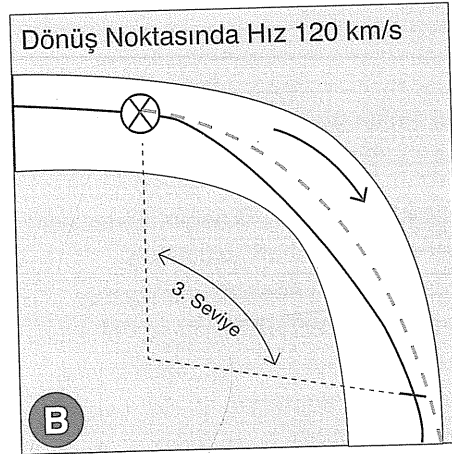
Bu hızda, bu viraja giriş noktasını kullanarak ve bu motosikletin maksimum yatış açısını kullanarak, dördüncü seviyedeki bu sürücü, bu viraji başarıyla geçti.



Virajı bir sonraki geçişte (B Resmi) sürücümüz tembelleşiyor ve motosikleti biraz daha yavaş yönlendiriyor; fakat aynı dönüş noktasını, hızı ve maksimum yatış açısını kullanıyor. Motosiklet nereye gidecek? Tabii ki açığa (kesikli çizgi).

Bu virajı üçüncü geçişinde sürücümüz aynı hız, aynı dönüş noktası ve maksimum yatış açısını kullansın ama daha çabuk bir yönlendirme hızına sahip olsun. Şimdi nereye gidecek? Fazla içeri.

Eğer sürücü yönlendirme hızını düşürürse, virajın dışında kalacaktır (B). Eğer fazla hızlı yatırırsa fazla içeride kalacaktır (C).



Pist yüzeyine daha az, kendi sürüşünüze daha çok dikkatinizi verin. Bir defa kendinize güveniniz gelince, her seferinde işaret noktanızın üzerinden geçebilirsiniz ve diğer konular üzerine çalışabilirsiniz.

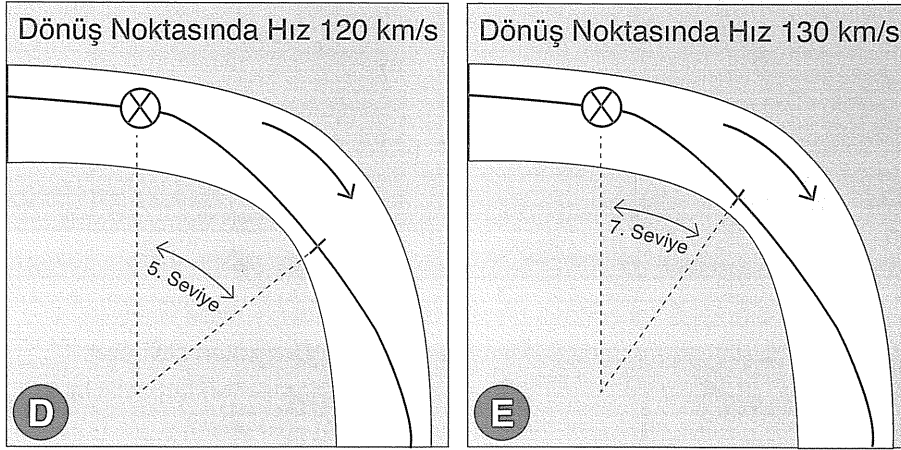
Doohan, çok yüksek miktarda yatış açısıyla işini çözebilen tek kişiydi.

Bire bir aynı dönüş noktası, çizgi ve hızı, ancak daha çabuk bir yönlendirme hızı kullanarak bu virajı (Resim C) dönebilir mi? Seçenekleri nelerdir?

1. Daha geç bir dönüş noktası işe yarayabilir ama belirlediğiniz nokta zaten işe yarıyorsa siz olsanız bunu yapar mıydınız? Muhtemelen siz de o da yapmazdınız.
2. Gazı daha erken açmak. Belki, eğer yapabilirse.
3. Motosikletin açığa, orijinal çizgisine gitmesi için gazı daha sert açmak mı? Bu bir ihtimal.
4. Gazı hem daha erken hem daha sert açmak mı? Yine: belki.
5. Daha az yatış açısı kullanmak mı? (Resim D) Kullandığı yatış açısı onu çime çıkardı. Neden olmasın?!

Tüm seçenekler arasında 5 numaralı olan, kadeğından daha fazla kapı açıyor. Örneğın, daha az yatış açısıyla dönmeye karar verdikten sonra, virajı daha hızlı geçmeye karar vermek ve artakalan yerden mesafeyi kullanırken kendi çizginizde ve yolda kalmak daha kolay olacaktır.

Peki ya sürücü bu virajdaki hızını artırmak isterse ne olur? Eğer aynı çizgiyi ve dönüş noktasını korumak isterse yine daha çabuk şekilde döndürmesi gerekecek.



Daha az yatış açısıyla motosikleti daha çabuk yatırmak (D), o hızda işi çözer; ama daha hızlı gitmek isterse, motosikleti daha çabuk döndürmesi gerekecek (E).

Şimdi ne biliyoruz? Belirli bir hız için, motosikletinizi ne kadar daha çabuk çevirirseniz, o kadar daha az yatış açısı kullanırsınız. Daha az yatmak, istenen bir durum mudur? Evet. Daha fazla yatma mesafesine sahip olmak size (gerektiğinde yol veya pist üzerindeki tehlikelerden kaçmak için) bir güvenlik alanı sağlar mı? Evet. Daha az yatık olduğunda motosiklet daha stabil midir? Evet. Fazladan yerden yüksekliğiniz varken daha hızlı gidebilir misiniz? Evet. Daha az yatık olduğunuzda çekişiniz daha iyi midir? Evet. Bu durum, yönlendirmenin temel hedefiyle örtüşür mü? Evet. Bunların hepsine katılıyor musunuz?

S virajlarda, hızlı yön değıştirme esnasında ne kadar az yatış açısı kullanırsanız, viraj boyunca motosikleti (bir yandan diğđerine) o kadar az hareket ettirmeniz gerekir.

En önemli nokta, ne kadar çabuk olduğunuzdur, ne kadar ileri yattığınız değil. Bir öğrenciye tek bir virajı nasıl dönebileceğini gösterdiğimde, bu onların daha çabuk olmaları için kapıyı açıyor.

D.G.

Tanımlar

Potansiyel anlamda: Mümkün ama henüz gerçekleşmemiş.

Hedefler: Gayeler; ulaşılması istenenler.

Amaçlar: Bir şeyleri yapmak için sebepler.

Dengeler: Küçük farkları kapatır; Karşı ağırlık olarak çalışır.

Dönüş noktası: Yol üzerinde, yönlendirmeyi başlattığınız kesin nokta veya yer.

Yönlendirme

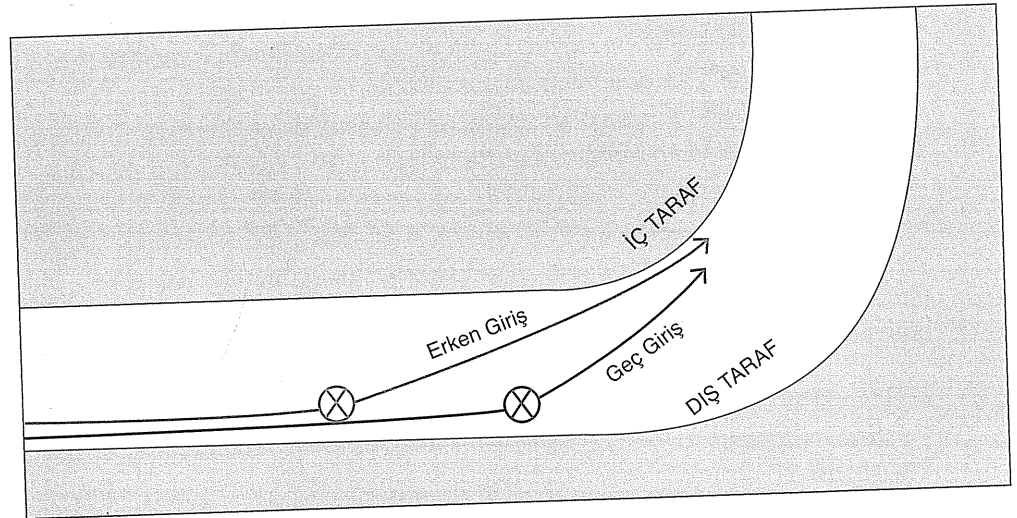
Garip Çizgiler ve Çabuk Dönüş

Erken Dönüş Hataları

Apeks noktasını belirlemek, sizi konforlu bir çizgi aramaktan kurtarır ve sizi alçak girişlerden korur.

Yönlendirme konusunda tembel olan sürücüler, yüksek viraja giriş hızlarını, her zaman motosikleti olması gerekenden erken çevirerek dengelerler. Bu, 4, 5 ve 6 numaralı Kurtulma Reaksiyonlarının hepsinin bir arada çalıştığı mükemmel bir örnektir. Başka çözüm yolu yokmuş gibi görünür. Eğer dönüşe erken başlamazsanız, yüksek hızdan dolayı motosiklet hemen açığa savrulacakmış gibi gelir ve muhtemelen dikkatiniz virajın iç tarafına kilitlenmiş olur (güvenli, dostane alan) ve siz de yavaşça oraya yönlenmeye başlarsınız, muhtemelen freni de uzatırsınız.

Aşırı erken yapılan giriş, yarı çapı azalan bir viraj yaratır ve kitapta yazılı tüm hatalara bir kapı açar: yönlendirme, gaz, fren, sürücü girdisi ve görüş. Yaygın bir hatadır.



Bu, sürücülerin "hızlı gitmeye çalışırken" yaptığı ilk ve en kolay gözlemlenebilecek hatadır. İçeriye girişte alçak çizgiyi seçerek, sürücü kısaca aşırı hızlı giriş tetikleyicisini satın almaya* çalışır. Bu sürücü hatasının derdi, her seferinde 1, 2, 3, ve 7 numaralı KR'leri de harekete geçirmesidir.

Bu tür alçak çizgiler yarışlarda kısa dönemli kazançlar sağlayabilir; çünkü diğer sürücüyü geçebilir ve gazı açmasını engelleyebilirsiniz; fakat uzun vadeli düşündüğünüzde, genellikle bir sonraki viraja ulaştığınız sürenin uzamasına sebep olacak ve hız kaybetmenize neden olacaktır.

Alçak girişler sizi fazla uzun süre yatık tutar.

Bu, fazladan iş anlamına gelir; çünkü motosikleti en azından iki defa çevirmeniz gerekecek ve sonrasında viraj çıkışında çok sert bir hızlanma sizi terletecektir. Bunun yanında, en azından virajın bir bölümü boyunca ekstra yüksek bir yatış açısı kullanmak zorunda kalacaksınız. Bunların tümü dikkat ister ve hatalara gebe bir durum yaratır; kolaylıkla tetiklenen KR'ler de cabası. Bunlar, tembel yönlendirmelerin sonuçlarıdır.

İki Numaralı Yönlendirme Kuralı

Kural nedir? Her virajda, mümkün olduğunca çabuk yön değiştir.

Mümkün Olduğunca Çabuğun anlamı şudur: Virajın taleplerine göre. Açıkçası, otoparkta 15 km/s ile giderken çok sert bir yatış yapmazsınız; çünkü düşersiniz. Üst sınırlarda (örneğin 190 km/s ile alınacak bir viraja gelirken), motosikleti o kadar çabuk çeviremezsiniz. Düşmezsiniz; ama 190 km/s ile giden bir motoru aniden yatıramazsınız; çünkü jiroskop etkisi aşırı güçlüdür. Öyleyse, mümkün-olduğunca-çabuk, viraj için biçilmiş kaftandır*; ancak her zaman M.O.Ç. olunmalıdır.

Viraj hızlandıkça siz motosikleti o kadar yavaş çevirirsiniz; çünkü aksi halde motosikletin dengesi bozulur.

Sürücünün Çabuk-Dönüş Teknolojisi

Sürücünün motosiklet üzerindeki vücut hareketi, bu tür hızlı dönüşleri yapmanın anahtarıdır. Sarkarak sürüş tekniğinin bu kadar iyi çalışmasının bir sebebi de vücudun hali hazırda motosiklet üzerinde, siz onu yatırırken stabil bir konumda olmasıdır. Tekniğin bir bölümü, bu pozisyona, yönlendirme hareketini yapmadan epey uzun bir süre önce geçmektir; genellikle tam gazı kapamadan ya da frene basmadan öncedir, yani erken.

Genellikle yeni sürücüleri hem sarkıp, hem aynı anda motosikleti yönlendirmeye çalışırken görmek mümkündür. Bu büyük bir hatadır ve sadece motosikletinizin dönüş noktasında titremesine sebep olur.

Yarışçıların Avantajı

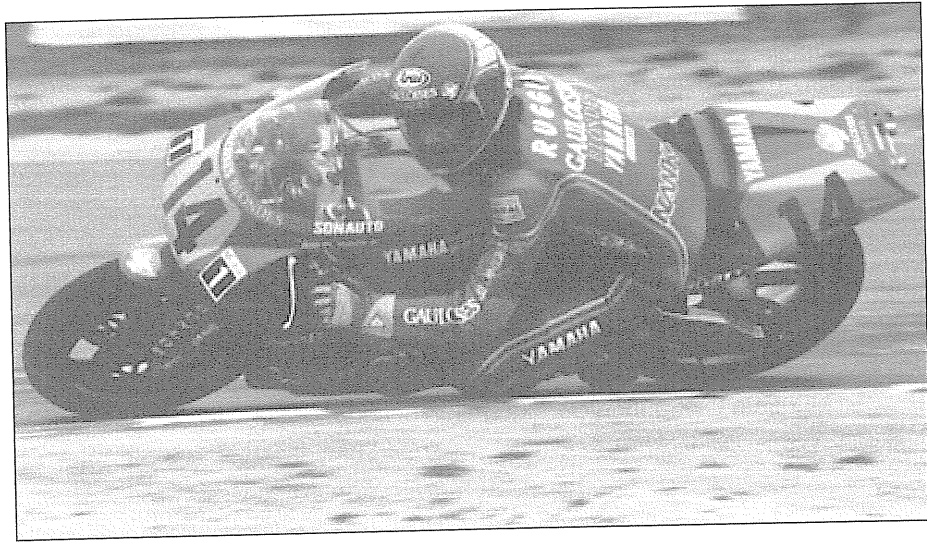
Buradaki konu, ne kadar çabuk döndüğünüzdür ve sarkma tekniğinden dolayı yarışçıların aşikâr* bir avantajı vardır. Dizinin, onun yatış açısı ölçeği olduğunu bildiğimiz gibi, ona çabuk dönüşü konusunda pozitif geri bildirim verdiğini de unutmamalıyız; bu da onun yatış açısı KR'leriyle başa çıkmasına yardımcı olur. Bu KR sadece iki konunun belirsizliğinden kaynaklanır:

1. Ne kadar yatık durumdayım?
2. Ne kadar yatabilirim?

Eğer her seferinde ne kadar yatabileceğinizi ve ne kadar yatmış olduğunuzu tam olarak bilseydiniz, daha çabuk dönmek konusunda öz güveniniz daha yüksek olur muydu? Dizinizi bir yatış açısı ölçer olarak kullanmak bu soruyu her seferinde cevaplar. Eğer motosikleti çabuk şekilde döndürebilseydiniz ve sonra yatış açınız üzerinde çok az veya sıfır dikkat sarf etseydiniz, viraj kabiliyetiniz nasıl görünür, nasıl hissettirdi?

Motosikleti aşırı hızlı çevirmek onu sarsacak veya sizi virajın içine götürecektir.

Dizi dışarı açma tekniğini kullanmak yarışçının çabuk yatış açısını tam olarak bulmasına yardımcı olur.



Ne kadar yatabileceğiniz (en yüksek güvenli açı) makinenizle olan deneyiminizle cevaplanır; fakat her spor motosiklette, diziniz, siz maksimum güvenli yatış açısına ulaşmadan uzun süre önce yere degecektir. Deneyimli bir sürücü, dizini kullanarak bu sınırı birkaç virajda bulabilir! Ondan sonra çabuk dönüşlere hazırdır.

“Saldırı” halindeyken, kendinizi iç tarafta bulursunuz; çünkü içeri bakarsınız ve dönüş noktasını kaçırsınız. Yavaşlayın, dönüş noktanızı bulun ve bu sefer doğrusunu yapın. Doğruluk, hızdan daha önemlidir. Kendinizi tatmin olmuş hissetmenizi sağlar. Sarkmak, yarışçının teknikler paketinin bir parçasıdır. Ayakkabımın ucu ve dizim yerdeyken sınırın bu olduğunu bilirim, eğer daha ileri gidersem lastiklerin yerden ayrılacağını bilirim.

D.G.

Tanımlar

Satın almak: Ödeme yapmak ya da rüşvet vermek.

Biçilmiş kaftan: Belirli bir durumun ihtiyaçlarını karşılamak için ayarlanmış.

Aşikâr: Karıştırılması imkânsız; kolayca algılanabilir.

Notlar

Yönlendirme

Hızın Anahtarı

Sizi, virajlara şu anda sizin girdiğinizden daha hızlı girmekten alıkoyan nedir? (Viraj ortasındaiken) kaç kez viraja giriş hızınızın daha yüksek olabileceğini fark ettiniz? Gerçekte aslında hızlı değilken, viraja yaklaşırken hızınızın fazla yüksek olduğunu tam olarak size ne işaret etti? Bu durum sanki KR'ler devredeymiş gibi görünüyor, değil mi? Haydi, bu duygunun yönlendirmeyle ilişkisini ve doğru yapıldığında nasıl bir his verdiğini anlayalım.

Eğer tereddüt ediyorsanız kendinize tam olarak güvenmiyorsunuzdur.

Bir viraja yaklaşırken, motosikleti döndürebileceğinizden emin olmanıza rağmen, aşırı hızlı gittiğinizi hissettiniz mi hiç? Ya da motosikleti çevirebileceğinizden emininseniz, giriş hızınız size fazla yüksek gelir mi? (Bu, aynı sorunun iki farklı şekilde soruluşudur). Ankete tabi tutulan 8.000 öğrencinin tümü, anında hayır dedi. Ben de hayır diyorum. Siz ne dersiniz? Bir adım ileri gidelim ve şunu soralım: eğer çabuk dönüş kabiliyetiniz ölçeğin çok daha yükseklerine taşınmış olsaydı, bazı virajlarda, şu anda sizi korkutmakta olan hızlarda girmek konusunda güven içinde* olur muydunuz? Size bir şey "satmaya" çalıştığım fikrine kapıldınız mı? Haklısınız, buna uğraşıyorum.

Ortak Payda*

İsteseler de sürücülerin virajlara daha hızlı girmemeleri için sebepleri vardır, örneğin*: viraji tanıımıyordum; açığa savrulacağımı sandım; fazla yatırmam gerekecekti; karşı şeritten arabalar geliyordu ve benzerleri, esas* kötü sonuç çekişi kaybetmek. Bunların her biri birbirinden ayrı, farklı sebepler gibi görünse de bunların anlamı, motosikleti döndürme kabiliyetinize karşı güvensizliğiniz olduğudur. Bu tereddüde verilen tepki iki bölüm içerir: (1) Fren basılı veya gaz kapalı kalmak; (2) Hedeflenenenden daha erken veya daha yavaş yönlendirme yapmak.

Hız Kararı

Yönlendirmenin İkinci Kuralı (mümkün olduğunca çabuk) başka işlere de yarar. Bir viraja hızlı girme kararı, daha çabuk bir yönlendirme hareketiyle birlikte gelmelidir, çünkü aksi halde açığa savrulursunuz. Yiğitla gereksiz yatış açısını, tembel yönlendirmelerle harcayabileceğinizi biliyoruz; ama burada bir başka aynı derecede önemli düşünce geliyor. Çabuk dönüş kabiliyetleriniz, sizin viraj giriş hızınızı belirler. Bitti. Hikâyenin sonu.

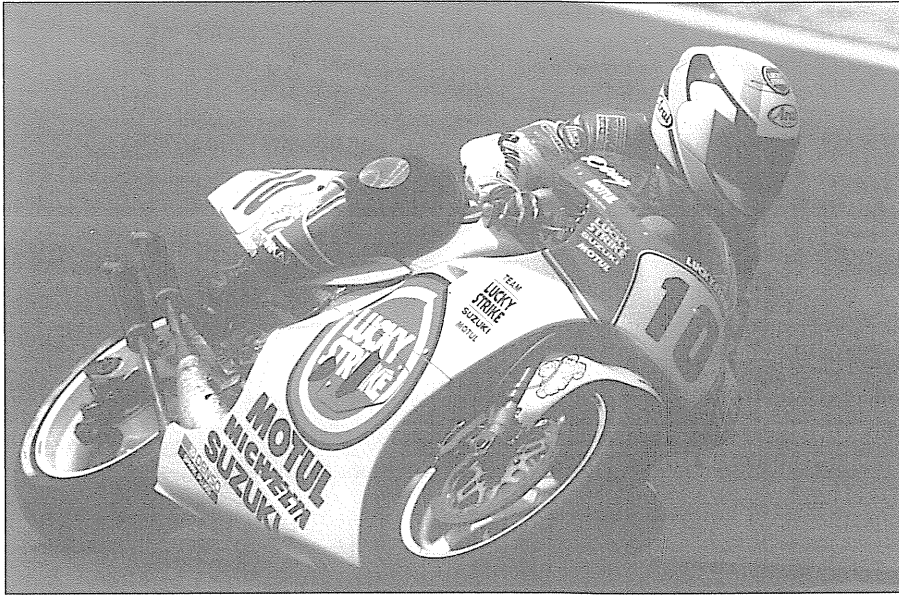
Bu konuyu değerlendirmenin birkaç farklı yolu vardır. Eğer motosikleti var olan hızda döndürebileceğinize dair kendinize güveniniz tamsa KR'leriniz tetiklenmez. Eğer değilse, tetiklenir. Çok basit. Çözüm: Dönmeyi öğrenin. Eğer motosikleti daha çabuk döndürmeyi öğrenemezseniz ve tüm yerden yüksekliğinizi kullanmışsanız ne olur? İşiniz bitmiştir. Bu siz ve motosiklet için sınırdır.

