

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



O TYM, ŻE „DROGA JEST” *

Przychodzi taki czas pod koniec zimy, gdy wszyscy zaprzyjaźnieni motocykliści już mówią niecierpliwie tylko i wyłącznie o leżącym wciąż śniegu, zbyt niskich temperaturach, ociąganiu się nadchodzącej wiosny i patrząc na nich, jasną się staje ich potrzeba wolności, ciepła, słońca, wiatru na twarzy i choćby trochę bycia w drodze.

I gdy tak patrzę z poddasza domu na wciąż leżący śnieg marcowy to wiem jedno i w sposób pewny, wiem o tym, że droga jest, choć jej jeszcze nie widać realnie śniegiem przysypanej, to jednak ona jest, nie widoczna lecz pewna, nieznana lecz do odkrycia, daleka lecz do przeżycia, często nieoznaczona lecz do wytyczenia własnego, po prostu do przejechania, bo przeczuwana przez zimę całą, być musi.

I mimo małej ilości światła słonecznego twarze ponure się zdają, to wszyscy ci, wpatrzeni w dal, gdy na możliwość wytoczenia motocykla, czekają – bliscy mi są, w swej tęsknocie, w swej różnorodności, żywionej nadziei, poetyce pokonywania przestrzeni, przeżywania życia w locie i prędkości, trochę niepokojący samą swoją obecnością, osobowością, tym jacy są i że są, gdy tak podjadą, odjadą i znikną.

Większość moich motocyklowych doświadczeń i umiejętności pochodzi z jeżdżenia drogami, które fizycznie nie istniały, były to szlaki wyrysowane na mapie, w rzeczywistości będące wyschniętymi korytami rzek, były to azymuty wyznaczane na pustyni przez gps uwzględniające sensowne w czasie dotarcie do źródeł wody pitnej i paliwa, były to ścieżki górskie, których pokonanie możliwym było tylko w jedną stronę, były to zarośla życia, które drogi widzieć nie pozwalały.

Założenie było jednak zawsze jedno; droga jest, należy ją tylko znaleźć, wytyczyć, przebyć, wiedząc, że jest; wstąpić na nią, nie ufając czy będzie właśnie tam gdzie chcielibyśmy, żeby była.

Często nie widoczna, zmuszała do jej poszukiwań, ścieżek zmylenia, zatrzymania się.

Żeby jednak wiele nowych dróg wyznaczyć i bezpiecznie pokonać oswajając czyhające zagrożenia, w przeddzień zejścia śniegu warto przejść od poetyki do realnej rzeczywistości, doświadczeń drogowych i fizyki pojazdów.

Żelazną zasadą dla poruszania się pojazdami mechanicznymi, w tym oczywiście motocyklami, powinno być to, że jedziesz tylko wtedy gdy

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



widzisz drogę i tak daleko jak widzieć możesz, czyli dostosowujesz prędkość do warunków na drodze właśnie tejże, i do tego jak daleko widzisz, a to co widzisz uprawnia cię do poruszania się z określoną prędkością.

Krócej, dla danego pojazdu jadącego z określoną prędkością, przy danych warunkach drogowych i pogodowych istnieje minimalny dystans konieczny do zatrzymania pojazdu, czyli wytracenia prędkości do zera. A ten dystans to także jest pewien i określony czas potrzebny do wytracenia prędkości pojazdu, do zatrzymania się.

Dla unaocznienia wagi kwestii czasu i uświadomienia sobie długości pokonanej drogi w czasie, przy zadanej prędkości poniżej zamieszczam zestawienie:

TABELA 1

PRĘDKOŚĆ: DROGA POKONANA W CIĄGU 1 SEKUNDY

10 km/h	2,77 m/s
30 km/h	8,33 m/s
60 km/h	16,66 m/s
80 km/h	21,6 m/s
100 km/h	26,66 m/s
120 km/h	33,33 m/s

Oczywiście ludzie jeżdżą jeszcze szybciej niż wartości podane w zestawieniu, ale już te prędkości pozwalają sobie zdać sprawę na ile trzeba widzieć drogę przed sobą by móc skutecznie kontrolować i potrafić wyhamować prędkość chociażby 80 km/h, która większości motocyklistów wydaje się prędkością spacerową.

Ta jedna sekunda, to jest to minimum czasu potrzebne na dostrzeżenie niebezpieczeństwa, podjęcie decyzji w mózgu i uruchomienie mechanizmów hamulcowych pojazdu.