Not: Bu sınırın ötesine geçmek, çekişi kaybetmek demektir. Pek çok üst seviye sürücünün planında virajlara kayacak veya ön lastiği itecek* kadar hızlı girmek vardır. Bu, örneğin geçişler gibi bazı durumlarda işe yarayabilir; ama kaymanın bitmesini beklemek sizi gazdan çok uzun süre uzak tutuyorsa sizi yavaşlatabilir.

Aşırı Çabuk Dönmek

Aşırı çabuk dönebilir misiniz? Evet. Motosikleti, lastiklerin üzerine aniden binen yükün, çekişlerini tamamen kaybetmelerini sağlayacağı kadar çabuk çevirmek mümkündür. Bu gerçek sınırdır. Bu ne kadar sıklıkla gerçekleşir? Kaç kez birinin döndüğünü, ön lastiğini kaybettiğini ve düştüğünü gördünüz (frenleri aşırı sert kullanma ve aynı anda dönme durumları haricinde)? Bu durum çok enderdir. Gaz açıkken yapılan kazaların buna oranı 500'e 1'dir. Gayet açık olan diğer istisna, ıslak, kaygan yüzeylerde aşırı çabuk dönme. Süspansiyonun, çatalın sonuna dayanacağı kadar yumuşak ayarlanması da viraj girişinde yol tutuş kaybına sebep olabilir.

Ben, motosiklet yanlış ayarlanmadıysa veya pistte bir şeyler yoksa motosikleti, ön tarafı kaybedecek kadar hızlı döndürebileceğinize inanmıyorum.



Freni taşımaya devam ederken motosikleti çevirmek ustalık isteyen bir iştir.

Çabuk Dönüş KR'leri

Yönlendirme yeteneğinizin seviyesi ne olursa olsun, sınırı aşmak kesinlikle KR'lerinizi tetikler. Aslında, KR'ler, sürücünün işi tersten yapmasına sebep olur. "Aşırı hızlı giriş" düğmesine basılır ve sürücü, aslında yönlendirme hızının artması gerekirken kendinden ve ne yapacağından emin olmadan yönlendirme hızını düşürür. Tabii ki hala frenleri sert şekilde sıkarken yönlendirme hızınızı artıramazsınız. Daha önce de yazdığım gibi, pek çok profesyonel sürücü, viraj girişinde ön lastiği hafifçe iten (kaydıran) bir hız arar. Bu onlara, hedefleyecekleri, fakat aşmayacakları gerçek sınır verir.

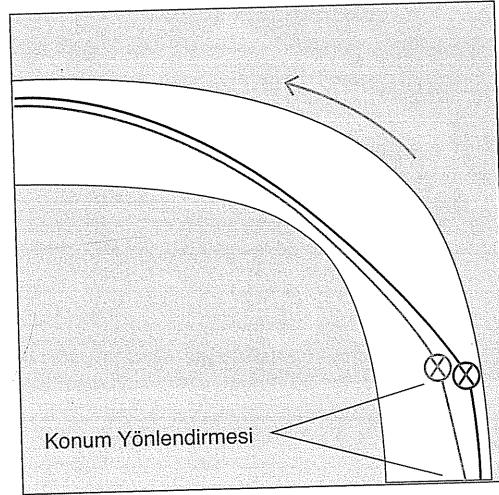
Pistte Konumlanma

Eğer pistin tamamını kullanmanız gerekmiyorsa, kullanmayın. Gereksiz miktarda fazlasını kullanıp zaman kaybedebilirsiniz.

Bazı yatış açısı değişiklikleri çabuk şekilde yapılmamalıdır. Motosikleti, viraj girişinde doğru konuma getirmek (ana yönlendirme hareketinize hazırlamak) için yapılan tembel bir dönüş, iki yönlendirme girdisi yapmak gibi görünebilir. Bu yönlendirmenin ilk ve ikinci kurallarını (tek bir yönlendirme girdisi ve mümkün olduğunca çabuk) ihlal edebilirdi; ama etmez. Bu, pistte konumlanmadır ve kullanışlı olduğu durumların birkaç örneği aşağıda:

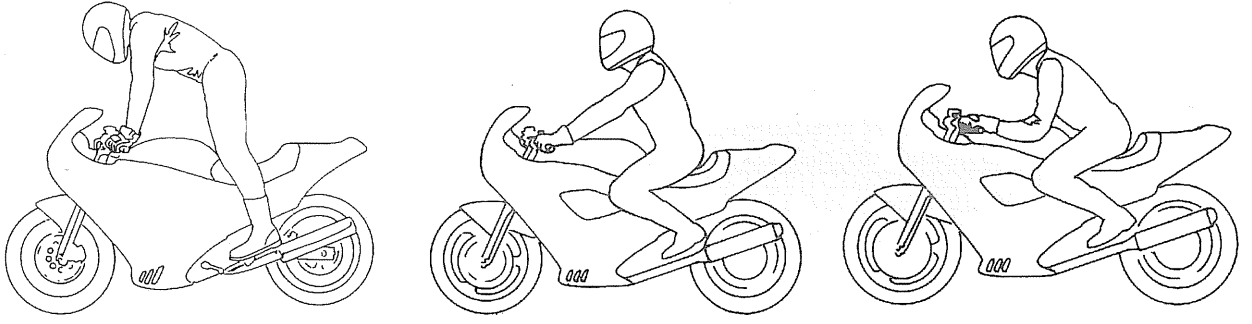
1. Virajın girişi çok geniş, dönüşe en kenardan başlamak zaman kaybı olacaktır.
2. İvmelenme esnasında yapılacak yönlendirme değişimi motosikleti aşırı sallayacaktır.
3. Motosikleti, dönüş noktası için çabuk şekilde konumlandırırken, yavaş dalıp, frenle birlikte viraja giriş yapmak ön lastiğe aşırı yük bindirip, ön lastiğin kilitlenmesine sebep olabilir.
4. Viraj girişindeki kötü bir tümseğe tam kafadan ve motosiklet neredeyse dik* konumdayken girilmelidir; motosiklet sonra çabuk şekilde çevrilir. Tümsek üzerinde çabuk dönüş hareketini yapmak veya yüksek bir yatış açısı kullanmak amortisörlerin dibe vurmasına sebep olur ve çekiş kaybına sebep olabilir.

Eğer mecbur değilseniz, tüm yolu kullanmak gerekmez. Konum yönlendirmesi, sadece motosikleti ana yönlendirme hareketi için olmasını istediğiniz yere götürür.



Çabuk Dönüş İyileştirmesi

Fren esnasında ve viraj girişinde kolların gergin olması motosikleti döndürmeyi çok daha zorlaştırır. Yönlendirmenin en verimli* yolu ön kolunuzu yere paralel tutarak enerjinizin tümünü yönlendirmeye vermek ve bir kısmını, elcikleri aşağı iterek heba etmemektir. Dirseklerinizi düşürdüğünüz her bir derecelik açıyla birlikte, anında "daha güçlü" (ve daha çabuk dönebilen) biri olursunuz.



Dönme İçin Gereken Güç

Bir çift elciğe ne kadar basınç uygulayabilirsiniz? Eddie Lawson ve Freddie Spencer 1970'lerin sonları ve 1980'lerin başlarında, 1000 cc'lik Superbike'larının standart bıyık formu gidonlarını büktiler! İnanmak için görmek gerekir, değil mi? Görebileceklerinizden biri, modern zamanlarda üretilen şasi tasarımıdır, bu tasarım, ortadan bükülmesinden kaynaklanan titreşimler olmadan sürücülerin daha çabuk dönmesine yardımcı olur.

Modern çevresel şasilerin*, 1970'lerde ve 80'lerde üretilen titreşimli v şasilere nazaran iki temel avantajı vardır. Modern şasiler:

1. Sürücü, yönlendirme girdisi yaptığında tekerlekleri aynı hizada tutarlar.
2. Lastiklerin üzerine viraj yükleri bindiğinde tekerlekleri aynı hizada tutarlar.

Çevresel şasi, bir motosiklet çabuk çevrildiğinde ortaya çıkan KR'leri önlemek için, çok yüksek teknoloji bir çözümdür. Çabuk dönüşler eskiden şasiyi bir yay gibi bükerek ve bunu size viraja giriş titreşimleri olarak geri öderdi. Büyük, aşırı yüklü bir tur motosikletini çabuk çevirmek size hala bu 1970'lerin yarış motosikleti korkusunu yaşatmayı başarabilir!

Hatalar

Aşırı yavaş şekilde yönlendirme yapmak, pek çok hata için kapıları açar:

1. Fazla erken dönmek.
2. Fazla dışarı savrulmak.
3. Gazı yeniden açmak için fazla uzun süre beklemek.
4. Viraj ortasında yönlendirme düzeltmeleri yapmak.
5. Çok fazla yatış açısı kullanmak.
6. Elcikleri kaskatı tutmak.

Sınır

Viraja giriş hızınızın önündeki ana sınır, ne kadar çabuk yönlendirme yapabildiğinizdir. Bu yeteneği geliştirmek, viraja girişteki güveninizi, başka

Gidonun üzerine tam yukarıdan uygulanan bir basıncın hiçbir etkisi yoktur. Dirseklerinizi indirdikçe yönlendirme girdileriniz hem güçlenir hem de daha verimli hale gelir.

her şeyden fazla artıracaktır ve KR'lerle birlikte, yukarıda bahsedilen hataların altısını da çözmenize yardımcı olacaktır. Bunu güvenli şekilde yollarda çalışabilir misiniz?

Dönmeyi öğrenin.

Motosikleti yönlendirirken ona güven duymak için bolca pratik yapmak gerekir. Kendinizi frenleri bırakmak için zorlamalı ve aleti döndürmelisiniz. Sadece dönüş hareketinin, tek başına hızı düşürdüğünü hatırlamalısınız. Yol sürücülerinin, bunu bilmedikleri için aynı anda hem fren yapıp hem döndüklerini görüyorum ve her zaman düşük bir giriş hızıyla idare etmek zorunda kalıyorlar. Viraja girişle ilintili KR'lere takılıyorlar. Bence freni viraj içine taşımak yerine, freni bitirmek ve sonra yönlendirmenize güvenmek doğru öğrenme yöntemidir.

D.G.

Tanımlar

Güven içinde: Kendinden emin; şüphesiz olmak.

Ortak payda: Bir grubun tüm üyelerinin ortak özelliği veya karakteri.

Örneğin: Örnek olarak veya şunlar gibi.

Esas: Önem veya boyut olarak en büyük olan. Maksimum.

Dikey: Dümdüz yukarı ve aşağı doğru; ayakta.

Verimli: En küçük atık veya gereksiz eforla, etkili şekilde hareket etmek.

Çevresel Şasi: Ana şasi profillerinin, gidon göbeğinden başlayarak, salıncak pivot noktasına kadar motorun dışından dolaşarak geçtiği şasi tipi.

Notlar

Notlar

Yönlendirme

Dönüşün Üç Aleti

Motosikleti yönlendirirken kullanılan üç ana alet vardır.

1. **Ne Kadar Çabuk** - Yavaşça yönlendirmek veya çabukça yatırmak; bu daha önce anlatıldı.
2. **Ne Kadar** - Yatış açısında olduğu gibi; bu da daha önce anlatıldı.
3. **Nerede** - Başlangıcınız olan Dönüş Noktası.

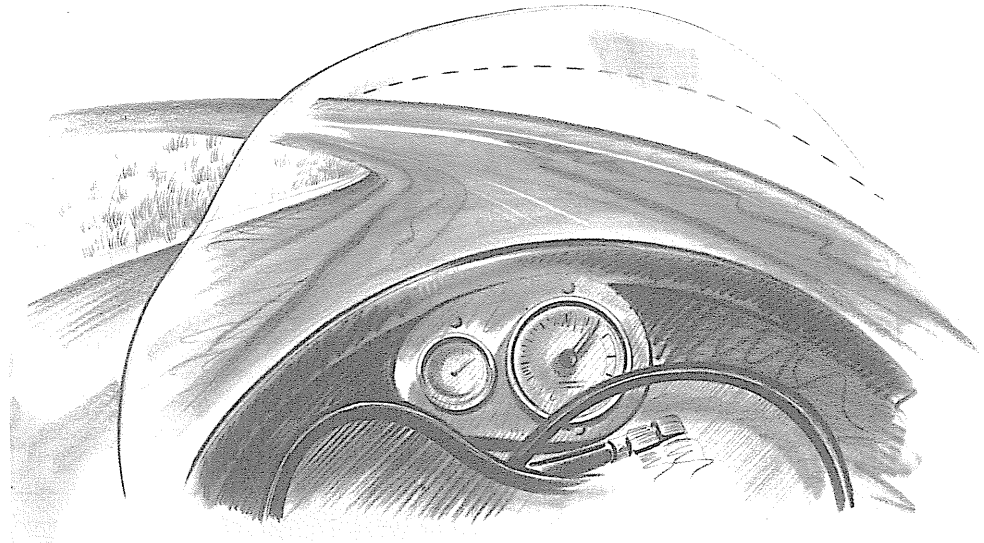
Bunların üçü de sürücü gelişiminin önünde mekanik sınırlandırmalar ve Kurtulma Reaksiyonları şeklinde engeller olarak ortaya çıkıyorlar.

Bir Numaralı durumda, **Ne Kadar Çabuk** dediğinde, gelişimin önündeki engeller, bitik lastiklerle ve tamamen yüklü bir Gold Wing'i döndürmeye çalışan bir sürücüyü hayal ederek anlaşılabilir. Buna karşın, profesyonel bir sürücünün, yarış motosikletini viraja yatırmasını izlediğinizde nispeten daha kolay olduğunu görürsünüz. Bu durumda, siz bir Öğrenci (yavaş yönlendiren) ya da Yatırmacı (çabuk yönlendiren) veya ikisinin arasında biri olursunuz. Yine görüyoruz ki KR'ler ana engellerdir.

İki Numarada, **Ne Kadar**'daki mekanik sınırlandırmaları gözünüzde canlandırmak kolaydır: Bir Harley chopper'la, MotoGP motosikleti arasında kullanılabilir yatış açısı anlamında su götürmez bir fark vardır; bunu, viraj ortasında chopper'ın arkasından saçılan kıvılcımlardan anlamak çok kolaydır. Aşırı yüksek yatış açısı korkusu, tüm zamanların en klasik panik butonlarından biridir.

Üç Numara, **Nerede** ise kısmen, belirli bir motosikleti ne kadar çabuk ve ne kadar yönlendirebildiğinize bağlıdır. Muhtemelen bir Dragstar 1100'ü çok geç bir dönüş noktasına götürüp, aniden yatırmazsınız. Ayrıca, erken bir dönüş noktası kullanımı neredeyse tamamıyla KR'ler tarafından üretilir ve en yaygın viraj hatalarındandır.

Açık yolda veya pistte Viraja Giriş Noktanızı seçmeniz gerekir. Bu biraz pratik ister ve gerçek değerini anlamanız gerekir. Bunun hakkında bilgi sahibi olup, pratik yaparak gerçek değerini kavrayabilirsiniz.



Nerede Dönmeli

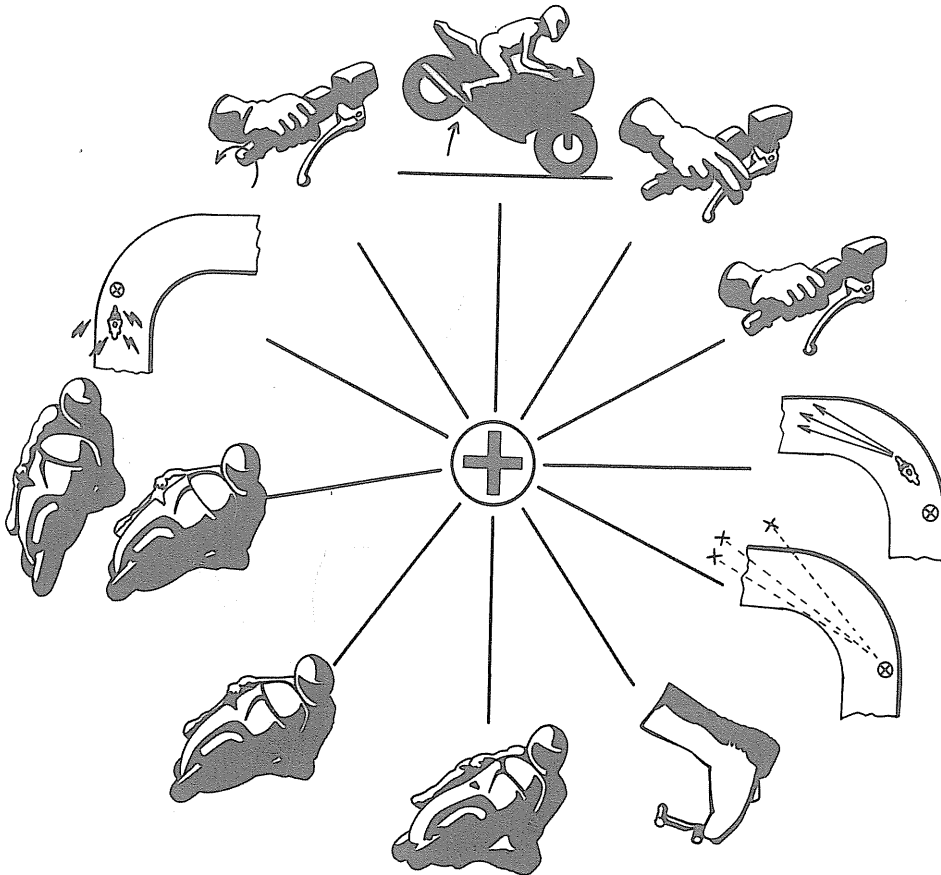
Peki, bir viraj nerede başlar? Motosikleti nerede yönlendirmeye başlarsanız, orada. Bir viraja her yaklaştığınızda bir dönüş noktası seçer misiniz? Seçmelisiniz. Eğer bir dönüş noktanız yoksa, dönmeye nerede başlarsınız? Genellikle KR'lerinizin sizi tetiklediği noktada.

Dönüş noktası, motosikleti yönlendirmeye başladığınız yol üzerindeki kesin bir pozisyon veya yerdir.

Dönüş noktaları seçmek ve onları kullanmak, genel viraj girişi paniği ile başa çıkmak için zaruri* bir alettir. Ayrıca keskinlik ve tutarlılık için bir sürücünün sahip olabileceği muhtemelen en önemli alettir. Seçilmiş bir dönüş noktanız olmazsa, viraja giriş noktasına karar verme yetkisini "kaderin rüzgârlarına" bırakmışsınız demektir. Uygun dönüş noktaları bulmayan ve kullanmayan sürücüler pistte hırpani görünürler; viraja girişleri keskin ve temiz görünmez, bazen viraja girerken birkaç küçük yön değişikliği yaparlar ve genellikle gazı açmakta tereddüt eder veya gazı açıp kapatırlar. Bu, 6 numaralı Kurtulma Reaksiyonunun başka bir örneğidir: Etkisiz yönlendirme.

Büyük Karar/Kararsızlık

Herkesin bir dönüş noktası vardır; bunu bilinçli seçip seçmedikleri anahtar noktadır. Önceden kararlaştırılmış bir viraja giriş noktası, verdiğiniz en önemli kararlardan biridir (eğer bu kararı verirsiniz). Önemlidir çünkü pek çok şey bu karara bağlıdır. Haydi bunların bir listesini yapalım:



Dönüş noktam en yüksek öneme sahiptir ve virajı aldığım esnada, diğer herşey daha az öneme sahiptir.

Dönüş noktanız olmazsa tüm virajı heba edersiniz. Her şeyi düzenli tutmalısınız; eğer virajda erken bir hata yaparsanız çizginizden çıkarsınız ve viraj içindeki işaretlerinizi de kaçırsınız.

Uygulamada, bu basit alete (Dönüş Noktasına) bağlı olan on bir önemli sürücü kararı vardır. (metne bakınız)

Benim apeksim, virajı girişten çıkışa bölen hayali bir çizgi ve üzerinden geçmek istediğiniz bir noktadır.

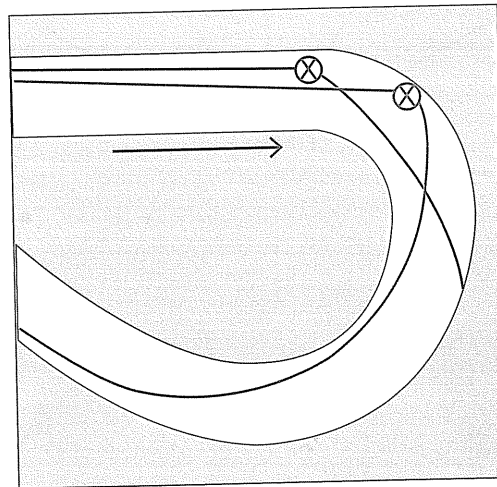
1. Ne kadar hızla viraja yaklaşabileceğiniz.
2. Nerede frenlemeye başlayacağınız.
3. Nerede vites düşüreceğiniz.
4. Nerede frenleri bırakacağınız.
5. Ne kadar çabuk veya yavaş şekilde motosikleti yönlendireceğiniz.
6. Nerede tekrar gazı açacağınız.
7. Ne kadar hızlı veya yavaş şekilde gazın tekrar uygulanabileceği.
8. Ne kadar yatış açısı kullanabileceğiniz.
9. Motosiklet tamamen yatık vaziyete geldiğinde nereye bakacağınız.
10. Kaç tane (eğer yaparsanız) yönlendirme düzeltmesi yapacağınız.
11. Nerede virajı bitireceğiniz (çıkışta ne kadar açığa savrulacağınız).

Lütfen bu listeye bir daha bakın. Bunlar önemli mi? Basit bir başlığı alın, vites küçültmek gibi mesela ve bunu yapmak için fazla uzun süre beklediğinizi düşünün. Bu durum, frenleri bırakmayı ve yönlendirme yapmayı birbirine aşırı derecede yaklaştırmaz mı? Yaklaştırabilir. Bir dönüş noktasına sahip olmak size vites küçültme işinin tam olarak ne zaman bitmiş olması gerektiği hakkında iyi bir fikir vermez mi? Bunun herkes için büyük bir sorun olduğunu söylemiyorum; ama gereksiz küçük hatalardan oluşan bir zincirleme reaksiyon yüzünden tüm virajı heba edebilirsiniz.

Daralan yarıçaplı virajlara geç girin ki tüm viraj boyunca hızlanabilin.

Dönüş noktanızı bir alet olarak kullanmanın önemini gösteren bir başka örnek, azalan yarıçaplı virajlarda karşımıza çıkar. Aşırı erken seçilen bir dönüş noktası, yukarıda sayılan 11 noktanın tümünde sorunlar yaratır. Dönüş noktaları sürücülerden sürücüye büyük değişiklikler gösterebilir: Herkese uygun mükemmel bir dönüş noktası yoktur; bu da bilerek seçilen herhangi bir dönüş noktasının varlığının, hiç var olmamasından iyi olduğunu gösteriyor. Bu konuyla ilgili bir yönergemiz zaten var: Eğer Bir Numaralı Gaz Kuralı'nı uygulayamıyorsanız, denemeniz gereken ilk düzeltme, dönüş noktanızı değiştirmek olmalıdır.

Azalan Yarıçaplı bir virajı ayarlamak, viraja giriş noktası aletiyle mümkün olur. Bir Azalan Yarıçaplı virajın doğru viraja giriş noktasını bulmak, dönüşünüzü iyi gaz kontrolüne uygun şekilde "ayarlar".



Trafik ve Hatalar

Trafik ve hatalar, her ikisi de dönüş noktasını değiştirebilir. Diğer yandan aklınızdan çıkarmayın ki bilerek seçtiği bir dönüş noktasına sahip kişi, nerede olduğunu bilir; buna sahip olmayan ise bir parça kaybolmuştur. Bir dönüş noktasını kaçırmak, size başka bir şeyin daha değişeceği bilgisini anında verir; siz onu zor yoldan öğrenmek zorunda kalmadan.

Kendinizi zorladığınız her an, motosikleti aşmaya başlarsınız: sonra da daha da sert sürerek hatalarınızı kapamaya çalışırsınız. On denemenin dokuzunda bu işe yaramaz.

Aleti Bileyin

Bir dönüş noktası bir alettir ve tüm diğerleri gibi, alışkanlık ister. Yol sürücüleri aynı 11 sürüş amacıyla* karşı karşıyadır. Normal sürüşün rahat akışı, dönüş noktalarını bulmak ve kullanmak için mükemmel bir çalışma ortamı sunar. Sürüşünüzün, tüm hızlarda keskin olmaması için bir sebep yok. Aynı zamanda, eğer dönüş noktalarını düşük hızlarda bulamazsanız ve onları kullanamazsanız, yüksek hızda onlara ihtiyaç duyduğunuzda sihirli bir şekilde aniden belireceklerini düşünmeyin.

Yarışlara gidin ve en iyi sürücülerin, dönüş noktaları konusunda ne kadar titiz olduklarını izleyin. Bu, en iyi sürücülerin, en belirgin özelliklerinden biridir. İster bilgiden, ister hissiyattan kaynaklansın, onların dönüş noktaları aşırı derecede doğrudur; bazen, bütün bir yarış boyunca, bir turdan diğerine sadece birkaç santimetre değişir.

Serbest Dikkat

Sıklıkla, sürücüler temel hatalarını daha hızlı giderek kapamaya çalışırlar; hızlı sürüş akışının onları "ileri taşıyacağını" umarlar. Taşımaz; çünkü sürüş hataları hızla birlikte büyür; genellikle de dönüş noktası seçmemek hızlı gitme tehlikesinin kendine çektiği KR'lere kapıyı açar.

Hızlı gitseniz daha kolay olacağını düşünürsünüz, ama olmaz.

Dönüş noktaları kullanmadan sürerek, başa çıkabileceğiniz tüm heyecanı yaşayacak ve büyük miktarda adrenalin salgılayıp tüketecek olduğunuz doğru olsa da tur zamanınızın iyileşmesi zor olacaktır. Yukarıda listelenen 11 maddenin tümü, panik düğmesini tetikleme potansiyeline sahiptir. Her biri, tamamını değilse de serbest (esaret altına alınmamış) dikkatinizin, en değerli varlığınızın, bir kısmını, belki tamamını tüketebilir.

Dönüş noktalarınızın varlığı ve bunları kullanmanız, dikkatinizi serbest bırakır; çünkü var olan en önemli zamanlama noktasını belirleyerek önceden düşünebilirsiniz. Tam doğru olanı yakalamanız gerçekten de çok önemli değildir. "Yanlış" dönüş noktasına sahip olmak, hiç olmamasından iyidir. Yine de dikkatinizi serbest bırakacaktır.

Her Virajın Bir Dönüş Noktası Vardır.

Sizden hızlı gidenlerin dönüş noktası olarak neyi kullandıklarını gözlemleyin.

Ne kadar hızlı ve ne kadar çok olduğu önemlidir; ama nerede olduğu kadar değil. Superbike School'da, öğrencilerin, dönüş noktası kullanmanın hissine varmaları için dönüş noktalarını yere bantlarla işaretliyoruz. Herhangi bir viraja cesurca hızlarda girebilmek için ilk önce kendi dönüş noktanızı seçmeyi öğrenmelisiniz, ister yolda ister pistte olsun. Bir dönüş noktası seçtiğinizde, o size nerede olduğunuz ve nerede olmanız gerektiğiyle ilgili bir fikir verir. Virajlara saldırmak, zamanlamanızı mahveder. Sürüş akıcı olmalıdır.

D.G.

Tanımlar

Zaruri: Elzem; kesinlikle gerekli.

Amaç: Uğrunda çalışılan veya şiddetle istenen; hedef.

Notlar

Notlar

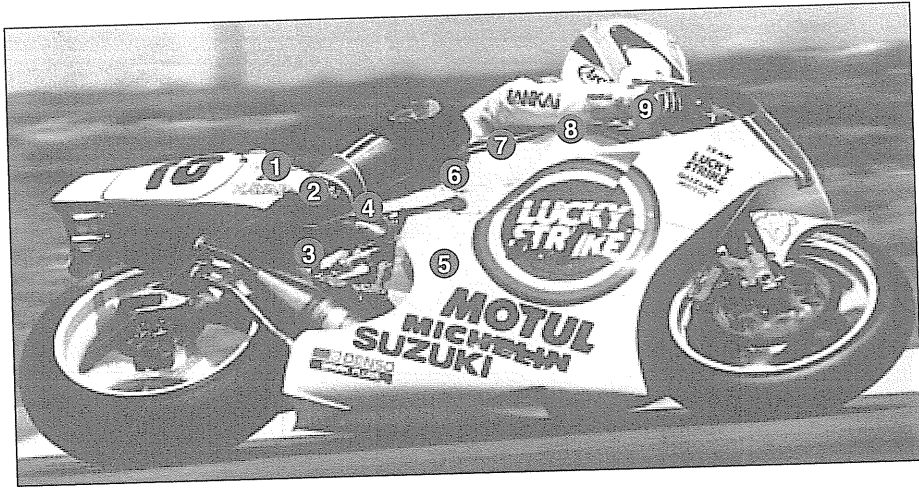
Yönlendirme

Mesnetli Yönlendirme

Motosikletinizle kaç noktada temasa geçiyorsunuz? Motosikleti yönlendirirken, hangi nokta veya noktaları Mesnet Noktanız* olarak kullanıyorsunuz? Eğer sağlam bir mesnet noktanız yoksa motosikleti yönlendirmek daha mı zordur? Herhangi bir mesnet noktası veya birkaç tanesinin kombinasyonu diğerlerinden daha mı iyidir? Hangileri makinenin dinamikleriyle* uyum içindedir veya değildir?

Motosiklete tutunmak için kullanabileceğiniz 13 farklı Mesnet Noktası vardır. Bazıları makinenin yararına, bazıları ona karşı çalışır.

- ① Sele arkası (1)
- ② Sele tabanı (1)
- ③ Ayaklıklar (pegler) (2)
- ④ Şasiye dayanan Botlar (2)
- ⑤ Ağırlık Merkezi
- ⑥ Dizler veya Kasıklar (2)
- ⑦ Karın veya Göğüs (1)
- ⑧ Önkollar (2)
- ⑨ Elcikler (2)



Yatırma Hataları

Mesnetli yönlendirme tekniği verimlilikle ilgilidir. Dikkatim, Superbike School'a gelen öğrencilerin yüzde doksanında gözlemlediğimiz bir zaftan dolayı bu noktaya çekildi. Yarışçıların lastikleri aşındırmak* veya ısıtmak için yaptıkları şekilde, çabuk bir sağ-sol-sağ dönüş göstermelerini istediğimizde, bunu başaramadılar. Motosiklet sağa ve sola gitmedi diyemem; ama sürücü, rahat ve doğru bir şekilde onunla hareket etmek yerine, motokros tarzında, motosikleti altından itiyordu.

Asfaltta giden herhangi bir motosiklette, bu hareket hem makine dinamiklerine karşı gelir hem de gerekenden daha çok yatış açısı kullanarak sürücünün kontrolüne karşı çalışır ve yönlendirme sürecini son derece verimsizleştirir. Bir virajı, aynı hızla ve daha az yatış açısıyla geçebilirsiniz, bu siz ve motosikletiniz için daha iyi olmaz mı? Tabii ki olur. Bu altınızdaki itme tekniğinin zıttı, sarkmadır. Viraj içindeyken, sarkmak tam ihtiyacınız olanı size verir: belirli bir hız için daha düşük açı. Bunu nasıl daha verimli hale getirebileceğinize bakalım.

Keşfim

250 cc GP motosikletleriyle yarışırken ilginç bir keşifte bulundum. Bu, yukarıda tanımlanan muğlak* ve hantal* yönlendirme tekniğini düzeltiyor. Road America'nın arka düzlüğünde uzun, hızlı ve süpürülerek geçilen bir

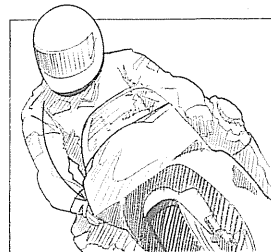
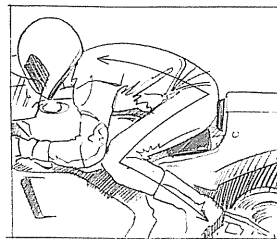
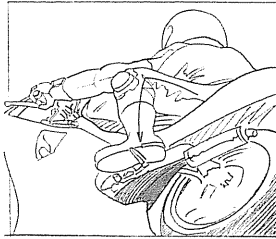
viraj var, beşinci ve altıncı viteslerde geçiliyor; burada gidona uygulanan baskının 3,0 saniye, belki daha uzun sürdüğünü fark ettim. Bu, herhangi bir motosiklette uygulayacağınız yönlendirme girdisinin iki ila dört kat fazlasıdır. Aynı zamanda, yüzeyin biraz bozuk olmasına ve benim yönlendirme yaparak hızlanmama rağmen, motosiklet normalde (o şartlar altında) olması gerektiği gibi yalpalama eğilimine girmiyordu. Titreşimsiz yol tutuştan memnundum. Bir sonraki turda, şaşırtıcı bir durum fark ettim: yönlendirme için mesnet noktası olarak dış ayaklığımı kullanıyordum.

Yalpalamanın yok olmasının sırrı çözülmüştü. Ağırlığım pegin üzerindeydi, genelde kullanılan mesnet noktası olan depo veya selenin, 30 cm aşağısındaydı. Nasıl o kadar aşağı inmişti?

Ağırlığın Yeniden Dağıtılması

Gidona, itme veya hem itme hem çekme şeklinde baskı uygularken, dış taraftaki ayaklığı mesnet noktası olarak kullanmak, sele üzerindeki ağırlığınızı düşürür ve ağırlığınızın büyük bölümünü alçakta kalan o dış pege yükler. Dış ayaklığa ağırlık vermek, motosikletin ayağa kalkmaya çalışmasına sebep olmaz mı? Kesinlikle hayır: Lastiklerin jiroskop etkisini unutmayın.

Aslında, bu şekilde ağırlığınız makinenin ağırlık merkezine* daha yakın olduğundan, motosikletin yönlendirilmesi çok daha kolaydır. Teknik olarak, anlıyorum ki motosiklet ağırlık merkezinin etrafında dönüyor; demek ki toplam ağırlığın ne kadar çoğu o noktaya veya yakınına konabilirse o kadar iyi. Bu, stabilite faktörünün de bir parçası. Vücudunuz o merkezden uzak bir uydu gibi davranmıyor. Ağırlık merkezi, motosikletin en az hareket eden noktası, o zaman ağırlığınızı ona yaklaştırmak, o ağırlığı daha az mesafe hareket ettirmek anlamına geliyor. Vücudunuz gerçekte hareket ediyor; ama motosiklet onun merkeze daha yakın olduğunu "düşünüyor" çünkü ağırlık, sele veya depo veya başka bir parça yerine pegde.



Yarışlar esnasında ön camın kaskıma çarpması gibi bir derdim var. Pegler üzerinde ayakta durduğum ve motosiklet üzerinde aktif olduğum için bu yıl birkaç tanesini kırdım.

Ayaklarınızı kullanmanız ve onların üzerinde olmanız gerekiyor.

Eğer gidonla dövüşürseniz, motosikletin kaymasına yapmasına sebep olursunuz.

Mesnet Noktasıyla dönüş ters taraftaki ayaklıkla başlar, gövdeden geçer ve elciğe ulaşır. Power Steering (güçle yönlendirme) gibi bir his verir.

Gövde Gücü

Bunun diğer bir faydası, bu pozisyonda daha güçlü olmanızdır. Sanki kamera üçayağı gibi; bacakları ne kadar geniş açarsanız, üçayak o kadar sağlam durur. Bu durumda, sürücü aşağıda, elciklerden en uzaktaki noktayı mesnet noktası olarak kullanıyor ve aynı sonucu alıyor. Motosiklet üzerindeki diğer 13 mesnet noktasından herhangi başka birini kullanmak size daha az stabilite ve daha az güç sağlar.

Ek güç, bu şekilde, elcikleri itmek veya çekmek için üst gövde* kaslarınızın daha fazlasını kullanabiliyor olmanızdan kaynaklanır. Herhangi başka bir mesnet noktasını kullanmak, oyuna katabileceğiniz kasların sayısını azaltır. Bu işi başarmanız için hepsine ihtiyacınız olduğundan

değil, daha çok kas kullanmak sadece işinizi kolaylaştırır. Her ne zaman yönlendirme yapsanız, bu hareket tüm üst gövdeniz boyunca bir dönme hareketi yaratır. Üst gövdenin daha çok kas grubunu kullanmak, onun daha az büküleceği anlamına gelir ve bu durum daha stabil bir yapı oluşur.

Alta İtme Çözümü

Kısa pist veya TT motosikletimizi de böyle çevirirsiniz. Kısa pist motosikletinizi uzun ve alçak peglerle donatırsınız, böylece onları motosikleti daha kolay çevirmek için kullanabilirsiniz.

Ya alta itme sorunu? Mesnetli yönlendirme, bu sorunu çözüyor. Dış pegden ittiğinizde, otomatik olarak motosikletle birlikte gitmeyi tercih ediyorsunuz. Mesnetli yönlendirme, alta itme hareketinin altında yatan sebebi de cevaplıyor. Alta itme senaryosunda, sürücünün sabit bir mesnet noktası yoktu ve stabilite için kendi vücut kütlelerini kullanmaya çalışıyordu. Motosikleti bu şekilde yönlendirmek, sudayken bir nesneyi uzağa itmeye çalışmak gibidir: Mesnet noktanız yoktur ve bu yüzden, nesnenin sizden uzaklaştığı kadar, aslında siz de ondan uzaklaşırsınız; bu da alta itme stiline harika bir tanımını oluşturur. Alta itme stili aynı zamanda sürücülerin, sabit kalmaya çalışırken görünür şekilde kasılmasına ve sonuçta daha çok yorulmalarına sebep olmaktadır. Bunu anlayabiliyor musunuz?

Yönlendirme Avantajları

Dizleriniz sıkı şekilde depoya kenetlenmiş, bacaklarınız yan karenajlara sıkı sıkı basıyor, karnınız ve ön kollarınız depoya, kalçanız sele arkasına ve seleye, her iki ayak katı şekilde peglere ve eller elciklere korkuyla sarılıyor olsa da sadece dış ayaklığı kullanmanın ve mesnetli yönlendirmenin vereceği stabilitenin veya gücün yanına bile yaklaşamazsınız. Mesnetli yönlendirme, sizi makinenin tasarımı ve dinamikleriyle tam bir uyum içine sokar ve yönlendirme hareketine daha önce hiç sahip olmadığınız bir stabilite kazandırır. Bunu çalışmak için biraz zaman ayırın: Başlangıçta biraz garip gelecektir.

Not: Chopperlar ve cruiserlar veya ayaklıkları selenin çok ilerisinde bir yere yerleştirilmiş motosikletler bu yönlendirme tekniğine cevap vermeyecektir. Ayaklığın konumu, dış ayaklığın, verimli bir mesnet noktası olarak kullanılmasını imkânsız hale getirir.

Ne Zaman ve Nerede

Kendinizi bu şekilde yönlendirme yapmak için yeniden eğitmelisiniz. İki yol sürüşünden ve iki buçuk saatlik çalışmadan sonra, bunun "otomatik" olarak motosikleti çevirme şeklim haline geldiğini fark ettim. Diğer yandan, bunu, yaklaşık üçüncü seviye (1'le 10 arasında) başka bir yol sürücüsü üzerinde denedim ve yaklaşık 90 dakika, genel olarak yönlendirme ve bu konu üzerinde çalışarak birlikte sürdük. Yaklaşık 20 virajın birinde, bunu garip bir şekilde yapmaya neredeyse başlıyordum!

Bunu neden anlayamadığımı çözemiyordum; sonra mesnetli yönlendirmenin, çifte ters olduğunu (daha iyi bir tanım bulamadım) fark ettim. Sadece kontra yönlendirme olmakla kalmıyor, aynı zamanda motosikletin ters tarafından mesnet alıyor. Buna ek olarak, gidona bu kadar çok güç uygulayabiliyor olmak onu germişti: Basitçe motosikleti o kadar çabuk çevirebiliyor olmaktan korkmuştu. Gerçekten de bunu başarabilmeniz için tüm "dönmek için eğiliyorum" alışkanlıklarınız ve düşüncelerinizden kurtulmalısınız.

Tüm Noktalar

13 mesnet noktasının her biri ve onların kombinasyonları kullanışıdır. MotoGP sürücülerinin çoğunun kıyafetlerinin kollarının alt tarafları, depoya yönlendirme esnasında ve sonrasında değdiği için parlamıştır. Genelde alüminyum parçalar, sürücünün botuyla aralarında oluşan ağır sürtünmeden dolayı cilalanmıştır. Diz ve kasık temas noktaları düzenli olarak parlaktır ve arkası yapışkanlı sünger yarış seveleri de aynı motosiklete tutunma işleminden, hem üzerinde gevşemek (daha önce işlendiği gibi) hem de yönlendirme için kullanıldığından (daha önce işlendiği gibi) nasiplerini alırlar. Eldivenler gevşer, avuç içleri su toplar vs. vs. Mesnetli dönüş kullanmak, size diğer mesnet noktalarını verimli ve doğru kullanma özgürlüğünü sağlayacaktır.

Dört ana kontak noktasını kullanın (itip çekmek için eller, mesnet için ayaklar). Başka birşey yaparsanız titreşimlerle başınız derde girer.