Do tego dochodzi jeszcze droga hamowania samego pojazdu, która to rośnie w postępie geometrycznym, to znaczy; początkowa prędkość, przy której rozpoczynamy już samo hamowanie, prędkość z którą jechaliśmy, wydłuża nam drogę hamowania w kwadracie swej wartości.

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



A zatem dwa razy większa prędkość oznacza cztery razy dłuższą drogę hamowania (patrz tabela 2, str.13).

Dla potrzeb prostych rachunków, które można wykonać nawet za kierownicą podaję prosty algorytm liczenia przybliżonej przebytej drogi w czasie jednej sekundy dla danej prędkości; czyli:

DANA PRĘDKOŚĆ X 3 DZIELONE PRZEZ 10 = DROGA PRZEBYTA W M/S

przykładowo: 60 km/h razy 3 = 180 dzielone przez 10 = **18 m/s**

Dlatego też dojeżdżając do niewidocznych zakrętów, przesłoniętych wzniesień, na drogach górskich, czyli wszędzie tam gdzie widoczność jest ograniczona, przywołajcie do swojej świadomości niektóre z tych cyfr i ujmijcie płynnie gaz, bo to żaden wstyd.

Wśród kilku moich przyjaciół, z którymi byłem na wyprawach w terenie, ukuliśmy proste powiedzenie; „podstawową umiejętnością motocyklisty enduro jest umieć odjąć gaz” na czas, po prostu, jak nie widzisz, odpuść, jeździsz nie ten jeden i ostatni raz, ale założenie jest takie, że chcesz jeździć całe życie, wkręcić silnik na obroty zdążysz zawsze.

JAZDA

Patrząc na statystyki udziału motocykla w kolizjach z innymi pojazdami, to co czwarty wypadek czyli 25% to pułapka zderzenia z samochodami skręcającymi w lewo, jak również to, że ryzyko wypadku wzrasta w trzecim roku jazdy na motocyklu, kiedy to motorykę obsługi motocykla mamy już opanowaną, ale doświadczeń wciąż zbyt mało.

Kask często wydaje się, że przeszkadza, a jeśli już to z fasonem nie dopięty, i pewnie w 99,99% sytuacji na drodze miło by było nie mieć kubła na głowie i czuć bezpośredni powiew wiatru, jednak ten 0,01% to są te rzadkie momenty gdy kask tenże ratuje nam życie.

Zatem dobry, dobrze dopasowany, lekki, wygodny, dobrze przewietrzany kask, najlepiej ze szczęką (patrząc na statystykę uszkodzeń

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



miejsc samego kasku, to na samą ochronę zuchwy przypada prawie 20% urazów).

Oddalając się od statystyk wypadków warto uświadomić sobie wsiadając za każdym razem na motocykl, że najważniejszą umiejętnością motocyklisty to umiejętność myślenia, umiejętność analizy sytuacji, ocena niebezpieczeństw na podstawie wiedzy i doświadczeń, sprawne podejmowanie decyzji jak poprowadzić maszynę. Najważniejszym narzędziem w trakcie jazdy (i w życiu też ☺) jest nasz mózg, to że myślimy, potrafimy się skoncentrować, opanować emocje, wykorzystać umiejętności, cieszyć się adrenaliną, myśleć za siebie i za wszystkich dookoła, przewidywać, wyczuć sytuację, dlatego cała ta zabawa jest taka fajna, taka wymagająca.

To wreszcie świadomość pułapek i wirów, które czyhają na drodze.

Dla zagrożeń skrętów w lewo, które stanowią co czwartą przyczynę wypadku z motocyklem zwróć uwagę na **znaki rozpoznawcze**, a mogą nimi być:

- pojazd wjeżdżający na skrzyżowanie przed skrętem zwalnia
- przyhamowanie samochodu powoduje obniżenie jego przodu
- kierowca samochodu trzyma się środkowej linii, znajduje się na pasie do skrętu w lewo (niestety nie zawsze)
- skrócone przednie koła
- koło pojazdu, które się porusza jest bardziej widoczne od innych elementów pojazdu w ruchu, więc obserwując koła samochodu, szybciej dostrzeżesz ruch, patrz na koła i pod koła

I jeszcze jedno, jeśli kiedyś rano wstaniesz ze złym samopoczuciem, rozkojarzony, nieobecny i będziesz wręcz fizycznie czuł, że w dniu dzisiejszym możesz być łatwym celem dla życia, nie wsiadaj na motocykl, odpuść, pojedziesz jutro, bo to niebezpieczny pojazd dla rozsądnych ludzi.

ZAKRĘT

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



Zakręt to często takie miejsce gdzie z różnych powodów mało widać, dlatego wchodzenie w zakręty powinno się w każdym wypadku **rozpocząć po zewnętrznej** swojego pasa ruchu, dla dwóch powodów:

- zwiększamy zasięg wzroku i pole widzenia
- zwiększamy swoje bezpieczeństwo omijając niebezpieczną strefę, w której często pojawiają się inne pojazdy po przejechaniu linii swojego pasa ruchu, gdy je po prostu wyniesie

Pokonywanie zakrętów z punktu widzenia motoryki ruchu i fizyki to przeciwskręt i patrzenie w kierunku, w którym chcesz jechać, trochę jak w życiu – wiesz dokąd chcesz iść, patrzysz tam, to tam dojdiesz.

Idziemy dalej, motocykl powyżej pewnej prędkości, przyjmijmy od 30 km/h wzwyż, płynnie skręca przez pochylenie go. Do pochylenia motocykla wykorzystujemy technikę **przeciwskrętu**, którą de facto posługują się wszyscy motocykliści, gdyż nie da się inaczej, z tą różnicą, że jedni świadomie wykorzystując przeciwskręt perfekcyjnie kontrolują tor ruchu, inni nieświadomie, często nie rozumiejąc działania sił, szarpią się w zakręcie narażając siebie i innych użytkowników drogi.

Pochylenie i skręt – **przeciwskręt** - chcąc skręcić motocykl, czyli spowodować jego pochylenie, powinniśmy wypychać rękę kierownicy na zewnątrz zamierzonego zakrętu, czyli w przeciwną stronę niż chcemy skręcić, co powoduje pochylenie motocykla do środka zakrętu.

Popychamy do przodu prawą rękę kierownicy, aby pochylić motocykl i skręcić w prawo; wypychamy lewą rękę przy pochylaniu i skręcie w lewo !

Samo skręcanie motocyklem to proces, to kilka elementów następujących po sobie, przeciwskręt to tylko jeden z nich, ten początkowy:

1. Motocyklista chce skręcić w prawo, zaczyna skręcać popychając prawą rękę kierownicy na zewnątrz, przednie koło kieruje się w lewo.
2. Przednie koło skierowane jest przez wypchnięcie w lewo, motocykl pochyła się w prawo, do środka planowanego zakrętu.

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



3. Gdy motocykl zaczyna skręcać, motocyklista zmniejsza siłę nacisku na prawą rękojeść, wtedy koło przednie wraca do położenia bliższego centralnego.

4. W dalszym ciągu motocyklista steruje i kontroluje kąt pochylenie maszyny przez przeciwskręt.

5. Teraz już możesz zacząć płynnie dodawać gazu, tak żeby motocykl ciągnął z zakrętu.

Prowadzenie motocykla po łuku drogi czyli w zakręcie wymaga powtarzania wielu następujących po sobie sekwencji, przeciwskrętów i korekt toru jazdy, to praca kierownicą.

Na pierwszy rzut oka wydaje się nam to trochę wbrew psychice, ale w jeździe na motocyklu wiele technik wymaga przełamania bariery psychologicznej, tzw. zdrowego rozsądku, kolejnej granicy prędkości, żeby daną technikę wykonać, w wielu sytuacjach na motocyklu na przykład w terenie, gdy zdrowy rozsądek mówi wytrać prędkość, zwolnij, to dużo bezpieczniej jest odkręcić gaz, przyłożyć.

Terenowi motocykliści ukuli też takie powiedzenie; „gdy nie wiesz co zrobić, odkręć gaz” – gdy cię coś zaskoczy, gdy i tak już jest za szybko, żeby uniknąć, wyhamować – ale to w terenie.

Zakręt to sekwencja: **ZWOLNIJ – PATRZ – POCHYL – DODAJ GAZU**

ZWOLNIJ – hamuj przed zakrętem, wytrać prędkość nie tylko przez odjęcie gazu bo to wyhamowuje tylko tylne koło, ale przygotuj hamulce, użyj ich obydwu, nagrzej je, hamuj gdy motocykl wciąż przed zakrętem jest w pionie, jedzie wyprostowany w linii prostej i gdy wciąż możesz używać obydwu hamulców, w tym przedniego silno.