Sürüş Alıştırması

Bunu çalışmadan önce, ilk olarak piste çıkın ve şu anda hangi mesnet noktalarını kullandığınızı bulun. Sonra, mesnetli yönlendirmeyi öğrenirken, arada bir geri gidin ve önceden kullandığınız mesnet noktalarının ne olduğuna bakın ve sonuçları karşılaştırın. Ayrıca, motosikleti sağa yönlendirmenin, sola yönlendirmekten farklı olduğunu fark edebilirsiniz ve bunun sebebi gaz kolu hareketidir. Sağa gitmek için gidonu hem itip hem çektiğinizi, sol içinse sadece gidonu ittiğinizi fark edebilirsiniz. Ama bunlar hiçbir fark yaratmaz; bu yönlendirme teknolojisi yine de daha iyi sonuç verir.

Sizce buna ne ad vermeliyiz? Çaprazlama Yönlendirme mi? Mesnet alma ve yönlendirme hareketleri için vücut boyunca, sanki bir X işareti gibi ilerliyorsunuz. Merkezden Yönlendirme mi? Daha çok motosikletin ağırlık merkezinden yön veriyorsunuz. Yeni Yönlendirme mi? Bu yeni bir teknik. Ben buna mesnetli yönlendirme diyorum; çünkü kesin ve sabit bir mesnet noktasından hareket ediyorsunuz. Siz ne isterseniz deyin, bu, keskin, verimli, yüksek performanslı kontra yönlendirmenin eksik parçasıdır ve işe yarıyor.

Bunu öğrenmek için, sele veya dizleriniz gibi bir noktayı mesnet noktası olarak kullanmaya başlayıp, sonra peglere veya pege terfi edebilirsiniz. Sadece adım adım ilerleyin. Bu, motosikletin dönmesini sağlamaz, sadece yüksek hızda dönerken daha stabil olmasını sağlar.

D.G.

Tanımlar

Mesnet Noktası: Kenetlenecek, takılacak ya da hareket alacak bir nokta; bir destek, bağlantı ya da temel.

Dinamikler: Hareket ve hareketi etkileyen güçlerin birbiriyle ilişki kurma biçimi.

Aşındırmak: Yeni bir lastiğin üzerinde ilerleyerek onun yüzeyini pürüzlü hale getirmek.

Muğlak: Belirsiz, açık şekilde tanımlanmamış olan.

Hantal: Hünersiz, külfetli.

Ağırlık Merkezi: Bir cisim veya cisimler sisteminin tüm parçalarının birbirini tam olarak dengelediği nokta.

Üst Gövde: Kafa ve uzuvlar hariç insan vücudu.

KISIM

4

BÖLÜM 20

Görüş*

Uzayda Kaybolmuş ya da Ne İçin Fazla Hızlı?

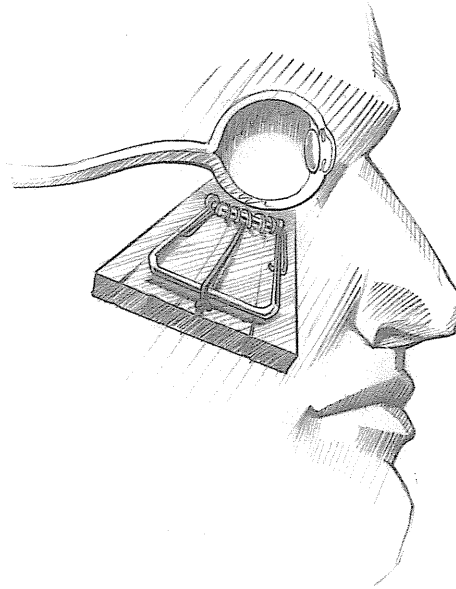
Aşırı hızlı, aşırı geniş, aşırı derin, aşırı sert, aşırı kolay yoktur; eğer belirli bir alandan bahsetmiyorsanız. Laguna Seca'daki Corkscrew (Mantar Açacağı adlı viraj) için aşırı hızlı olan, Daytona'daki yokuş için aşırı yavaş olabilir. Daytona'daki yokuşa göre aşırı yavaş ola, Corkscrew için düşünülemez derecede aşırı hızlı olacaktır. Alan, pistten piste değişir; fakat bir sürücünün alanı görüşü turdan tura, aynı viraj için değişiklik gösterebilir! Kişiden kişiye değişir: Ayşe Teyze, tüm virajların, herhangi bir hızda korkutucu derecede dar olduğunu düşünür.

KR Alanı

Bir virajın alanı/mekânını, sabit, her yönüyle* ve boyutuyla değişmez kabul edebilirsiniz; fakat uygulamada* bu doğru değildir. Bir sebeple sizin dikkatiniz (1) daralıp, korku içinde aranmaya başlayınca veya (2) bir nesneye sabitlendiğinde (3 ve 4 numaralı Kurtulma Reaksiyonları), kapılar, kitapta yazılı tüm hatalar için sonuna kadar açılmış demektir. Ayrıca, bu KR'ler gerçekten insanların başlarına geldiğinden, gerçekte görebildikleri ve kullanabildikleri alan daralır. Bu kötüdür.

Yerde kayan birini takip ederken, siz de ondan sakınmak için onu gözlerinizle takip edersiniz ve ne yaptığınızı unutursunuz.

Etrafınız hakkındaki farkındalığınızın aniden düşmesi, kısmen de olsa pratikle üstesinden gelinebilecek, kötü bir Kurtulma Reaksiyonudur.



Sürüş esnasında, verdiğiniz her karar, sahip olduğunuz, sahip olduğunuzu düşündüğünüz, hissettiğiniz ya da inandığınız alanın varlığına bağlıdır. Önem verdiğiniz her sürüş hareketinize bakın, bu hepsi için geçerlidir. Bir motosikletin iki temel fonksiyonu (hız ve yön değişiklikleri) tamamen ikisinden birini içinde gerçekleştirmeniz gereken alan miktarına bağlıdır. Araştırdığımız pek çok standart sürüş prosedüründen farklı olarak, bunda size yardımcı olacak hiçbir mekanik ekipman yoktur.

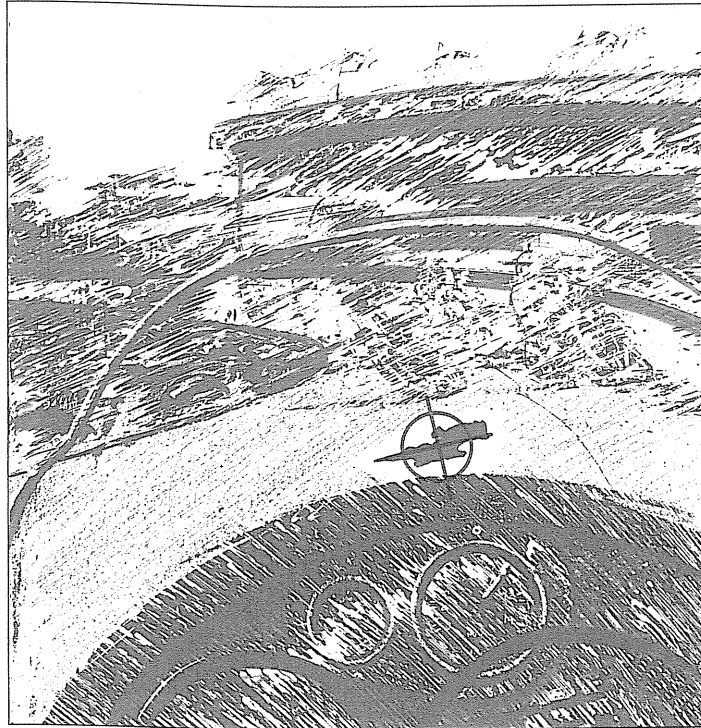
Sabit Dikkat

Hepimiz, şahsi alanımızın, en azından bir defasında KR'ler tarafından etkilendiğini biliriz. Asfalttaki bir çatlak, yol üzerinde rengi siyah veya farklı bir leke, tümsekler, rögar kapakları, beyaz çizgiler, yamalar bunların her biri bir endişe kaynağı ve dikkatinizi ele geçiren sabitlenmeye sebep olabilir. Motosiklet sürüşünde, aşırı geniş alan genellikle bir sorun yaratmaz: Yetersiz alan her zaman sorundur. Alanla ilgili KR'ler her zaman en kötüleridir.

Sürüşle ilgili tüm Kurtulma Reaksiyonu tetikleyicilerin ortak paydası "yeterince alan olmamasıdır".

Hatalı Tasarım

Alanın gerçekte veya hayali olarak kontrolsüz şekilde azalmasının vücuda hasar verme potansiyeli vardır. 3 ve 4 numaralı KR'ler bunun hemen ortaya çıkan sonuçlarıdır. Eğer kendi vücudunuzu tasarlasaydınız, hemen önüne çıkan arabaya bakacak* şekilde mi, yoksa yol üzerinde geniş bir görüş alanına sahip olacak ve kaçış alanları bulacak şekilde mi tasarlardınız? Bu tür Kurtulma Reaksiyonlarının "muhakeme seviyelerini" anlamak aslında kolay: "Gözün, sana zarar verebilecek nesnelere üzerinde olsun."



Viraj içindeyken, eğer yerde bazı bozuk lekeler varsa, onlara bakmaya eğilim gösteriyor ve virajın geri kalanını kaçıyorsunuz.

Eğer sorun yaşıyorsam, kendimi çok zorluyorum veya geriliyorsam, her şeyi çok dar görme eğilimi gösteriyorum.

Daralmış veya korku içinde aranan görsel algı = kaybolmuşluk = kararsızlık = zaman yokluğu = sonuna kadar açılmış Kurtulma Reaksiyonu Paniği. Siz buna adrenalin hücumu diyebilirsiniz: Biz buna sürücü hatası diyoruz.

İdeal Görüş

Neredeyse tüm kitabı, motosikletin sürücüsünden ne istediğini ve sürücünün, en iyi sonucu alabilmek için bu tasarım özelliklerini nasıl yönetebileceğini anlayarak geçirdik. Şimdi, sürücünün, sürücünden ne istediğine bakıyoruz: Sakin kalmak, işini yapmak ve doğru, keskin kararlar verebilmek için nasıl yeterince alan görebilir?

Bakışlarınız belirli bir mesafeye takılı kalabilir. Bunun herhangi bir standardı yok; fakat genellikle biraz ileri bakmak pek çok sürücünün işini kolaylaştırır. Wile E Coyote (çizgi film kahramanı) eğer biraz daha önüne baksaydı o kadar çok duvara çarpmaz veya o kadar çok uçurumdan düşmezdi.

D.G.

Tanımlar

Görüş: Gözlerle hissetme işi.

Yön: Bölüm, özellik veya safha.

Uygulamada: Uygulama açısından bakıldığında; gerçek kullanım açısından bakıldığında.

Bakakalmak: Sabit, genellikle fal taşı gibi açılmış gözlerle bakmak.

Notlar

Notlar

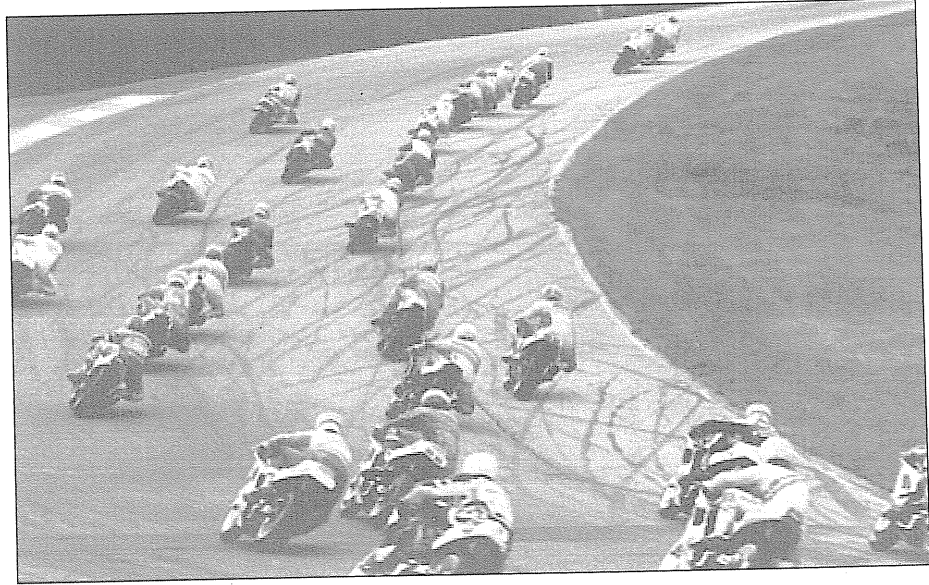
Görüş

Referans Noktaları (RN) Yeniden Değerlendiriliyor, Kopuk Bağlantı

Referans Noktaları (RN'ler) konusu, görünen o ki* herkesi tatmin edecek şekilde BİLEĞİ BÜKMEK l'de ele alınmış. Yolda veya pistte RN'leri kullanmak işe yarıyor ve tüm RN'leri kullanabildiğiniz geniş ekranlı görüşe terfi etmek ve hala tüm manzarayı önünüzde görebilmek, önemli, pratik ve kullanışlı bir araç.

Bazen, pist hakkında ve kendim ne yaptığım konusunda daha farklı bir bakış açısına sahip olabilmek için sadece diğer sürücüleri izlerim.

Bu teknolojinin tek eksik noktası, "Nasıl Göreceğiniz", Kurtulma Reaksiyonlarının daha iyi anlaşılması şekliydi. Görüş KR'lerinin her zaman "konsantrasyonu" kırdığı buluşu, bize bu engelde bir çentik açma şansı veriyor.



Biri takip mi ediyor?
Club seviyesi sürüşlerde, öndeki sürücüye çok fazla dikkat sarf edilir. Öndekini takip etmek sıklıkla görülen, KR'ler tarafından üretilen bir hatadır.

Geniş Ekran Tekrarı

Geniş ekran görüş çalışmasını yeniden hızlıca gözden geçirmeye ne dersiniz?

Birinci Çalışma:

1. Önünüzdeki duvarda bakmak için bir nokta veya alan bulun. Bu alana sabit şekilde bakın; ama bunu rahat bir şekilde yapın, delici bakışlarla* bakmayın.
2. Gözlerinizi hareket ettirmeden, tüm görüş alanınızın farkına varın, böylece önünüzdeki tüm nesnelere (bir sandalye, bir lamba, kapı, vs.), siz onlara direkt olarak bakmadan tanımlanabilir hale gelsin.

3. Hala orijinal noktanıza bakmaya devam ederken, gözlerinizi değil, farkındalığınızı (dikkatinizi) önünüzdeki nesneden nesneye hareket ettirin.

4. Bu geniş ekrandır. Biraz daha tekrarlayın.

İkinci Çalışma:

1. Gözlerinizle, görüş açınızın yaklaşık 45 derece sağında ve 45 derece solunda birer obje bulun.

2. Görüş odağınızı bir nesneden diğerine yapabildiğiniz kadar hızlı değiştirin, bunu yapmanın ne kadar zaman aldığını anlamaya çalışın.

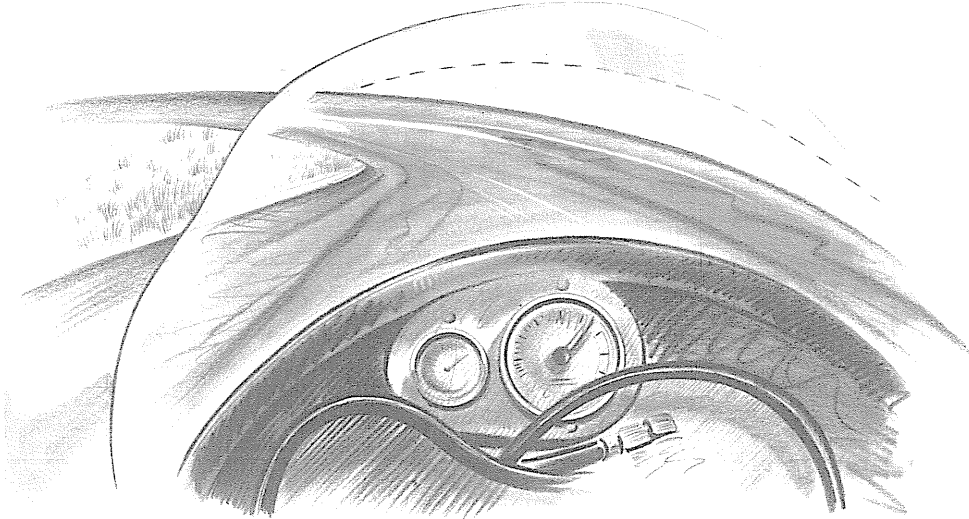
3. Önünüzdeki noktaya (birinci çalışmadaki) bakma konumuna geri dönün.

4. Bu sefer dikkatinizi (farkındalığınızı) (sağınızdaki ve solunuzdaki) iki obje üzerinde ileri geri kaydırın, bu işin ne kadar zaman aldığını anlamaya çalışın.

Hangi metot, gözlerinizi hareket ettirmek mi, dikkatinizi hareket ettirmek mi daha hızlı? Ne kadar daha hızlı? Açıkça belli ki dikkatinizi/ farkındalığınızı, görüş alanınız içinde hareket ettirmek çok daha hızlı:

Düşünce hızıyla hareket ediyor.

Farkındalığınızı, görüş alanınız içinde, gözlerinizi hareket ettirmeden kaydırmak size çevreniz hakkında esaslı, devamlı bir görsel anlayış sağlar.



Konsantrasyon Kaybı

Geniş ekran görüşün ne kadar iyi çalıştığını gördüğümüzde ve konsantrasyon kaybını düşündüğümüzde, bu bize garip gelir, çünkü konsantrasyon bir şeye odaklanmak demektir. Bu da tam yapmak istemediğimiz harekettir! Benim için bir deneme daha yapın.

1. Önünüzde dört nokta seçin, biri 50-60 santimetre önünüzde ve sağınızda olsun, biri biraz daha ileride solda ve ikisi de duvarda, biri

sağda, biri solda olsun. Bunlar, sanki yola bakıyormuşsunuz gibi, normal görüş alanınız içindeki 4 RN gibi olsun.

2. Gözlerinizi mümkün olduğunca seri şekilde birinden diğerine gezdirin, her birine gözünüzü odaklamak için mümkün olduğunca kısa bir an için durun.

3. Bunu yaklaşık 30 saniye boyunca yapın.

4. Kendinizi nasıl hissediyorsunuz?

Herkes tamamen başı dönmese de kendini en azından biraz kaybolmuş hisseder. Kaybolmuşluk hissi 3 ve 4 numaralı KR'lerin direkt etkilerinden biridir. Bu, motosiklet sürerken yaşanan zihin yorgunluğunun ana sebebidir, özellikle de hızlı sürüşlerde. Bu kötü bir olgudur.

Bir deney daha lütfen.

1. Yukarıdaki aynı dört noktayı bulun.

2. Bu sefer, gözlerinizi birinden diğerine hareket ettirirken, dikkat alanınızı geniş tutun, böylece, odağınızı bir noktadan diğerine geçirirken, oturduğunuz alanın geri kalanının da farkında olabilirsiniz.

3. Bu size daha kolay geldi mi?

4. Son olarak, sadece kendinizi daha iyi hissetmeniz için, en uzaktaki noktaya "sabit şekilde bakın" ve gözlerinizi değil, farkındalığınızı, dört noktanın birinden diğerine geçirin.

5. Daha iyi mi? Öyle olmalı. (Eğer değilse beni arayın).

Dikkatiniz herhangi birşey dağılılabılır. Bir keresinde, son turla aynı hızda giderken, yavaş bir sürücünün etrafından dolaşmak için, daha dar bir çizgide ilerlerken düştüm. 10 Liralık dikkatim hızımın değil onun üzerindeydi.

Daha hızlı yerlerde, mesafeyi tahmin etmek için en uzak noktaya bakabilirsiniz.

Bunu yaptığınızda, zihniniz açılır.

Kontrollü Görüş

Geniş ekran görüşe sahip olma yeteneği açık şekilde sizin kontrolünüz altındadır; eğer yapmayı hatırlarsanız. Eğer şu anda odanın etrafına bakarsanız, uygulamada onu, geniş görmekten başka seçeneğiniz yoktur. Sürüş esnasında durum böyle değildir. KR'ler tetiklendiklerinde görüş alanınızı kapatır; bu bir şeye karşı verilen reaksiyondur. Sandalyeniz aniden saatte 110 km hızla hareket etmeye başlasa, bu KR'lerinizi tetikler miydi?

Mekanik anlamda, göz tam olarak görülebilen alanı daraltmıyor, siz sadece dikkatiniz tutsak alınmış ve başka yere yönlendirilmişken, görebildiklerinizin farkında olmuyorsunuz. Siz bunu yapmayı hatırladığınızda, farkındalığınızın genişliği tamamen zihniniz tarafından kontrol ediliyor. Kendinizi bunu hatırlayacak şekilde eğitebilir misiniz? Pratik yapmak, kontrolünüzü şu andakinden daha yüksek bir hale getirmenize yardımcı olur mu? Bence olabilir; fakat pratik yaparak kendiniz karar vermek zorundasınız. Dikkatiniz şu anda geniş mi? Her zaman bu kadar geniş "tutulabilir" mi?