PATRZ – oceń zakręt, a najlepszy jego widok i całej drogi masz z zewnętrznej linii danego zakrętu, oceniłeś zakręt, obróć głowę by czubek nosa jak wskazówka wskazał kierunek gdzie chcesz jechać i po zakręcie z niego wyjechać, zacznij skręcać.

Obrócenie całej głowy w tej fazie wchodzenia w zakręt pomaga utrzymać kontrolę nad kierunkiem jazdy w zakręcie, spróbuj utrzymać też linię oczu w poziomie, pomoże ci to na ocenę twojego rzeczywistego kąta pochylenia w zakręcie, a przestaniesz się czuć jak na karuzeli.

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



POCHYL – świadomie wykonaj przeciwskręt, dozuj siłę wypychania kierownicy

DODAJ GAZU – dodawaj płynnie i stopniowo gazu przez całą drogę wychodzenia z zakrętu

Dodawanie gazu wyrównuje naciski sił na koła motocykla, po tym jak przyhamowałeś przed zakrętem dociażając przednie koło, dodanie gazu unosi lekko motocykl na amortyzatorach pozwalając im na stabilną, łagodną pracę i zwiększa tym samym prześwit między asfaltem a bokiem motocykla w przechyle, jego podnózkami.

Aby płynnie przejechać zakręt bez chybotania i bez uślizgów, czyli zachować najlepszą przyczepność kół motocykla, najlepiej jest utrzymywać nacisk na koła motocykla w proporcji 60/40 na korzyść tylnego koła (tylne koło musi wypychać motocykl z zakrętu, przeciwstawiając się sile odśrodkowej) co można osiągnąć płynnie dodając gazu gdy motocykl jest pochylony w skręcie. Idealnie by było umieć odpuścić gaz w momencie pochylania motocykla, a następnie przez całą długość wyjścia z zakrętu go dodawać.

Utrzymanie odciążonych amortyzatorów w neutralnym położeniu pozwala na zachowanie przyczepności opon do jezdni nawet gdy trafią na nierówność lub dziurę, a stan taki osiągamy przez płynne i konsekwentne dodawanie gazu w trakcie pokonywania zakrętu, gdy motocykl jest przechylony

Ćwicz w zakrętach, przy prędkości niższej, niż wydaj ci się, że potrafisz to zrobić, zacznij spokojnie, masz wtedy więcej czasu na poprawne wykonanie całej sekwencji i utrwalenie nowych dobrych nawyków i umiejętności.

ZAWRACANIE

Ćwiczenie manewru zawracania zaczynamy trenować na wytyczonym polu prostokąta o wymiarach 6 x 12 metrów, na którym należy wykonać ósemkę. W miarę nabierania wprawy możemy zmniejszać wymiary prostokąta do granic rozsądku, oczywiście.

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



Im bardziej pochylony motocykl w czasie zawracania, tym ciaśniejszy cały manewr zawracania i potrzeba nam mniej miejsca do jego wykonania.

Ważne, żeby w trakcie manewru zawracania, nie patrzeć pod koło, tylko świadomie skręcać głowę do środka zakrętu – zawrotki, w miarę możliwości jak najgłębiej w skręt i patrzeć w miejsce, do którego chcemy właśnie zawrócić i ukończyć manewr.

Ćwiczenie manewru zawracania wykonujemy następująco:

- dojeżdżając do miejsca początku zawracania, unosimy się z siedzenia i stajemy na podnóżkach motocykla
- patrzymy do środka zakrętu, w stronę, w którą mamy jechać
- przenosimy jak największy nacisk wywieranego ciężaru ciała na zewnętrzny podnóżek motocykla
- przechylamy motocykl jak najgłębiej w skręt, ciągnąc obydwie rękojeści kierownicy w kierunku skrętu, zawracania
- lekko dodajemy gazu (jedziemy na gazie, ewentualnie na półsprzęgle) przeciwstawiamy w ten sposób, siłę odśrodkową sile grawitacji
- dla wyprostowania motocykla z przechyłu używamy przeciwskrętu i gazu

HAMOWANIE

Temat niewyczerpany i najważniejszy z punktu widzenia zachowania życia na motocyklu, bo przecież „życie cudem jest”. Bo czasem warto się zatrzymać i stojąc spokojnie przyglądać się kontemplując magię przepływu naszego życia, w nas samych i wokół.

Osobiście preferuję spokojną jazdę na motocyklu, ale spokojna jazda nie polega na nie używaniu hamulców, lecz na umiejętności opanowania spokojnego manewru hamowania na granicy przyczepności, opon nie tracąc w tym samym czasie kontroli nad motocyklem, bądź w terenie - zrywając przyczepność, w razie potrzeby.

Zacznijmy od przypomnienia dobrego nawyku wożenia w sytuacjach awaryjnych palca wskazującego na dźwigni hamulca przedniego.

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



Argumenty: jeden palec jest szybszy niż chwyt całą dłonią, szybciej naciśniesz, szybciej odpuścisz dźwignię, szybciej odpuścisz gdy poczujesz miękący poślizg przodu, nie zablokujesz przedniego hamulca w sposób niekontrolowany, przez odruchowe cap całą garścią, jeden bądź dwa palce na dźwigni są precyzyjniejsze w operowaniu.

Z zakresu fizyki przypomnę tylko, że kiedy zaczynamy hamować na motocyklu, masa przesuwa się do przodu, dociążane przednie koło ma większy zapas przyczepności od tylnego, można dlatego wywierać przez przedni hamulec większy nacisk na przód w trakcie hamowania. Oczywiście przy nieumiejętnym i zbyt gwałtownym „capnięciu” pełną garścią można zaliczyć endo – czyli kozła przez przednie koło, dlatego też używając do hamowania tylko palca lub dwóch palców, w trakcie dociążania przedniego koła zwiększamy nacisk na dźwignię stopniowo coraz mocniej.

Poprzez stopniowe zwiększanie siły nacisku unikamy poślizgowi koła przedniego, poślizg który może wystąpić zanim masa motocykla w trakcie hamowania, nie dociąży przedniego koła, przesuując się z tyłu na przód motocykla.

Warto nauczyć się liczyć w myśli na przykład „sto dwadzieścia jeden” lub innej cyfry bądź frazy „mam cię psie”, której odliczanie myślowo trwa właśnie jedną sekundę czyli czas potrzebny w przybliżeniu do przesunięcia masy na przód motocykla, po tym czasie możemy już wywierać silny nacisk na dźwignię przedniego hamulca.

Naciskanie dźwigni przedniego hamulca silno szybciej, niż w czasie jednej sekundy jest niepoprawne z punktu widzenia fizyki hamowania idealnego i grozi zerwaniem przyczepności przedniego koła.

W trakcie przesunięcia masy motocykla na przód następuje odciążenie tylnego koła, zatem siła wywierana przez hamulec tylny zmniejsza się, dlatego też w trakcie hamowania warto stopniowo odpuszczać hamulec tylny, żeby nie dopuścić do uślizgu koła tylnego.

Jeśli już zdarzy się zablokowanie tylnego koła hamulcem, nie wolno odpuszczać pedału hamulca gwałtownie, należy zrobić to stopniowo lub jechać i hamować na wprost na ślizgającym się tylnym kole, aż do zatrzymania motocykla. Zbyt gwałtowne odpuszczenie pedału tylnego hamulca w takiej sytuacji może spowodować złapanie przez koło napędowe nowej przyczepności pędnej, poderwanie i przewrócenie motocykla na stronę przeciwną (highside), które jest bardziej niebezpieczne niż położenie uślizniętego motocykla kołami do przodu (lowside).

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



Wyrabiając sobie nawyk mocniejszego używania hamulca przedniego i lżejszego nacisku na pedał tyłu, unikniemy pułapki uślizgu tyłu i highside.

W trakcie hamowania nie wolno zużytkować całej dostępnej przyczepności tylko i wyłącznie na hamowanie, gdyż potrzebujemy jeszcze jej zapas na kontrolę kierunku jazdy motocykla. Poprzez ciągłą zmianę i regulację nacisku na dźwignię hamulca lub hamulców unikamy zmiany kierunku jazdy, bądź utraty kontroli nad kierunkiem zamierzonym.

Wszystko co do tej pory zostało napisane powyżej dotyczy hamowania na twardej, suchej i przyczepnej nawierzchni.