Yol Trafiği

Ben size kendi sırrımı vereceğim. Tüm bu olayı 1974 yılının bir pazar sabahı Griffith Park'ta arkadaşlarımla yolda yarışmaya giderken keşfettim. Tekila'dan dolayı korkunç şekilde geceden kalmaydım. Görüş açımın

genişliği yaklaşık 50 santimetreydi ve bunun işe yaramayacağını biliyordum; kendi sokağımda bile kaybolduğumu zannettim! Sanırım ihtiyaçtan dolayı, dikkatim birden açılıverdi ve yeniden "görebiliyordum"; hatta "rahatsızlığımın" bile çoğunun yok olmasına sebep olmuştu. O andan itibaren, evden her çıktığımda, dikkatimi özellikle geniş şekilde açtım. Sonuç çok etkileyici oldu. Trafikte bir daha asla aniden şerit değiştirenler veya dört tekerlekli araç sürücülerinin içinde olduğu, aniden oluşan kritik durumlarla ilgili bir sorun yaşamadım. (Bu arada, ben Los Angeles'ta yaşıyorum). İşinize yarayıp yaramadığını bana da haber verin.

Bu teknik her zaman işe yarar, araba sürmek de dâhil olmak üzere, her zaman. Ben bunu, Keith 1981 yılında gösterdiğinden beri yapıyorum ve pistte hem güvende hem de hızlı olmamı sağlıyor. Görüş alanınız için mutlu olduğunuz bir orta nokta seçin: ne çok uzak, ne çok yakın.

D.G.

Tanımlar

Görünen o ki: Öyle görünüyor; gördüklerime göre.

Delici bakışlarla bakmak: Dik dik bakmak.

Notlar

Görüş

Geniş Ekran Kontrolü: Farklı Alıştırmalar

Aşırı "odaklandığınızda", gelişmek için yeni bir perspektife ihtiyaç duyarsınız.

Herkes tanımsal olarak* "tünel algısı" veya "hedefe kilitlenme" denen fakat yanlış adlandırılan durumu yaşamıştır. Yanlış olduğunu yazıyorum; çünkü sonuçta, gözleriniz açıksa, "ışıklar" sürekli yanıyor; ama KR'ler sizin geniş ekran görüşünüzü korumanızı engeller. Göz, görüleni daraltmaz, siz sadece dikkatiniz alıkonulmuş veya başka bir yere yönlendirilmişken, geniş görüşü fark edemezsiniz. Bir fark var mı? Çok büyük bir fark var.

Kontrol Altında

Daralan dikkat sizi tek bir çizgiye kilitler ve bu sorun yaratır.

Fark, sizin kontrolünüz altında olup olmamasında: vücudun, tamamen değiştirilemez bir fonksiyonu mu yoksa akılla* ayarlanabilir mi olduğunda. Zaten denemiş olduğumuz alıştırmalardan, eğer bunu yapmayı hatırlarsanız, bunun kontrol edilebilir olduğunu görebilmiş olmanız gerekir.

Bir Yürüyüşe Çıkın

Yürüyüşe çıkmak, dikkatinizi "açık tutmayı" çalışmak için harika bir fırsat yaratır. Yürürken, dikkatinizi ne kadar uzun bir süre boyunca geniş ve açık tutabileceğinize bakın. Bordür taşlarında veya tren raylarında dengenizi koruyarak yürümek, biraz daha zor bir alıştırma. Eğer bunu deneyen birini gözlemlerseniz, tıpkı yeni sürücülerin yaptığı gibi, 30 ila 60 cm önlerine bakarak başladıklarını görürsünüz. Benim önerim, bordür taşlarının veya rayların, mümkün olduğunca ilerisine bakmanızdır, bu şekilde geniş ekran görüşü ve aynı zamanda denge korunur. Egzersiz için koşarken de aynı temel hareketi yapın; ama ne zaman dikkatinizin daraldığını fark edin ve sonra tekrar genişlemesi komutunu verin. Bunu yaparken bazı çok ilginç durumlar yaşayabilirsiniz.

Bu Zor Olabilir

Bu alıştırmaları yaparken bazı karşı koymalar fark edebilirsiniz. Başlangıçta kendinizi garip hissetmenize sebep olabilirler. Hem ruhsal, hem de fiziksel anlamda keyif verici hisler de duyabilirsiniz. Genellikle kendinizi iyi hissettiğinizde bunu yapmak daha kolaydır, hissetmediğinizde ise daha zordur. Aslında, kendini iyi hisseden birinin dikkatinin açık ve iyi hissetmeyenin açık olmadığını görmek mümkündür. Bir kişiyi endişelendiren (dikkatini dağıtan) bir durumun, pek çok kaza veya hataya sebebiyet verdiğini fark edebildiniz mi? Ayrıca, garip şekilde, sadece dikkat alanınızı genişletmek, kendinizi iyi hissetmenizi sağlayabilir.

Sadece alıştırmaları yapın, sonuçta işinizin kolaylaştığını göreceksiniz ve bunu farklı durumlara adapte etmenin yeni yöntemlerini bulacaksınız. Görüşe bağlı KR'lerin üstesinden gelmeye çalışıyorsunuz, bunları yenmek güçtür.

D.G.

Tanımlar

Tanımsal olarak: Bir nesnenin görünüşünü tanımlar nitelikte.

Akıl: İnsanın düşünen ve sorun çözen bölümü.

Notlar

Görüş

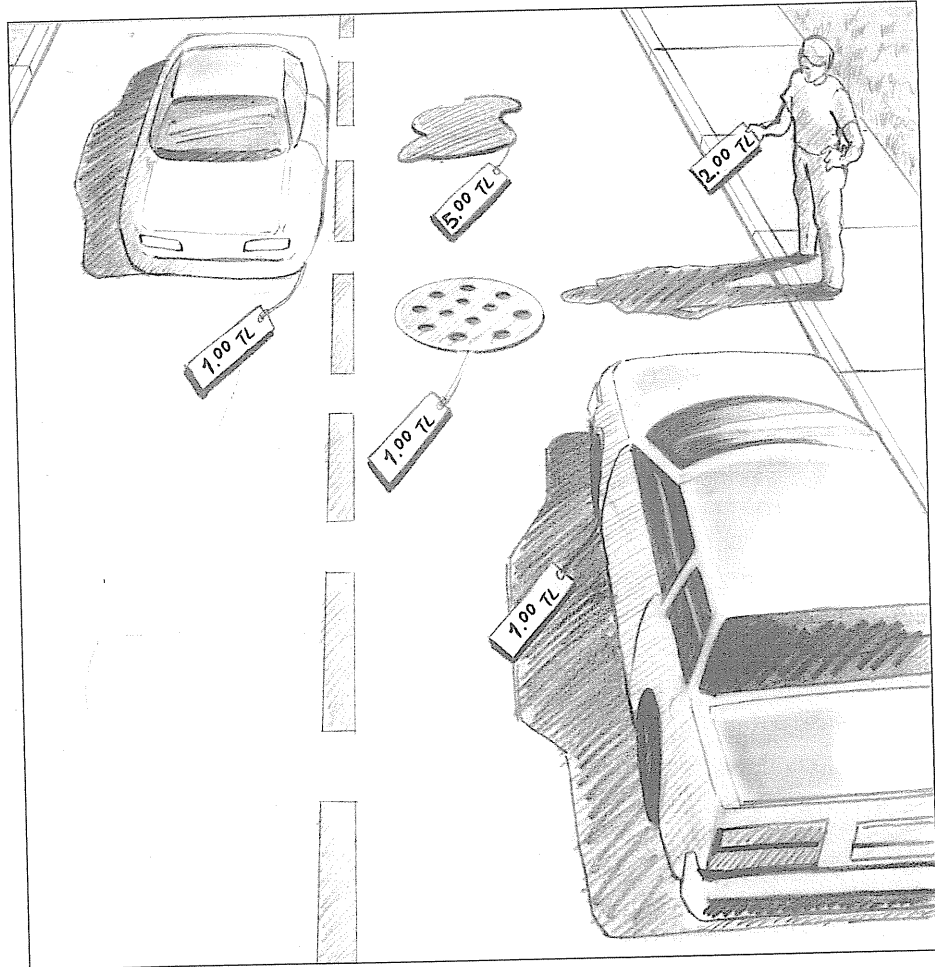
İki Adım

Yol yüzeyinde görebildiklerinizin ne kadarı sizin için gerçekten önemli? Çok fazla sayıda RN'ye sahip olmak mümkün mü? Görüş ve alana bağlı KR'lerden kurtulmak için hangi adımları kullanabilirsiniz? "Kendi kabiliyetinizi aştığınızı" ne zaman söyleyebilirsiniz? Bir nokta ve bir referans noktası arasındaki fark nedir?

Eğer önünüzdeki pistin tamamına bakıyorsanız, nereye gittiğinize çok fazla dikkat sarfetmek zorunda kalmazsınız.

Herhangi bir yol yüzeyinde, dikkatiniz herhangi bir şeye takılabilir. Çiğnenmiş veya rengi bozulmuş kaplamalar klasik dikkat çekicilerdir; fakat motosikleti neredeyse hiç etkilemezler. Trafikte herhangi bir otomobil (park veya hareket halinde), yaya, yüzey düzensizliği, trafik ışığı, kavşak, var olan herhangi bir şey, kıymetli 10 Liralık dikkatinizi çekebilir. Peki siz neden onlara bakıyorsunuz? Ya onlara bakmasaydınız? Bunların hepsi, garantili 3 ve 4 numaralı KR'lerin tetikleyicileridir. Ayrıca diğer KR'lerde olduğu gibi, sürücü sabitlenmiş dikkatinin farkına vardığında, bunun kendini sürüşünden alıkoyduğunu bilir.

Farkettiğiniz her şey dikkatinize mal olur. Geniş görüş bu maliyeti düşürür.



Ana Bağlantı

Tüm diğer KR'leri buna bağlamak oldukça kolaydır. Gaz değişimleri, yönlendirme düzeltemeleri, motosiklet üzerinde kasılmak ve frenleme hatalarının tümü, dikkatinizi bir noktaya sabitleyen bir olaydan kaynaklanır. Eğer sahip olduğunuz alandan emin olsaydınız, gazı açıp/kapamazdınız. Aynısı, viraj içinde yapılan yönlendirme düzeltemeleri ve elcikleri sıkıldığınızda (yönlendirme değişimlerine hazır olmak) da geçerlidir: Sabitlenmiş dikkat olmasa, bunların hiçbiri gerçekleşmezdi. Katılıyor musunuz?

Azaltılmış RN'ler

Bazı dayanıklılık sürücülere, geceleri, neredeyse gündüz sürdükleri kadar hızlı sürmeleriyle ünlüdürler. Harika ışıklarla dahi, gündüz gördüğünüz pek çok nesneyi gece göremezsiniz. Bende de benzer bir durum vardır. Willow Springs'te, geç bir akşamüstü saatinde, üç anahtar virajın bazı bölümleri (Birinci Virajın çıkışı, İkinci Virajın girişi ve Dokuzuncu Virajın girişi) altın rengi ışık tabakalarıyla kaplanır. Benim için günün o saatinde o virajları geçmek daha kolay ve daha az dikkat dağıtıcıdır*, sırf pistin detaylarını göremediğim için.

Etrafınızda yer alan pist konusunda kendinizi rahat hissetmelisiniz. Sabah saatlerinde iyi dereceleri yapmak için ter dökersiniz, öğleden sonra bunları kolayca yapabildiğinizi fark edersiniz.

RN'lerden vazgeçmekten mi bahsediyorum? Evet. Sadece dikkat dağıtan nesnelere haline gelip, gerçek Referans Noktaları olmaktan çıktıklarında.

İki Adım

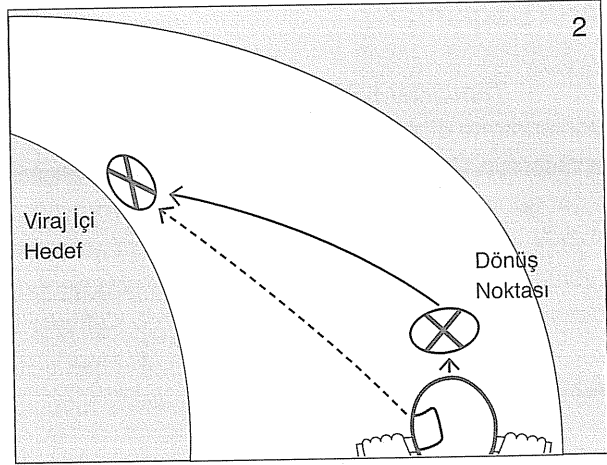
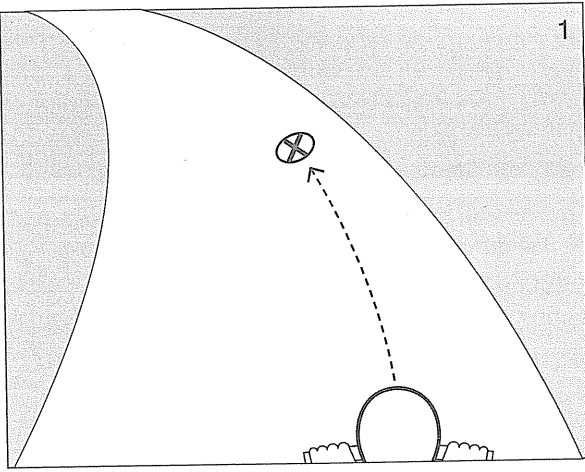
Superbike School'da, virajlara girişte sabitlenen dikkatin yarattığı sorunları yok etmek için bir metot tertipledik*; buna iki adımlı viraj girişi diyoruz. Her virajın girişinde yol yüzeyine bantlar yapıştırıyoruz. (Tahmin ediyorum, size, sürücülerin başka işaretlere bakmalarına engel olmak için yola dev çarpı işaretleri yapıştırmak garip bir fikir gibi geliyordu; ama işe yarıyor). Bu işaret, virajın içine bakmak için bir hatırlatma ve aynı zamanda dönüş noktası niteliğinde; çünkü tüm sürücülerin yüzde 99'u bu işi çok geç bir ana bırakıyorlar. İki adım şu şekilde işliyor:

1. Dönüş noktanızı mümkün olduğunca erken buluyorsunuz. Bu, fren yapmadan önce, fren sırasında, herhangi bir yerde olabilir; mümkün olduğunca erken.(Bu ilk adım).
2. Dönüş noktanıza varmadan hemen önce, virajın içine, (tam olarak) motosikletin gitmesi gereken yeri hedeflemek için bakıyorsunuz. (Bu ikinci adım).

Bunun adının iki adım olmasının diğer bir sebebi de sizi, bunları yapmadan önce, şu iki ana adımdan haberdar etmesi, (1) nerede dönmeniz gerektiği ve (2) sonrasında nereye gideceğiniz.

İki adım iyi bir çalışmadır.

Bu tekniğin zor yanı, dönüş noktanıza ulaşana kadar motosikletin düz gitmesine izin vermek. KR'ler, siz içeri bakarken motosikleti çevirmeye başlamanıza için size yalvarıyor. Bu, 5 numaralı "baktığın yere git" KR'sidir. İki adım tekniği, bunu yenmenize yardımcı olur.



(1) İki Adım'ın birinci adımı: Viraja giriş noktanızı mümkün olduğunca erken bulun.

(2) İkinci Adım: Viraj içine, viraj ortasındaki hedefinize, motosikleti çevirmeden bir süre ÖNCE bakın.

İki Adım Çözümü

İki adım, çok büyük sayıda potansiyel sorunu çözer. Her şeyden önce, eğer nereye gitmeniz gerektiğini bilmeseydiniz motosikleti ne kadar çabuk çevirmeniz ve ne kadar yatırmanız gerektiğini nasıl bilecektiniz? Eğer iki adımı uygulamazsanız, bu kararları, motosikleti çevirirken vermeniz gerekir. Açık söylemek gerekirse, bu çok geç. Diğer bir anlatımla, iki adım size, keskin yönlendirmeyi mümkün olduğunca çabuk üretebilmeniz* için tüm gereken bilgiyi veriyor.

Nereye gittiğinizi bilmek aynı zamanda virajın daha iyi bir resmini verir ve viraja giriş noktası için hızınızı daha doğru şekilde ayarlamanıza izin verir. Bu aynı zamanda frenlemenin üzerinden, artık ne kadar ve nerede frenlemeye ihtiyaç olduğu bilindiği için, bir miktar gerginliği* de alır. Aşırı frenleme KR'si de buna bağlanabilir. Ayrıca, içeriye erken bakmak, gazı daha erken şekilde yeniden açabilmek için de altyapı oluşturur ve gaz kontrolü sürecini en erken noktada başlatır.

İki adım ve geniş ekran dikkati birlikte kullanmak size, dönüş noktalarınızın ve viraj içinde gitmek istediğiniz yerin aynı anda kaydını tutabildiğiniz ideal bir senaryo oluşturur.

İki adım, viraja giriş alanını idare edebilmek için var olan bir sürüş tekniğidir. Sabit dikkatle ilgili aynı sorunlar tabii ki virajın girişinde olduğu gibi, içinde ve çıkışında da oluşabilir. Haydi, tüm viraj boyunca kullanabileceğimiz bir çalışma yapalım.

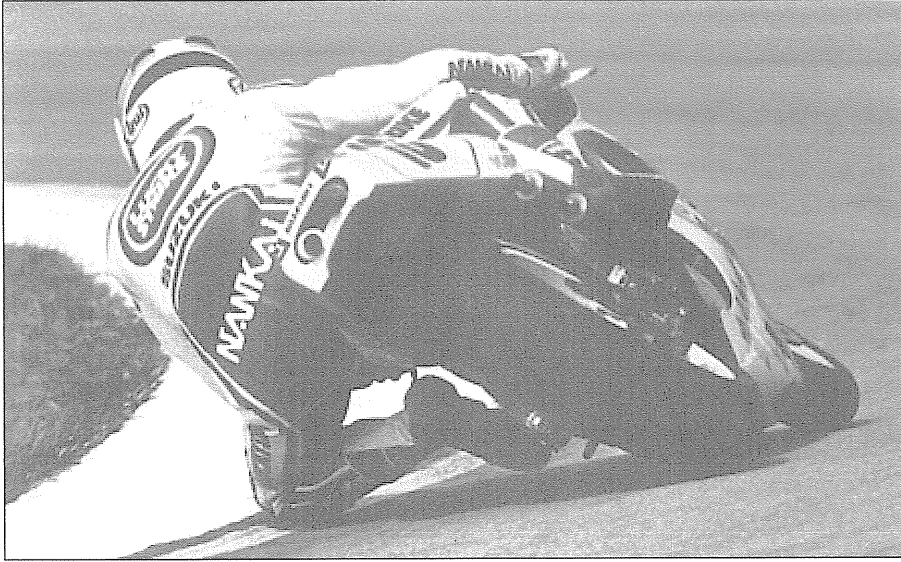
Hız ve Alan

Gaz, sizin alan ayarınızdır ve cevabın yarısını içerir. Onu ne kadar sert açarsanız, belirli bir zaman içinde görmek ve tepki vermek için o kadar az zamanınız olur. 100 km/s ile giderken, yaklaşık 3,0 saniyede, 80 metre yol almış olursunuz; 200 km/s ile, yarı sürede orada olursunuz.

Görmek istediğiniz her şeyi göremediğinizde veya çok küçük bir sürede çok fazla noktaya bakmaya çalıştığınızda, kendi kapasitenizin ötesine geçmişsiniz demektir. Şunu deneyin:

1. Bir veya iki tur için (veya favori yolunuzun bir bölümünde) hızınızı düşürün, böylece ihtiyacınız olan her şeyi, aceleye gelmeden veya rotanızı avlayarak bulmaya çalışmadan görebilirsiniz. Dikkatin nesnelere takılı kalması bir KR'dir.
2. O viraj veya bölüm için, içinde rahat edebileceğiniz bir alan yaratın. Sadece görebildiğiniz kadar hızlı gidin.
3. İki adımlı girişinizi koruyarak hızı kademeli olarak artırın.
4. Eğer yeniden, görebildiğinizden hızlı gittiğinizi fark ederseniz, yeniden aynı engele, bu sefer daha yüksek bir seviyede takıldığının bilincinde olun.

Hızlı giderken, dönüş noktalarımı kaçırmak üzere olduğumu düşünürüm; ama bu sadece hızlı gitmenin bir parçasıdır.



İçeri erken bakmak görüşünüzü viraj ortası ve çıkış için keskin şekilde ayarlar.

Alıştırmanın Hedefi

Bu çalışmanın hedefi, iki adımla başlayarak tüm viraj boyunca alanı tamamen konforlu, geniş ekranlı, akıcı şekilde takip edebileceğiniz hızı bulmanızdır. Bu kolay bir çalışma değildir; ama eğer sebat ederseniz, kaydedeceğiniz aşama gerçekten tatmin edici olur. Dikkatinizi serbest bırakın ve kazanın.

Bu çalışma pek çok viraja giriş sorununu çözmeye yardımcı olur; çünkü kendinizin ilerisine geçersiniz ve frene aşırı asılmanıza engel olur. Çok fazla RN iyi değildir; ne kadar az olursa o kadar iyi. Ben, dönüş noktamı aynı zamanda, fren sonu işareti olarak kullanıyorum. Frenleri bırakın, döndürün ve gazı açın; işte eğlence orada başlıyor. İki adım bunu güvenle yapmak için sizi hazırlıyor.

D.G.

Tanımlar

Dikkat dağıtıcı: Dikkati başka yöne çeken.