W deszczu, na zasypanej piachem powierzchni asfaltu margines przyczepności mamy dużo mniejszy, zatem i samo hamowanie dłuższe, z użyciem mniejszych sił nacisku, delikatniejsze.

Również jeżeli hamując przejeżdżamy przez namalowane śliskie poziome znaki drogowe, linie, pasy dla pieszych, także rozlaną plamę oleju, w takiej sytuacji odpuszczamy hamulce w ogóle na ten krótki moment.

W trakcie ostrego hamowania awaryjnego, gdy siła hamowania wykorzystana maksymalnie działa na granicy uślizgu, w trakcie ostrych manewrów uników i hamowania zawsze **wyciskamy sprzęgło**.

Przy skuteczności hamulców nowoczesnych motocykli, ich użycie i szybkie zatrzymanie motocykla, wydają się najlepszą metodą uniknięcia wypadku w porównaniu do prób przyśpieszenia, ucieczki, objechania lub ominięcia przeszkody. Najpierw próba hamowania, potem w ostateczności technika ominięcia.

W przypadku jazdy terenowej, w zależności od nawierzchni: trawa, błoto, szutry, piach; każdy z hamulców odgrywa różną rolę i możemy go wykorzystać do osiągnięcia odmiennych efektów, potrzebnych do uzyskania przez blokadę koła przedniego lub tylnego, co już trzeba przerobić w praktyce jazdy terenowej.

Podsumowując: przyśpieszaj i hamuj, zmieniaj prędkość i dostosuj ją do drogi w zasięgu wzroku, w razie dostrzeżenia problemów świadomie i zdecydowanie zwolnij, zredukuj prędkość, hamuj wcześniej, przewiduj, analizuj, hamuj też przed skrzyżowaniami i zakrętami, wyrób sobie poprawny nawyk używania przedniego hamulca z dociskiem dźwigni w trakcie jednej sekundy, grzej hamulce, ćwicz z radością.

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



ĆWICZENIE HAMOWANIA

Na suchej i czystej asfaltowej nawierzchni, a potrzebujesz przynajmniej do 50 m pustej drogi wykonaj ćwiczenie hamowania.

Zacznij od niskiej, kontrolowanej prędkości 40 km/h, rozpędź motocykl na drugim biegu i na wcześniej wyznaczonej linii rozpoczęcia ćwiczenia trenuj hamowanie idealne.

WCIŚNIJ SPRZĘGŁO I ODPUŚĆ GAZ

UŻYWAJ JEDNOCZEŚNIE OBYDWU HAMULCÓW: tylny lekko naciskając pedał, przedni w trakcie upływającej pierwszej sekundy naciskaj stopniowo coraz mocniej.

LICZ sto dwadzieścia jeden (mam cię psie), to jest sekunda potrzebna do przesunięcia masy motocykla na przednie koło

Postaraj się zatrzymać motocykla na jak najkrótszym odcinku drogi hamowania, bez wpadania w poślizg, uślizgu i blokowania kół motocykla.

Gdy już się masz zatrzymać.

WRZUĆ JEDYNKĘ, stoisz z prawą nogą na hamulcu, lewą na ziemi

PATRZ W LUSTERKO co się dzieje za tobą po zatrzymaniu i czy przypadkiem inny użytkownik drogi nie chce ci wjechać w plecy.

W awaryjnej sytuacji masz już wbita jedynekę i możesz salwować się ucieczką.

Powtarzaj ćwiczenie stopniowo zwiększając prędkość. Ćwicz dla samego siebie, dla przyjemności, trening czyni mistrza, a skuteczne i umiejętne hamowanie może uratować życie.

POŚLIZG

Poślizg to mówiąc najprościej utrata przyczepności, a przyczepność to siła z jaką opona „klei” się do podłoża, asfaltu, jezdni, drogi.

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



Optymalne są oczywiście: sucha i czysta nawierzchnia asfaltu, oraz odpowiednia opona. Dobry bieżnik, odpowiednia guma.

Na stan nawierzchni zawsze należy zwracać uwagę i nauczyć się czytać asfalt, jego kolor, fakturę lub to co się ma aktualnie pod kołami, a szczególnie gdy wyruszamy na wiosnę jeszcze przed opadami deszczu, które zmyją zimowe posypki dróg i wszelkie nieczystości.