Tertiplemek: İcat etmek, uydurmak, tasarlamak, kurmak.

Üretmek: Fiziksel veya zihinsel çabayla yaratmak.

Frenleme

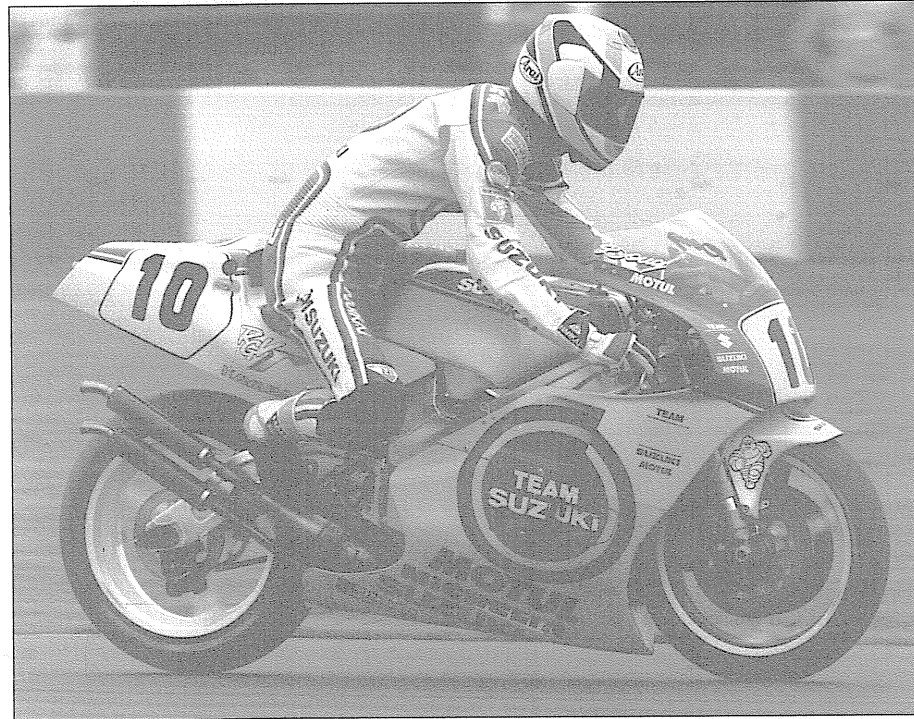
Yeni Değil

Son 15 yılda ortalama fren mesafesi fazla değişmedi! Yarış motosikletleri veya yol motosikletleri için, arka lastik havaya kalkıp da motosikletin ağırlığının yüzde 100'ü ön lastik tarafından taşınmaya başladığında, frenleme anlamında oyun bitmiştir: Fizik kanunlarına tosladınız. Yarışçılar, 70'lerin ortalarından beri frenleme anında arka lastiği kaldırebiliyor!

1980'lerden beri gerçekleşen teknik gelişmeleri düşündüğünüzde bu gerçekten dikkate değer bir istatistik. Fren diskleri karbon fiberden üretiliyor; radyal fren merkezleri ve radyal kaliperler kullanılıyor; 1000'lik bir yol motosikleti yaklaşık 70 kg daha hafif; lastikler daha yapışkan; çatal borularının çapları çok daha büyük ve çatal esnemesi çok daha düşük; şasiler daha sağlam; süspansiyon çok daha işlevsel ve çok daha fazla ayar sunuyor ve her şey çok daha pahalı.

Sert frenlemenin yarattığı korku da hiç değişmedi. Motosiklet üzerinde başka hiçbir kontrol bu kadar dramatik sonuçları bu kadar küçük çabayla yaratamaz. Pek çok sürücü sert fren yaptığında KR'ler devreye girer.

**Sert fren yapmak kolaydır:
Kontrollü ve sert olmaksa
bilgi gerektirir.**



Pratik Gelişmeler

Şunları kapsayan gelişmeler oldu:

1. Motosikletten daha olumlu bilgiler alınıyor; frenleme esnasındaki geri bildirim olumlu ve doğru.

2. Radyal lastik teknolojisi, frenleme esnasında daha yüksek yatış açlarına izin veriyor. Böylece maksimum doğrusal çizgi güçleri yaklaşık olarak aynı kalırken, frenlemeyi viraj girişlerinin daha içine taşıma özelliği geliştirildi ve pek çok sürücü bunu kullanıyor.
3. Bozuk yüzeyde frenleme yapıldığında tekerleğin kilitleme ihtimali, tüm yukarıdaki gelişmeler, özellikle de ağırlık ve süspansiyon konusunda olanlar sayesinde biraz daha düşük. Bu, pek çok yarış pistinde, yarış arabaları tarafından oluşturulan küçük dalgalanmalar olduğunu düşünürsek, önemli bir faktör; bu dalgalanmalar genellikle fren noktalarındadır.
4. Frenlerin gücünü yitirme sorunu neredeyse yok edildi. Kolu sıktağınızda elde edeceğiniz konusunda son derece emin olabilirsiniz.

Hafifleyen tekerlek parçaları, viraj içine eskisinden daha fazla fren taşıyabilmeniz için büyük bir sebebidir.

Verimli Frenleme

Frenlemenizi, birkaç yöntemle başlangıcından bitişine kadar yapılandırabilirsiniz*: Başlangıçta yumuşak, giderek artan basınçla; başlangıçta sert, sonra yumuşatarak; hafif, sonra sert, sonra tekrar hafif ve bunların aralarındaki tüm kombinasyonlar. Hangisi en iyisi?

Kendinizi, dönüş noktasında sert bir frenlemeye mahkûm etmeniz, istenen sonuca ters düşüyor. Frenlemenin temel ürünü (sonucu), hızın viraj için doğru şekilde ayarlanmasıdır. Sürücüleri, frenleme gücünü giderek yükseltmeye ve sonunda çok fazla sıkımlarına mecbur eden* KR'leri (7 numarayı) yenmek zordur. En azından beş potansiyel kötü sonuç vardır:

1. Motosikleti çok fazla frenle çevirmek kazaların en sık rastlanan sebeplerinden.
2. Viraja giriş hızı yanlış; genellikle fazla yavaş.
3. Frenleme gücüne harcanan çok fazla dikkat; nereye gittiğiniz ve ne yaptığınıza yeterince verilmeyen dikkat.
4. Kaçırılan dönüş noktası; sizi viraja girerken çizgiden çıkarır.
5. Viraja aşırı erken giriş; 7 numaralı KR'yi atlatmak için kararlı dönüş yerine üşengeç dönüş.

Listeye muhtemelen fren durumundan frensiz duruma geçerken süspansiyonun aşırı geri sekmesini de ekleyebiliriz.

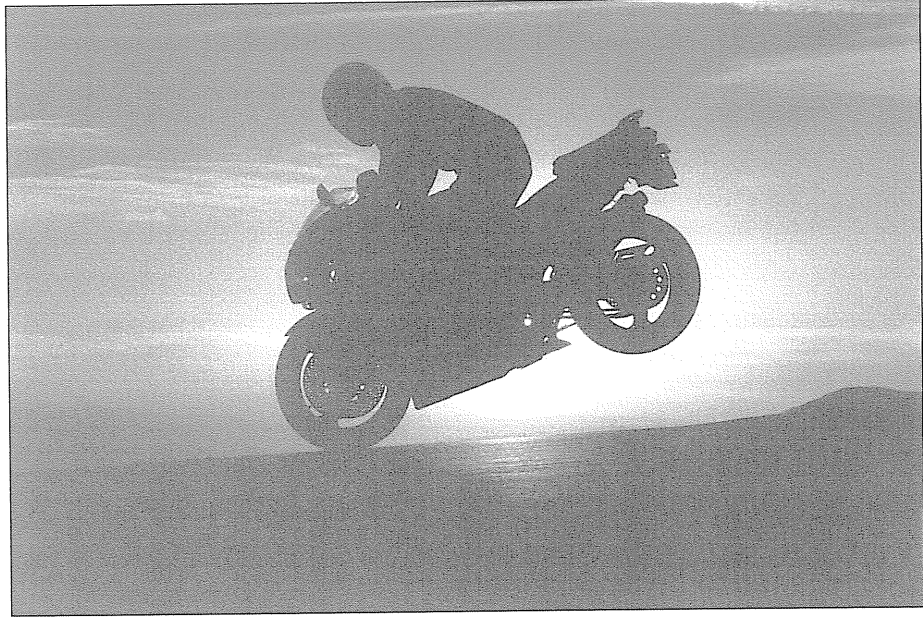
Arkanın Yükselmesi

Garip bir şekilde, arka tarafı yerden ayırmak eğlencelidir. Burada tartıştığımız konu, tamamen, ne zaman havalanması gerektiğidir ki bunu başlangıçta yapmak pek çok sürücü için daha zordur. Daha önce ön lastiği kilitlemiş olsun veya olmasın, herkes ön freni sömürebileceğini hisseder; fakat ön frenin kullanımı ve sömürülmesi ile ilgili sadece iki kural vardır:

1. Freni aşırı çabuk şekilde kökleme. (Bu, ön süspansiyonun dibe vurmasına* sebep olabilir ve ön lastiğin kilitlemesine izin verebilir).

2. Eğer ön tekerlek kilitlenirse, kolu biraz gevşetin, böylece lastik dönüp motosikleti stabil hale getirebilir. (Ön lastik kilitlendiğinde yönlendirme yetinizin yüzde 100'ünü kaybedersiniz).

Fren kolunu fazla ani şekilde kökleme, fotoğraflar dışında pek verimli bir hareket değildir.



Freni aşırı sert ve çabuk sıkılmak motosikletin dengesini bozar. Kolu çekin, oturmasını bekleyin, sonra daha sıkın, sonunda hafifletin.

Sadece pistten çıkarsam arka freni kullanırım.

Arka freni sert şekilde kullananlar beni korkutur. Kilitlendiği noktalarda, lastiklerindeki parlak noktaları görebilirsiniz.

Arka fren sadece zaman kaybıdır, arkadan elde edilecek küçük bir frenleme gücü için büyük bir efor sarf edersiniz. Garağa girdiğim zamanlar haricinde ayağımı üzerine bile koymuyorum.

Eğer motosiklet fren esnasında dibe vuruyorsa, ya daha sert yaylara ya da daha fazla sıkıştırma sönümlemesine (compression) ihtiyacınız vardır; tabii bunu freni aniden kökleme, gerektiği gibi, sıkı ve akıcı şekilde çektiğinizi düşünerek yazıyorum. Ön lastiği kilitlerseniz KR'ler havai fişekler gibi patlamaya başlar. Superbike School'da, yan destekleri olan bir frenleme eğitim motosikleti var ve kaza yapması neredeyse imkânsız. Ancak bu makinede bile pek çok sürücü ilk frenlemede biraz çekingen davranıyor.

Arka Fren

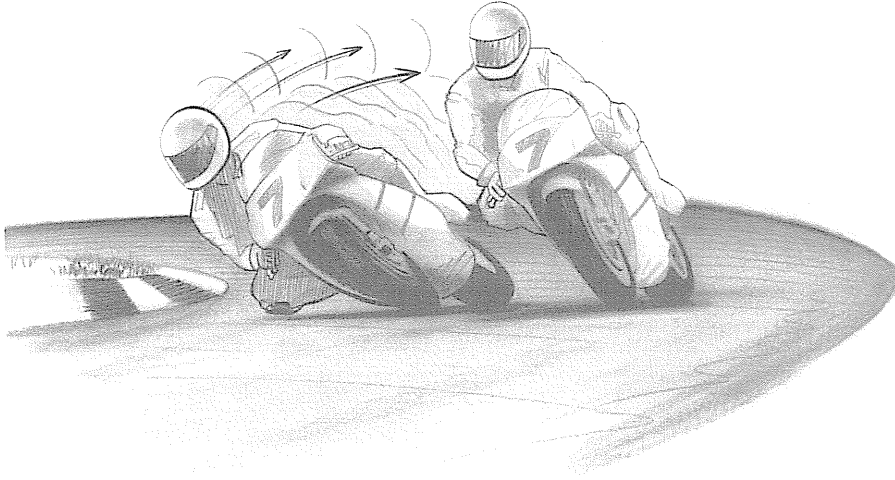
Kaygan koşullar dışında sadece ön frenle kullanma yeteneğinizi geliştirmenizi öneririm. Arka lastiği kilitlemek de motosikleti kontrolden çıkarır. Dönen arka lastik motosikletin, gidon göbeğinden geriye doğru kalan bölümü için, stabilitenin büyük bölümünü sağlar. Diğer bir deyişle, ön kısım dışında tüm parçalar dönen arka tekerleğin jiroskop gücüyle stabil tutulur.

Durumun açık matematiği, ön lastiğin frenlemenin yüzde 100'ünü yapabileceği ve arkanın da kim olursanız olun o anda kilitleneceğini gösteriyor. Hızlı, temiz bir duruş için tamamen ön frene güvenmeyi öğrenin; sonra, eğer arka fren için hala bir kullanım amacınız varsa, onu da kullanın. Ancak, hem pistte hem dışında, arka frenin çok büyük miktarda kazanın sebebi olduğunu bilin. Son kararı size bırakıyorum. Pek çok sürücü için, bir motosikletin iki fren birden uygulandığında daha çabuk duracağı doğru iken, yarışlarda, yarış bitene kadar durmazsınız.

Viraj İçi Frenlemeler

Daha önce herkes viraj içinde ön freni kullanmıştır ve çoğu motosikletin frene basıldığında ayağa kalkmaya eğilimi vardır. Bir viraja

oturduktan sonra fren kullanmamaya çalışmanız gerektiği doğrudur; ancak (acil durumlar gibi) istisnaları vardır. Kazalar genellikle sürücü motosikletten yüksek bir yatış açısında ayrıldığında veya virajda fren yaparken motosikleti dar bir çizgide tutmaya çalışırken gerçekleşir. Ön freni uygularken motosikleti bilerek kaldırmak, viraj içinde acil durumda yapılan frenlemelerde uygulanması gereken doğru prosedürdür.



Viraja girdikten sonra fren yapmak hatadır; fakat bazen gerekebilir. Bunu yapmanın doğru yolu nedir?

Frenleme Büyüsü

İleri teknoloji ürünü frenlerin, sizin onu NASIL kullandığınız dışında bir büyüsü yoktur. Sizi frenleri en verimli şekilde kullanmaktan (başlangıçta ve ortada daha sert) alıkoyan KR'leri yenmek üzerinde çalışmak kontrolün sizin elinize geçmesini sağlar. Frenler üzerinde kontrol demek, seçenekleriniz* olması demektir. Frenleme sonunda büyük bir güç uygular vaziyette kalmak, en istenmeyen durumdur ve sizi bu duruma KR'ler getirir.

Çok derine giren birine karşın, erken fren yaparak frenleri kendi avantajınıza kullanabilirsiniz; çünkü o açığa savrulabilir ve siz onu daha iyi planlanmış bir girişle yeniden geçebilirsiniz. Eğer bir geç frenleme manevrasını, dönüş noktanızı yakalamayı başararak yapabilirsiniz, bu harika olur. Eğer bunu başaramazsanız, o zaman sadece yarışıyorsunuzdur. Bazı sürücüler viraja hazırlanırken frenleri sıkıp bırakırlar. Frenleme tek atışlık bir harekettir, aç/kapa/aç değildir.

D.G.

Tanımlar

Yapılandırmak: Ayarlamak. Sistemik bir çatı oluşturmak.

Mecbur etmek: Zorunlu kılmak; bir hareketi zorla yaptırmak.

Dibe vurmak: Sınırına kadar sıkışmak.

Çekiş

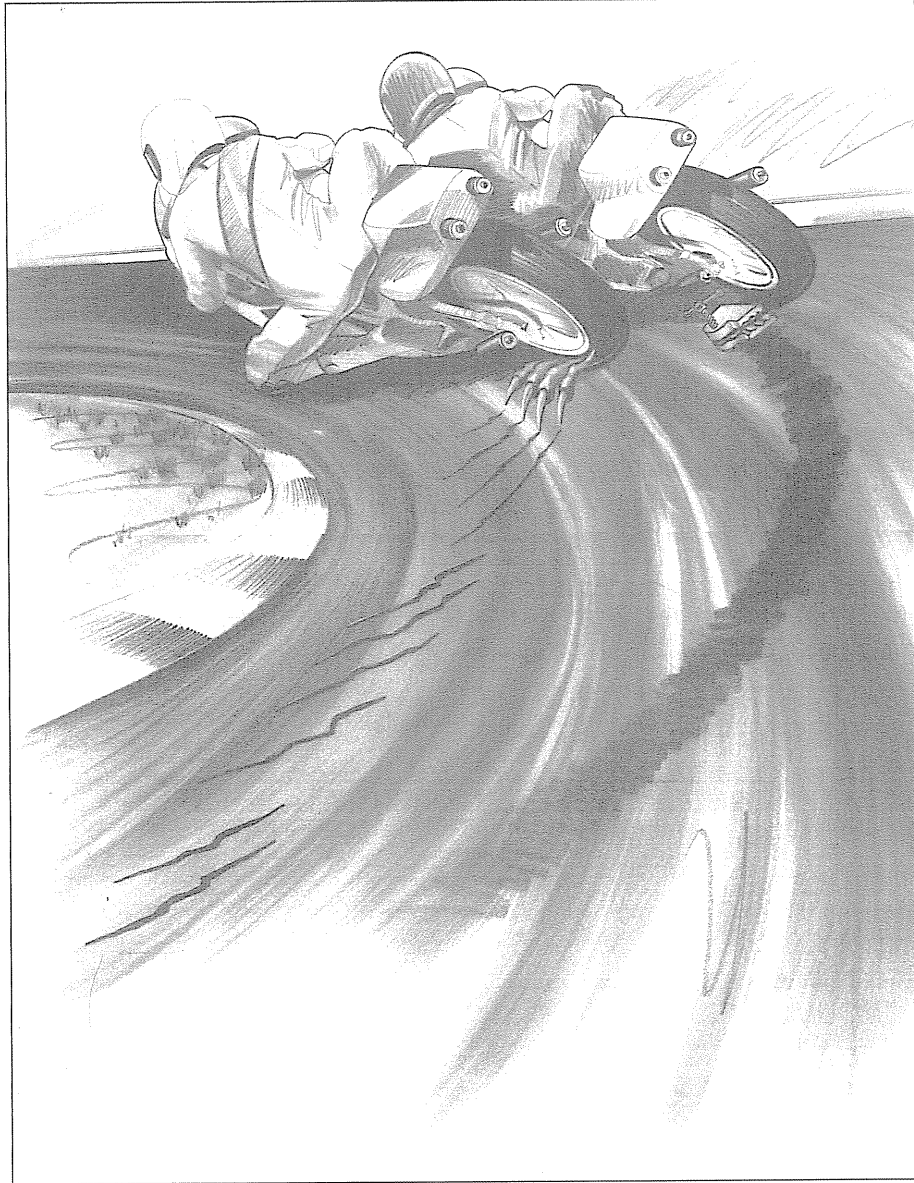
İyi Yönleri, Kötü Yönleri ve Kullanım Alanları

Biraz patinaj motosikleti çıkışta döndürmenize yardımcı olur. Aşırı patinaj harika görünür; ama yanlış yönde ilerlemektedir.

Çekişle ne yaparsınız? Onu en iyi nerede kullanırsınız? Onu nasıl suistimal edebilirsiniz*? KR'ler, çekiş sınırlarını bulma yetinizi nasıl engeller? Çekiş nedir? Çekişi anlamak sınırları bulmayı kolaylaştırır mı? Her şey ne kadar cesur olduğunuza mı bağlıdır?

Çekiş hissiniz önemli bir konudur; fakat orantısız hale gelebilir; hatta hataların ve kusurlu* sürüş planlarının sebebi haline gelebilir.

**Çekişinizi nasıl isterdiniz?
Çiz ve kay şeklinde mi, tut ve ısır şeklinde mi: Fikriniz tarzınızı etkileyebilir.**



Yeni Teknoloji

Yeni lastik ve süspansiyon teknolojisi, sürücülerin hatalarını örtebilir ve temel sürüş hatalarına rağmen "paçayı sıyırmalarını" sağlayabilir. 2000'li yıllarda dağ yollarına gezmeye gitmek ve pistlerde yarışmak, 1957 yılında motosiklet sürmeye başlayan biri için çok ilginç. Eski çekiş anıları ve standartları inatçıdır ve ben o kadar cesur değilim. 2000'lerin lastikleri, benim 1970'lerde Superbike serisinde yarıştığım zamanlara oranla inanılmaz derecede yüksek çekişi sunuyor; ama pistte bunun yeni sürücüler için bir sorun olduğunu görüyorum ve bazılarının, neden ve nasıl olduğu hakkında hiç bilgi sahibi olmadan ne kadar hızlı gittiğine sürekli şaşırıyorum.

Çekiş Sürücüler

Bundan ortaya çıkan her şey çok ilginçtir. Yalnızca maksimum çekiş algısına* güvenen sürücülerin kendi geliştirdikleri bir tarzı var. Eğer o belirli çekiş alanını hissedemezlerse kaybolmuş gibi görünüyorlar ve o çekişi hissetmezlerse hızlı gittiklerine inanmıyorlar. Bunun bazı sonuçları şunlar:

1. Virajlara girişlerini "hissediyorlar", (aşırı yavaş yatış hızı).
2. Alçak girişler, (dönüşe aşırı erken başlıyorlar).
3. Viraj içinde yönlendirme düzeltmeleri, (yavaş ilk dönüş, viraj ortasına gelene kadar sonucun belirsiz olmasına sebep oluyor).
4. Aşırı yüksek yatış açısı, (yavaş dönüş ve "hissedebilmek" için lastiği yükleme çabasından).
5. Aşırı hevesli viraj içi gaz hareketleri, (lastiğin ısırıldığını hissetmek için).
6. Çıkışta aşırı patinaj, (çekişin nerede olduğunu bilmek adına, genellikle arka lastiği serbest tutabilmek için; ancak her zaman değil, bir artı puan).
7. Değişken dönüş noktaları, (amaçları motosikleti doğru şekilde çevirmek değil, çekişi kendi alanlarına getirmek).
8. Süspansiyonlar aşırı sert ayarlı, (yine, çekişi daha iyi hissedebilmek için).

Kuvvetle muhtemel, başka negatif sonuçların olması da mümkündür.

Akıllı Çekiş

Beni yanlış anlamayın; yeni lastiklerin çekiş sınırlarını bulmak bir başarıdır. Bizim konumuz onun nasıl bulunacağı ve nasıl kullanılacağı. Konuya şöyle bakın; eğer bir virajda lastiklerin en yüksek çekişe sahip olması ana hedefinizse, bu fikir sizin sürüş tarzınızı yönetecektir. Bir çekiş sürücüsüne lastiklerinin asfalt üzerindeki bu hırıltı ve yakalama hissini veren her çizgi iyi bir çizgi olacaktır. Fakat bu doğru değildir, en azından her viraj için doğru değildir ve kontrolden çıkarsa, sürücünün teknikler portföyüne yukarıdaki 8 hatayı katabilir.

Çıkıştaki çekişini her seferinde doğru yakalamak daha kolaydır ve düzlükte de yardımcı olur.

Viraja yeni bir yaklaşım, çekiş konusunda yepyeni bir ufuk açabilir: sadece bir kerede çok fazla teknik denemeyin.

Biraz sakinleşmek (viraja dolu girmemek) daha iyi tur zamanları sağlayabilir. Genellikle saldırmadığınız zamanlarda daha yüksek viraj giriş hızları yakalarsınız.

İşin en zor bölümü, giriş esnasında çekiş sınırını bulmaktır: en kolayı çıkıştır.

Farklı çizgiler, yatış açıları ve apeksler keşfetmeyi deneyin, tek bir çizgiye takılı kalmayın.

*En zor kısmı, her virajda,
her turda sınırı bulmaktır.*

1986-87 yıllarında Wayne Rainey'nin, yarışlardaki zamanının çoğunu, nasıl hızlı bir birinci tur yapabileceğini bulmaya çalışmakla geçirdiğini hatırlıyorum da; tamamen çekişe karşı yapılan bir savaştı. Dünya şampiyonluğu kazandığı 1990-91-92 yıllarında o kadar çok birinci tur liderliğine sahip olması şaşırtıcı mıydı? 1986-87 yıllarında çekiş sınırlarını ararken yukarıdaki sekiz hatanın tümünü yapıyordu. Bu hataları yapmak suç mu? Hayır, bakın onlarla neler yaptı. Önemli olan şu ki; bu tek yöntem değildir. Eddie Lawson bunu o ekstra heyecan olmadan başardı.

Çekiş Korkusu

Çekiş ilgili Kurtulma Reaksiyonlarının aslan payı* viraj girişlerindedir. İçeri aşırı hızlı girmenin tam tanımının "çevirebileceğinden emin olmamak" olduğunu biliyoruz. Ayrıca, virajda dışarı savrulmak bir endişe kaynağı iken, çekişi kaybetme ihtimali de KR tetikleyiciler arasında ön sıralarda yer alırlar. Bu sizin için de geçerli midir?

*Aşırı yüksek viraja giriş
hızı, eğer onun yüzünden
çizginizden çıkarsanız size
zararlı olabilir.*

Bir kere viraja girdikten sonra, gaz hareketiniz çekişinizi kontrol eder; ama tam başlangıçta, frenler bırakıldığında tam anlamıyla sahip olduğunuz hızın merhametli kollarındasınızdır.

Kaza İstatistikleri

Sayılar bakıldığında, bir viraja aşırı hızlı girme durumuna pek sık rastlanmıyor! son 20 veya 30 yılın yarışlarını izleyin ve bana, ne gözlemlediğinizi söyleyin. Gözlerim bana, içeri aşırı hızlı girmenin, kaza sebepleri listesinin aşağılarında olduğunu söylüyor. Bu olay çok ender. Frenler aşırı sıkılıyken girmek ve kaza yapmak ise başka bir olay; bu durum nispeten daha sık kazalara sebep oluyor ve çok açık seçik bir sürücü hatası. Çoğu sürücünün viraja giriş hızını yanlış tahmin etmesi, genellikle de hızının düşük kalması tüm virajın temiz ve seri şekilde ele alınmasının karşısında bir engel oluşturuyor.

Cesur mu, Zeki mi?

*İyi bir viraja giriş hızı, viraj
ortasını kolaylaştırır.*

Sıra dışı bir cesaret gerektirebilir, ancak maksimum çekişin en verimli şekilde kullanımının tam viraj girişinde olduğuna inanıyorum. Viraj girişinde sahip olduğunuz hız "bedavadır" (onun için yapmanız gereken fazladan hiçbir şey yoktur); fakat bundan sonra en önemli hız artışları en zor ve en tehlikeli şekillerde kazanılmak zorundadır: viraj içi ve çıkışında yapılan ekstra ivmelenmeyle, yani kazaların en sık rastlanan iki ilave sebebiyle.

*Ancak bu yıl, motosikletin
viraj içindeyken altımda
neler yaptığını iyice
hissetmeye başladım.*

Tavsiyem mi? Standart sürüş tekniklerini iyi, sağlam bir temelle öğrenin ve çekiş sınırlarını sonra öğrenin. Pek çok sürücü teknik konusunda zayıftır ve bu iki malzemeyi birleştirdiğinizde yenilmeniz güçtür. Aynı derecede önemli bir konu daha, iyi bir tekniğin, çekişin sınırlarına ulaşmanıza yardımcı olacağı ve buna bağlı pek çok KR'yi uzaklaştıracağıdır.

Çekişin Tanımı

Çekiş: işin yapılması için gerekli kavrama miktarıdır. İşin çekiş sınırlarında sürmek mi yoksa virajı daha hızlı ve temiz geçmek mi olduğuna siz karar verin. Her ikisini de yaptığınızda kazanırsınız!

Bazıları önü, bazıları arkayı kaydırır; ben her ikisinin de ufak ufak kaymasını ve sonra çekişle viraj çıkışında oynamayı seviyorum. Benim için en eğlenceli olan bu; ama kaydırma cesaret değildir, motosikleti gazla yönetme yetenek ve becerinizin bir uzantısıdır.

D.G.

Tanımlar

Suiistimal etmek: Yanlış kullanmak.

Kusurlu: Bir hatası olan.

Algı: Duyular aracılığıyla anlaşılan.

Aslan payı: En büyük pay.

Notlar

*Eğer kendinizi zorluyorsanız
hiçbir zaman yeterli
çekişe sahip olmadığınızı
düşünürsünüz.*

Yarışmak

Araçlar ve Hedefler

Yarıшта öğrenilen yola taşıyor. Yarışın yüksek hızları, yol kullanımını kolaylaştırıyor. Yüksek hızlara adapte olduğunuz için daha fazla kontrolünüz oluyor. Kolaylıkla paniğe kapılmıyorsunuz.

Motosiklet kullanmak ve yarışmak arasındaki fark nedir? Sürüş kabiliyetiniz yarışta ne kadar büyük bir rol oynar? Yarışın parçaları nelerdir?

Konu sadece siz ve pist olunca her şey mükemmel olabilir: Diğer sürücüler oyuna yeni bir takım engeller ekler. Tüm standart sürüş tekniklerine sahipsiniz; artı, yarışmada en öne ait olmadığınızda dair merhametsiz* görüşler de var. KR'ler yarış oyununa bir boyut* daha katıyor, gelişmek ve başarılı olmak üzerine olan kendi hedefleriniz de.

Araçlar

Yarışmada bu hedeflere ulaşmak için kullanılan bazı araçlar vardır ve bunların her biri tek başına bir konudur:

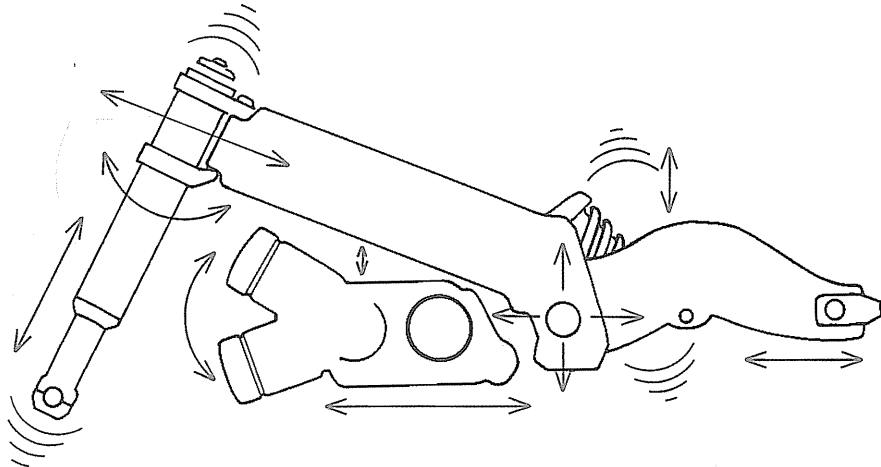
1. Motosikletinizin ayarları.
2. Sürüş beceriniz.
3. Kendi tutumunuz veya "zihinsel" durumunuz.
4. Fiziksel durumunuz.

500'lük bir motosiklette, virajlardan çıkışı iyileştirmeye çalışıyorum, böylece örneğin yükseklik değişikliği, dişli oranı seçimi vs. yaparak motosikleti iyileştirebiliyorum.

İlki, motosiklet ayarları pek çok sürücü için mistik bir sanattır. Motosiklet ne kadar ayarlanabilir olursa olsun, doğru ayarı bulmak genellikle usandırıcı* bir deneme-yanılma sürecidir; en iyi sürücüler için bile. Süspansiyon, dişli oranları ve motor kombinasyonları bu günlerde tam anlamıyla sınırsızlar. Bu kitapta o konular anlatılmayacak.

İkincisi, kendi sürüş beceriniz konusunda anlaşılması gereken bazı bölümler vardır. Bu konular ağırlıklı olarak bu kitapta tartışılanlardır. Genellikle farklı durumlar hakkında bildiklerinizi uygulamak ve kötü huylarınıza takılı kalmamak büyük çaba gerektirir. Tanıdığım her iyi sürücünün, kendini iki kez daha fazla zorlayıp da tur zamanlarında hiçbir

Süspansiyonun ayarlanabilirliği, fiyatıyla birlikte yükselir; her iki faktör de neredeyse sınırsızdır.



iyileşme kaydedemedikleri günler yaşadıklarını bilirim. Diğer yandan, makine tasarımıyla uyum içinde olan doğru teknikleri ve sürücülerden istenenleri anlamak, sürüş hatalarınızı bulmanıza ve onları başka sorunlarla karıştırmadan yok etmenize izin verir.

Üçüncüsü, tutumunuz veya zihinsel durumunuz bazen ayarlanması en zor olandır. Pek çok sürücü en azından sürdürdükleri süre boyunca hayatın zorluklarını unutmak için yarışlara güvenirlere; fakat hayatın sinir bozuklukları da bir şekilde bizimle birlikte motosiklet sürer. Mekanik bozuklukları bir kenara koyarsak, düşük performans veya kazalar için, her durumda dikkatlice sorgulandığında ortaya çıkarılabilecek gerçek bir sebep olduğunu keşfettim. Bu dezavantajdır. Önemli olan kısmı, zihinsel durumunuzun, KR engellerini yarıp geçmek ve sürüş becerinize anlam, ilham ve verimlilik kazandırmak için kullandığınız beygir gücü olmasıdır.

Dördüncüsü, fiziksel durumunuzun, sürüş işini yapacak kadar iyi olması gerekir; eğer değilse, dikkatiniz çaresizce zayıf fiziksel durumunuzun belirtilerine takılı kalabilir. Yarışmak, dışarı bakmayı gerektiren bir aktivitedir ve vücudunuz üzerindeki dikkatiniz sizi içe yönlendirir. Fiziksel koşullanma* genellikle zihinsel koşullanmayla karıştırılır. Birbirlerini bir noktaya kadar etkilerler. Özellikle yorgun bir vücut, Zihinsel yorgunluğa sebep olan KR'leri tetikler. Bu sorunla uğraşan binlerce Fiziksel Spor Antrenman uzmanı vardır.

Günümüzde ve geçmişte, bir veya iki konuda güçlü fakat diğerlerinde yetersiz olan sayısız sürücü örneği vardır ve bunlar gerçek başarıya imza atamamıştır. Ancak bunların dördünde de sadece vasat* olanlar çok başarılı olmuştur. Bir tanesindeki ciddi kusurlar, tüm diğerlerini etkileyecektir. Konuyu fazla karmaşıkleştirmeden kendinize her bir konuda not verebilir misiniz?

Önemli Bölümler

Yarışın diğer iki ana parçası, birer araç değildir; ama yine de çok önemlidir:

1. Rakip.
2. Pist.

Bunların ilkinin, rakibin, genellikle ne kadar zorlandığınızı üzerinde etkisi vardır. Geleneksel olarak*, rakip zorlaştıkça tur süreleri kısalmış ve zorlaşmazsa aynı kalır veya düşer. Bu, pistte ve dışında oynanan oyunun bir parçasıdır. Rakibinizin ne yaptığı, sizi belirli bir dereceye kadar telkin edebilir veya hevesinizi söndürebilir. Sürücüler içgüdüsel olarak*, zayıf noktanız olduğunu gördükleri her şeyi size karşı kullanırlar. Bunun çok rastlanan bir örneği, birine, ondan biraz daha hızlı olduğunuz (ama aslında onu geçemeyeceğiniz) bir yerde tekerlek göstermek ve onu korkutmaya çalışmaktır. Diğer sürücünün sizi tekrar geçeceğini bildiğiniz bir yerde onu geçmek; ama bunu, onun ritmini* kırmak için yapmak bir diğer çalışılabilir örnektir.

Bu bileşenlerin ikincisi, pist, oyun alanıdır. Yine burada, onu alt etmek için yarış araçlarını kullanıyorsunuz, özellikle de sürüş becerisi ve motosiklet ayarlarını. Her virajın kendi karakteri olmasının yanında sizin göreviniz, standart sürüş tekniklerini her virajda doğru şekilde yeniden uygulamak. Zihinsel durum, bu nokta kesinlikle oyuna dahil olabilir. Sürücülerin sevdikleri

Odaklanmış, ama aşırı odaklanmamış olmak, yarışmanın doğru şeklidir.

İyi fiziksel kondisyona sahip olmak, tutarlı olmayı kolaylaştırır. Tüm yarış boyunca iyi olmak zorundasınız.

Herkes viraja giriş sırasında altınıza girmek ister ve iç tarafınızı korumak için iyi tur zamanı çizginizden uzaklaşmak zorunda kalırsınız. Bir defa kurtulunca, o zaman aradaki zaman farkını açabilirsiniz.

Doug Chandler 1990
Superbike Şampiyonu
olurken. Yarışın tüm dört
aracını da düzenli tutabilen
az sayıda yarışçıdan biri.



ve sevmedikleri pistler vardır; kendilerini güçlü hissettikleri viraj türleri vardır ve bazılarında da kendilerini güçlü hissetmezler. Yokuş aşağı bölümlerle sorun yaşandığı şikâyetini sıkça duyarım. Tümsekli bölümler başka bir sorun kaynağıdır. Eski "herkes aynı pistte sürüyor" deyimini, hem iyi hem de kötü haberdir. Eğer rakiplerinizden daha hızlı gidiyorsanız, siz pisti onlardan daha iyi çözmüşsünüz demektir; eğer gidemiyorsanız, çözememişsinizdir.

Yarış Sırasında

Eğer bir başkasını işaret noktası olarak kullanırsanız, kaybolursunuz. Kendi sürüşünüze dikkat edin.

Sürüş beceriniz dört önemli araçtan sadece biridir; ancak, piste nasıl yaklaşacağınız konusunda kaya gibi sağlam bir planınız olmadan, yakın rekabette diğerlerinin yarışını takip ediyor duruma düşebilirsiniz. 25'incilik için zar atarken, başkasının sürüş şekline kendinizi adapte ederek ne kazanabilirsiniz? Gerçekçi olmak gerekirse, 25. sıradaki bir yarışçı, sizin temel teknikte yaptığınız kadar çok veya daha fazla hata yapıyordur. Birini geçmek eğlencelidir; fakat uzun vadeli gelişim daha önemlidir.

Başkalarınınkileri çözmeye uğraşmadan, kendi stiliniz üzerinde çalışarak atılan değerli turlar, kendi sorunlarınızın çözümleri üzerinde çalışmanızı sağlar. Kendi planınıza sadık kalın; o, sizin kendi kendinize değiştirebileceğiniz plandır.

Bu Yarıştır

Asla birinin sizi durdurduğunu düşünme hatasına düşmeyin, bu yarıştır ve siz kendinizi durduruyorsunuzdur. Her virajın ortasında onun egzozunun dibine girmeyi ve boşuna didinmeyi kafanıza takmayın; bu yarıştır. Siz virajlarda daha hızlısınız; ama o sizden daha geç fren yapıyor ve önünüze geçiyor; bu yarıştır. Talihsiz gerçek şudur ki o öndedir ve siz ondan daha fazla yerde hata yapıyorsunuzdur, her ne sebeple olursa olsun. (Aslında eğer birinin arkasına giriyorsanız ve gaz kesmek zorunda kalıyorsanız, burada gaz kontrolünün temellerini uygulayamayan sizsinizdir).

Takip etmeyin, asla geçemezsiniz.

Onu bir tur daha olsa geçebilirdim.

Lastiklerim bitti.

Trafiğe takıldım.

Bu adamları yenebileceğimi biliyorum.

Başka bir eski deyim daha vardır: "Yeşil bayrak indiğinde, palavra da biter." Yarışmanın en büyük zevklerinden biri de ne derlerse desinler herkesin en iyisini yapmaya çalışıyor olmasıdır. Bu yarıştır.

Yarışın Ölçüleri

Kendi beceri veya gelişiminizi ölçmenin birkaç yolu vardır.

1. Kimi ve nerede geçebileceğiniz. Kendi yerel pistinde yarışanları geçmek zordur. Eğer ikiniz de yeni bir piste gittiğinizde ona tozunuzu yutturursanız, bu ilginç bir istatistik olur. Sizin becerileriniz diğer pistlere taşınabiliyorken onunkiler taşınamıyor demektir; siz daha iyisiniz. Siz öne geçene kadar, bu en önemsiz ölçektir.

2. Genel tur zamanınızın iyileşmesi. Aynı pistte yapılan antrenmana veya yarıştan yarışa tur zamanlarınızı geliştiriyor olmalısınız. Tur zamanı kâğıtlarınızı, detaylı bir karşılaştırma için bir dosyada* tutun.

Başlangıçta büyük gelişmeler göreceksiniz. Sonra, daha hızlı zamanlara yaklaştıkça bu güçleşecek.

3. Sizinkiyle aynı model ve türde motosikletle diğerleri ne kadar hızlı gitmiş. Bu, özellikle yeni ekipmanlarla yarışmıyorsanız doğrudur. Diğerlerinin, sizinkiyle aynı makineyle ne kadar hızlı olduklarını öğrenin.

4. Sizin sürelerinizin en hızlı sürücülerle veya tur rekoruyla karşılaştırması. Eğer sezona liderlerin 10 saniye gerisinde başlıyorsanız ve sonra her yarışta bu farkı biraz azaltıyorsanız, bu iyiye işaretir.

5. Sizin pist bölümü sürelerinizin, hem gelişimi hem de sizden daha hızlı biriyle karşılaştırması. Pisti, önemli bölümlere ayırın ve bir arkadaşınızın sizin ve sizden daha hızlı birinin, her bölüm için sürelerini tutmasını sağlayın. Bu, geliştirme için hedef alınması gereken kesin bölümleri belirler ve çabalarınızın nerede işe yaradığını ve yaramadığını gösterir. Zaman tutucunuzun, pistin hızlı ve yavaş bölümlerini ayırt etmesini sağlayın.

Yarış esnasında biraz kendinizi geliştirebilmelisiniz ve en azından sıralama zamanlarınızı tutarlı olarak tekrarlayabilmelisiniz.

6. Antrenman veya sıralama turlarınızın yarış turlarınızla karşılaştırması. En üst seviyelerde, biriyle diğeri arasında büyük

Motosiklete, yarış boyunca kullanabileceğim ayarları yapmaya çalışıyorum, bu yüzden sıralamada da aynı ağırlık, lastik ve yakıt ağırlığını kullanıyorum.

Bazen canınız sıkılır ve kendinizi sonuna kadar zorlamak zorunda kalırsınız; mesela son antrenmana kadar doğru ayarları bulamadığınızda.