Warto pamiętać, że nawet w normalnych letnich warunkach, dopiero przynajmniej pół godziny ciągłego i obfitego deszczu zmywa z asfaltu piach, brud i tłustą maź szczególnie niebezpieczną w pierwszych minutach deszczu.

Pisząc o poślizgu logicznym się wydaje dążenie do zachowania przyczepności, czyli uwzględnianie stanu drogi i podłoża, po którym się poruszamy. W warunkach pogorszonej przyczepności należy prowadzić motocykl z jeszcze większym wyczuciem, nie wykonywać nagłych i gwałtownych manewrów, wcześniej planować manewry, łagodniej pochyłać motocykl w zakrętach, nie dodawać i odpuszczać gwałtownie gazu, nie hamować gwałtownie, unikać gwałtownych ruchów kierownicą.

Generalnie manetka gazu w szosowym motocyklu i jeździe drogowej powinna być obsługiwana łagodnie i płynnie, i zdecydowanie nie służy do niekontrolowanego i nieświadomego szarpania mocą silnika.

Jeżdżąc w deszczu, warto od czasu do czasu wysuszyć hamulce, a zawsze przed planowanym manewrem hamowania, wcześniej je sprawdzić, wysuszyć i rozgrzać.

Przy śliskiej pochyłej nawierzchni warto rozkładać siły działające na motocykl, przez przechylenie motocykla tak, żeby koła poruszały się prostopadle do powierzchni drogi, szutru, trawy, śliskiej nawierzchni.

W przypadku nawierzchni luźnych, niespoistych, śliskich, trawiastych zawsze stajemy i opieramy się na podnóżkach, kolanami pewnie ściskamy zbiornik motocykla i prowadzimy motocykl w pozycji stojącej, precyzyjnie i delikatnie operując kierownicą. Często pomocne jest odchylenie lekko do tyłu, z kolan robimy zawias, amortyzujemy ciało, możemy wtedy precyzyjnie, luźno i bez opierania się na kierownicy, nią sterować.

Szczególnie na pustyni przednie koło tylko liże powierzchnię piachu i wyznacza kierunek jazdy, również i w tym wypadku gwałtowne odjęcie gazu topi koło w piachu, a olbrzymi opór tego faktu wyrzywa kierownicę z rąk.

W przypadku nierówności na drodze, dziur i uskoków, przejeżdżając je zawsze wcześniej przyjmujemy pozycję stojącą, a krawężniki, kłody i potencjalne przeszkody pokonujemy pod kątem jak najbardziej zbliżonym

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



do prostego, zawsze na stojąco. Unikniemy w ten sposób obwożenia koła poprzecznie do zamierzonego kierunku jazdy, a wzdłuż przejeżdżanego pnia drewna.

W pozycji stojącej dużo łatwiej jest nam pochyłać motocykl i przenosić, balansować ciężarem ciała ze strony na stronę, rozdzielamy także środek ciężkości; własny motocykla pozostaje wtedy niżej, nasz środek ciężkości przenosi się wyżej, amortyzacja nóg przy pokonywaniu nierówności chroni dodatkowo nasz kręgosłup.

W przypadku poślizgu każdego z kół inne mogą być przyczyny, odczucia i następstwa.

Uślizg przedniego koła jest wyjątkowo nieprzyjemny, przy większej prędkości działa jak podcięcie motocykla przez przód, przy prędkościach mniejszych zaczynasz czuć jakby miękki przód motocykla.

Poślizg i w jego efekcie podcięcie motocykla przez przednie koło kończy się upadkiem i brakiem kontroli nad torem prowadzenia motocykla, co jest bardzo niebezpieczne i upadki takie, a także wykładanie motocykla nie są zalecane jako metoda treningowa doskonalenia jazdy ☺.

Jeśli przyczyną poślizgu koła przedniego jest nadużycie siły na dźwigni hamulca przedniego, odpuść go natychmiast, masz dużą szansę na odzyskanie przyczepności i tym samym równowagi.

Przy poślizgu koła tylnego, jeśli jest to uślizg w linii poruszania się motocykla na przykład w trakcie hamowania, to pozostaw je zablokowane w stanie poślizgu aż do końca drogi hamowania, inaczej narażasz się na omówiony wcześniej highside.