Yarıştaki temel amaç, diğerlerini yenmektir. Sürüş teknolojisini iyice kavradıktan ve kendi KR'leriniz üzerinde biraz yönetim gücünüz oluştuktan sonra bu daha kolay olacak.

farklar görülmesi çok enderdir. Orta ve daha düşük beceri seviyelerindeki, sürücüler genellikle yarışta daha hızlı gitmek için yarışın "dolduruşuna" güvenirlir. Sanırım buna bir plan denebilir; ama hangi beceri seviyesinde olmak isterdiniz?

İlham

İlham, zihinsel durum başlığı altına girer. Yarışta büyük sıçramaların yapıldığı yerdir ve gerçekten de bir araçtır. Daha hızlı gidebilmek için bir tutam ilham katmak, yarışın önemli bir bölümünü oluşturur. Size karşı savaşan KR'leri, dişinizle tırnağınızla yarıp geçmek ve her 0,50 km/s'lik hız artışı, her yarım derecelik yatış açısı artışı, gazın her 1/100 saniyelik daha erken açılışı, gidona uygulanan her fazladan yarım kilogramlık yönlendirme gücü, görüşteki her otuz santimetrelilik genişleme için o mayaya ihtiyacınız vardır. KR'leri yarıp geçmek, kendinizi iyi hissetmenizi sağlar. Daha hızlı gitmek, daha çabuk dönmek, daha fazla kaymak ve benzeri, bilinçli veya bilinçsiz bir karar olabilir.

Bu ne anlama gelir? Bu, KR'lere karşı verilen iç savaş anlamına gelir ve sizi kesinlikle canlandırır. Bundan bir araç olarak bahsettiğimizde, bunun her sorunu çözmek için değil, sadece ihtiyaç olduğunda ve doğru zamanda* kullanılması gerektiği anlamına gelir. Güçlü, gerçekten hevesli başlayan, ama sonra, ilhamın tek başına yeterli olmadığı kariyerlerinde durma noktasına gelen düzinelerce yarışçı vardır.



Yarışın Temel Hedefi

Yarışta hedef, diğerlerini yenmektir. Nasıl onlardan daha hızlı gideceğinizi bulmak zorundasınız. Bu amaç için kullanılabilecek dört araç var ve sürüş becerilerinizin en önemlilerinden biri olsa ve size en çok kazancı sağlayacak olsa da "aşırı kullanılabilir".

Şunu düşünün: Standart sürüş tekniklerini iyice anladıktan sonra, yardım için diğer araçlara bakma zamanı gelmiştir. Uzun vadede, temel teknikleri uygulamanın yeni yöntemleri kendini gösterecektir. Ancak, belirli bir yarış gününde temel becerilerinizi, fark yaratacak kadar geliştirme ihtimaliniz gerçekçi

Eğlenin.

değildir. Bir sonraki tur zamanı "bandında", bu temel beceriler hala bir kenarda, esas engeller olarak oturuyor olacaklar. Size bunun sözünü verebilirim.

Tüm temelleri kontrolünüz altına almak kolay değildir. Kolay olmaktan çok uzaktır. Bunları sürekli olarak doğru uygulayan sürücü sayısı azdır; ama tek bir günde, standart tekniklerden, var olandan daha fazlasını vermelerini bekleyerek enerjinizi boşa harcayabilirsiniz. Aynı, sağlıklı bir fiziksel yapıda olmanın, süspansiyon ya da motorunuzu iyileştirmeyeceği gibi, sürüş becerileriniz de kötü bir ruh halini, yanlış ayarlanmış enjeksiyonu veya uyku eksikliğini iyileştiremez.

Dört yarış aracınızın durumu nedir? Ne kadar iyi işliyorlar? Hangisi en kötüsü? Hangisi en iyisi? En iyisini hiç unutmayın.

Diğer sürücülerle piste çıkmak onlar hakkında birinci elden deneyim kazanmanızı sağlar. Bu değerlidir; çünkü ne yapmamanız gerektiğini görürsünüz. Pek çok durumda, bu, ne yapmanız gerektiğini görmekten daha önemli olabilir. Motosikletinizin ayarları, onları doğru ve güvenli şekilde yapabilecek, deneyimli kişilerce yapılmalıdır. Sürüş kabiliyeti – bunu siz elde ediyorsunuz. Bu kitabı okuduktan sonra, doğru tekniklerin neler olduğunu biliyorsunuz. Artık onları mükemmelleştirmek için, sele üzerinde biraz zaman geçirmeniz gerekiyor. Zihinsel durum – Hazır olarak ve bir plana sahip olarak işleri eğlenceli halde tutabilir ve iyi bir tutuma sahip olabilirsiniz. Fiziksel durum – İyi yiyecekler ve kardiyovasküler egzersizler gibi temeller, formda kalmak için gereklidir. Uygun şekle sahip bir vücut, size yarışta harcayabileceğiniz tam bir dikkat sağlar; özellikle de sonuna doğru.

İdollerimden birinden ilham aldığım için yarışmaya başladım. Bu spordan, inanılmaz yüksek derecede şahsi tatmin elde edebilirsiniz. Benim şahsi hedefim, piste (halka açık yollara değil) karşı olan becerilerimi mükemmelleştirmek. Diğerlerini yenmek, o gün onlardan daha becerili olduğumu kanıtıyor. Ulusal şampiyonluk kazanmak, sezon hakkında daha net bir resim görebildiğimi ve yıl boyunca akıllıca kararlar verdiğimi gösteriyor.

D.G.

Tanımlar

Merhametsiz: Sert, acımasız.

Boyut: Belirli bir yöndeki uzantı.

Usandırıcı: Aşırı uzunluk veya yavaşlık nedeniyle yorucu veya sıkıcı.

Koşullanma: Belirli bir amaç için uygun hale getirme.

Vasat: Kalite anlamında ortalayla düşük arasında: Ortalama.

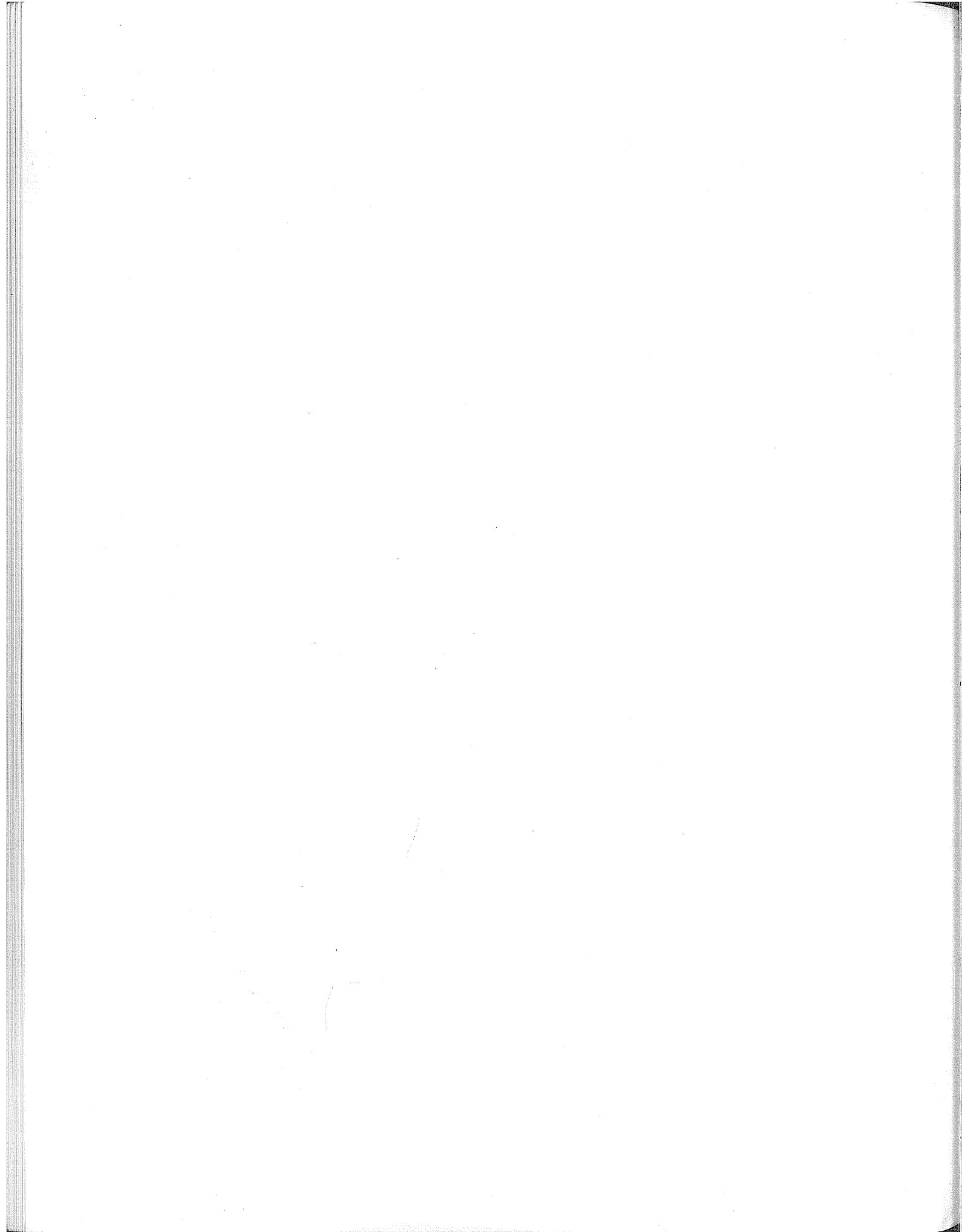
Geleneksel olarak: Zamanla pekişen bir uygulama. Alışılmış metot ya da tutum.

İçgüdüsel olarak: İçgüdüler tarafından harekete geçirilen, doğal; öğrenilmemiş.

Ritim: Maddelerin, bir hareket sistemi içinde düzenli tekrarı.

Dosya: Kağıdı tutmak için halkaları veya kancaları olan bir kitap kapağı.

Doğru zamanda: Uygun olduğu anda.



Ekler

Sürücü Kontrol Listesi

1. **Sıvılar ve Yağlar Doğru Seviyede**
 - A. Motor
 - B. Radyatör suyu
 - C. Zincir
 - D. Çatal
2. **Tekerlekler Hizalı**
3. **Çatal Boruları Takılı Kalmıyor**
4. **Zincir Ayarlı**
5. **Lastik Basınçları Doğru**
 - A. Soğuk Basınçlar Ön _____ Arka _____
 - B. Sıcak Basınçlar Ön _____ Arka _____
6. **Gidon Rulmanları Sıkı**
7. **Ön Aks Sabitleme Cıvataları Sıkı**
8. **Akslar Sıkı**
9. **Lastiklerin Balansı Ayarlı**
10. **Kontroller Konforlu ve Kullanılabilir**
11. **Çatal Hareket Mesafesi Doğru**

(Çatal dibe veya tepeye vurmamalı.)
12. **Arka Amortisör Hareket Mesafesi Doğru**

(Amortisör sıklıkla dibe vurmamalı; fakat hareket mesafesinin çoğunu kullanmalı.)
13. **Gaz Kolu Akıcı Şekilde Çalışıyor**

(Yapışmıyor, aşırı boşluk yok.)
14. **Frenler İyi Çalışıyor**
 - A. Balatalar diske iyice değiyor.
 - B. Balatalar diske yapışmıyor.
 - C. Balatalar bitmemiş.
15. **Lastiklerde Yeterince Kaplama Mevcut**
 - A. Eşit derecede eskimemiş veya kademelenmiş lastikler yol tutuş zorluklarına yol açabilir
 - B. Eski yarış lastikleri kurur ve "kayganlaşır".
 - C. Yarış lastikleri, ilk aşındırıldıklarında ve üzerlerinde bolca kauçuk olduğunda en iyi performansı verirler.
16. **Yeterli Yakıt**
17. **Zincir Kilidi Doğru Yerde**

(Ana zincir kilidi, eğer sonsuz zincir kullanılmıyorsa güvenlik için telle bağlanmalıdır.)
18. **Tur Sürelerini Kaydedecek Birisi**

Bunların çoğu bir teknik hakemin baktığı maddeler değildir. Bunlar, bir yarışçı olarak kendi ekipmanınızı kullanışlı hale getirmenizi sağlayan maddelerdir. Bunlar, büyük talihsizliklerle karşılaşmadan pisti dolaşmanızı sağlarlar (yeterli miktarda benzin vb.).

Sürücü Kontrol Listesi

1. Sıvılar ve Yağlar Doğru Seviyede

- A. Motor
- B. Radyatör suyu
- C. Zincir
- D. Çatal

2. Tekerlekler Hizalı

3. Çatal Boruları Takılı Kalmıyor

4. Zincir Ayarlı

5. Lastik Basınçları Doğru

- A. Soğuk Basınçlar Ön_____ Arka_____
- B. Sıcak Basınçlar Ön_____ Arka_____

6. Gidon Rulmanları Sıkı

7. Ön Aks Sabitleme Cıvataları Sıkı

8. Akslar Sıkı

9. Lastiklerin Balansı Ayarlı

10. Kontroller Konforlu ve Kullanılabilir

11. Çatal Hareket Mesafesi Doğru

(Çatal dibe veya tepeye vurmamalı.)

12. Arka Amortisör Hareket Mesafesi Doğru

(Amortisör sıklıkla dibe vurmamalı; fakat hareket mesafesinin çoğunu kullanmalı.)

13. Gaz Kolu Akıcı Şekilde Çalışıyor

(Yapışmıyor, aşırı boşluk yok.)

14. Frener İyi Çalışıyor

- A. Balatalar diske iyice değiyor.
- B. Balatalar diske yapışmıyor.
- C. Balatalar bitmemiş.

15. Lastiklerde Yeterince Kaplama Mevcut

- A. Eşit derecede eskimemiş veya kademelenmiş lastikler yol tutuş zorluklarına yol açabilir
- B. Eski yarış lastikleri kurur ve "kayganlaşır".
- C. Yarış lastikleri, ilk aşındırıldıklarında ve üzerlerinde bolca kauçuk olduğunda en iyi performansı verirler.

16. Yeterli Yakıt

17. Zincir Kilidi Doğru Yerde

(Ana zincir kilidi, eğer sonsuz zincir kullanılmıyorsa güvenlik için telle bağlanmalıdır.)

18. Tur Sürelerini Kaydedecek Birisi

Bunların çoğu bir teknik hakemin baktığı maddeler değildir. Bunlar, bir yarışçı olarak kendi ekipmanınızı kullanışlı hale getirmenizi sağlayan maddelerdir. Bunlar, büyük talihsizliklerle karşılaşmadan pisti dolaşmanızı sağlarlar (yeterli miktarda benzin vb.).

Sürücü Kontrol Listesi

1. Sıvılar ve Yağlar Doğru Seviyede

- A. Motor
- B. Radyatör suyu
- C. Zincir
- D. Çatal

2. Tekerlekler Hizalı

3. Çatal Boruları Takılı Kalmıyor

4. Zincir Ayarlı

5. Lastik Basınçları Doğru

- A. Soğuk Basınçlar Ön_____ Arka_____
- B. Sıcak Basınçlar Ön_____ Arka_____

6. Gidon Rulmanları Sıkı

7. Ön Aks Sabitleme Cıvataları Sıkı

8. Akslar Sıkı

9. Lastiklerin Balansı Ayarlı

10. Kontroller Konforlu ve Kullanılabilir

11. Çatal Hareket Mesafesi Doğru

(Çatal dibe veya tepeye vurmamalı.)

12. Arka Amortisör Hareket Mesafesi Doğru

(Amortisör sıklıkla dibe vurmamalı; fakat hareket mesafesinin çoğunu kullanmalı.)

13. Gaz Kolu Akıcı Şekilde Çalışıyor

(Yapışmıyor, aşırı boşluk yok.)

14. Frenler İyi Çalışıyor

- A. Balatalar diske iyice değiyor.
- B. Balatalar diske yapışmıyor.
- C. Balatalar bitmemiş.

15. Lastiklerde Yeterince Kaplama Mevcut

- A. Eşit derecede eskimemiş veya kademelenmiş lastikler yol tutuş zorluklarına yol açabilir
- B. Eski yarış lastikleri kurur ve "kayganlaşır".
- C. Yarış lastikleri, ilk aşındırıldıklarında ve üzerlerinde bolca kauçuk olduğunda en iyi performansı verirler.

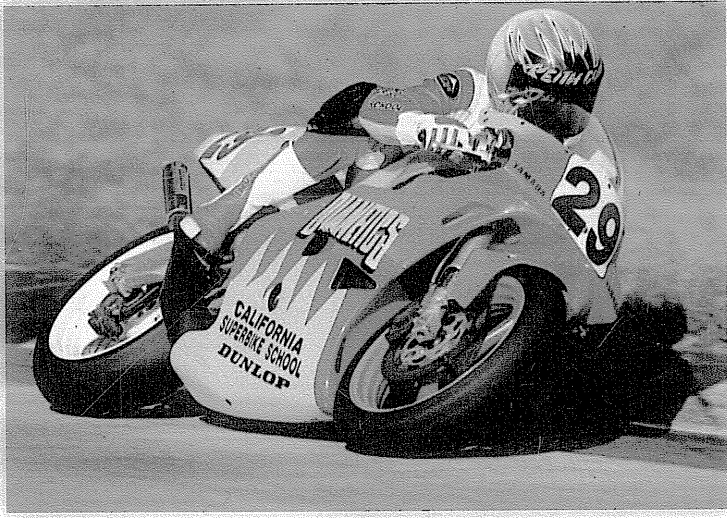
16. Yeterli Yakıt

17. Zincir Kilidi Doğru Yerde

(Ana zincir kilidi, eğer sonsuz zincir kullanılmıyorsa güvenlik için telle bağlanmalıdır.)

18. Tur Sürelerini Kaydedecek Birisi

Bunların çoğu bir teknik hakemin baktığı maddeler değildir. Bunlar, bir yarışçı olarak kendi ekipmanınızı kullanışlı hale getirmenizi sağlayan maddelerdir. Bunlar, büyük talihsizliklerle karşılaşmadan pisti dolaşmanızı sağlarlar (yeterli miktarda benzin vb.).



KEITH CODE, 250 CC 1992 GP ULUSAL YARIŞLARINDA, ON ÜÇ YILLIK EMEKLİLİKTEN SONRA VE KIRK YEDİ YAŞINDA, YAZAR, BİLEĞİ BÜKMEK II İÇİN SON BİR ARAŞTIRMA YAPMAK ÜZERE PROFESYONEL YARIŞÇILIĞA DÖNDÜ.

BİLEĞİ BÜKMEK I, ON BEŞ YIL BOYUNCA SÜRÜCÜLERİN GELİŞİMİNDE BİR NUMARA OLARAK TANINMIŞ BİR KİTAP. TÜM DÜNYA MOTOSİKLETÇİLERİNİN, YAŞAMSAL BECERİLERİ FARKLI BİR GÖZLE ALGILAMASINI SAĞLADI. BİLEĞİ BÜKMEK II, DAHA DA İLERİ GİDİYOR; İNSANLA MAKİNE ARASINDAKİ DOĞRUDAN BAĞLANTILARI, HER HAREKETİ KAPSAYACAK ŞEKİLDE, TEK TEK SU YÜZÜNE ÇIKARIP KÖKLERİNE İNİYOR.

KEITH CODE, DÜNYADA EN ÇOK SAYIDA MOTOSİKLET SÜRÜCÜSÜNE EĞİTİM VEREN KİŞİ. ONUN ANTRENMAN VE EĞİTİM YÖNTEMLERİ, DÜNYANIN DÖRT BİR YANINDAKİ EN İYİ SÜRÜCÜLERİN ZAFERLERİNİN BAŞ SEBEBİ. KEITH'İN, KARIŞIKLIKLARI ÇÖZME VE BASİT, GEREKLİ PRENSİPLERİ OLUŞTURMA YETENEĞİ, HEM YOL HEM DE YARIŞ SÜRÜCÜLERİNE, ÜZERİNDE DÜŞÜNECEK GERÇEK ALETLER VE AYNI ZAMANDA KENDİ KENDİLERİNE, MOTOSİKLET SÜRÜŞÜNÜN PROBLEMLERİNİ ANLAMALARINI SAĞLIYOR.

“Her sürücü bu kitabı okuyarak ve açıkladığı teknikleri uygulayarak hızlı gidebilir. Motosiklet kullanmayı ciddiye alan herkes için bu kitap mutlak okunması gereken bir eser.”
ROADRACING WORLD &
MOTORCYCLE TECHNOLOGY

“Motosikletle sadece pazarları gezmeye çıksanız da uzman bir yarışçı da olsanız, Code’un gaz kullanımı, dönüş ve frenleme üzerine dersleri sizi daha hızlı, daha yumuşak ve daha güvenli bir sürücü yapacaktır.”
CYCLE WORLD

“Bu kitaptaki bilgiler, beni şu anda yarış dünyasında olduğum yere getirdi... Keith’in fikirleri size, kendi kendinize düşünmeyi öğretiyor... bu fikirleri anlamazsanız, daha ileri gidemezsiniz.”
DOUG CHANDLER

“Bu kitabı okumak, sürüş esnasında kendi beynimin içinde olmak gibiydi. Code, insanların sadece birer duygu olarak bildiği şeylere karşılık kelimeler buluyor ve basit bir dille, pek çok profesyonelin öğrenmek için yıllarca ter döktüğü teknikler öğretiyor.”
DONNY GREENE

Birinci Baskı