12 SEKUND ⇒

12 sekund wcześniej, czyli przed tobą, z boku i z przodu, i za tobą, czyli każde potencjalne zagrożenie, zagęszczająca się sytuacja drogowa, to że robi się dziwnie skomplikowanie i ciasno, jakieś niebezpieczeństwa sumują się, wszystko to należy zauważyć i przeprowadzić analizę w tym czasie.

ⁿ Pojęcie wprowadzone i zaczerpnięte od David L. Hough „Motocyklista Doskonały” wyd. czerwiec 2005, książka, którą gorąco polecam !

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



12 sekund to dość czasu, żebyś wszystkie szczegóły dobrze rozróżnił i zinterpretował sytuację i wynikające z niej zagrożenia, z takim wyprzedzeniem warto analizować drogę przed sobą.

12 sekund, to patrząc na tabelę z pierwszej strony i dla prędkości 60 km/h przebyte prawie 200 metrów bieżącej drogi, i to jest dystans przed tobą, który powinieneś być w stanie ogarnąć wzrokiem i objąć analizą myśli, jeśli coś nie gra, powinieneś zwolnić.

12 sekund do przodu to czas na bezpieczną analizę drogi przed nami, ale naszą strefą przestrzeni „prywatności” bezpieczeństwa motocyklisty jest „dwusekundowa bańka” ⇒ bezpieczeństwa własnego dookoła motocyklisty i nikomu nie wolno pozwolić jej naruszyć. Wraz ze zmianą prędkości zmienia się rozmiar i kształt tej bańki bezpieczeństwa.

Dlatego też w miejskiej dżungli, która jest najniebezpieczniejszą i survivalową przestrzenią dla motocyklisty warto w tym miejscu pokusić się o sporządzenie przykładowej listy sytuacji na drodze - miejskich pułapek = skrzyżowań, które są potrzaskami, przewidzieć kłopoty - kiedy to wcześniej jesteśmy w stanie dostrzec pojazd wyprawiający brewerie na drodze i takiego kierowcę:

- *samochód ze źle ustawionymi lusterkami lub brudną, uniemożliwiającą widoczność szybą
- *kierowca rozmawiający przez komórkę
- *kierowca czytający książkę bądź gazetę w korku ulicznym
- *kobieta poprawiająca makijaż (często kobieta w ogóle, tzw. *she* 😊)
- *kierowca zapalający papierosa, jedzący, popijający
- *kierowca jadący zdecydowanie inaczej, niż inni – wolniej, szybciej, nierówno, nerwowo
- *kierowca zmieniający gwałtownie pasy bez użycia kierunkowskazów
- *kierowca, który niespodziewanie i gwałtownie zwalnia, a znajduje się na pasie skrętu
- *gdy kierowcy, na którymś z pasów ruchu nagle zwalniają bez wyraźnej przyczyny
- *kierowca zjeżdżający z drogi dwupasmowej i jadący szybciej na ślimaku niż pozostali kierowcy jadący przed nim
- *potencjalna kolizja z tramwajem
- *wszyscy ci kierowcy, których zaobserwujesz, że zajmują się wszystkim innym dookoła, prócz prowadzenia samochodu

□ tamże

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



*resztę wymyśl sam i dopisz sobie poniżej bo pułapek jest bez liku

Każde z tych zjawisk na drodze powinno zwrócić i wzmóc naszą uwagę i skłonić nas do zachowania dystansu, oddalenia się od takiej sytuacji, zmianę pasa, przyhamowanie, odjechanie szybciej do przodu, rozwiązanie pozwalające uniknąć sytuacji pułapki. Zagrożenie za zwyczaj samo nie znika, trzeba je rozwiązać, by przesiliło się bez twojego w nim udziału.

TABELA 2

Zestawienie przykładowych prędkości z drogą hamowania i czasem:

KM/H CZAS REAKCJI SAMO HAMOWANIE DROGA HAMOWANIA MINIMALNA WIDOCZNOŚĆ

30	8,33 m	6 m	14,33 m	3 sec.
60	16,66 m	18 m	34,66 m	4 sec.
80	21,60 m	30 m	51,60 m	5 sec.
100	26,66 m	43 m	69,66 m	6 sec.

LEGENDA:

KM/H – PRĘDKOŚĆ JAZDY

CZAS REAKCJI – 1 SEKUNDA POTRZEBNA KIEROWCY NA DOSTRZEŻENIE ZAGROŻENIA I PODJĘCIE DECYZJI O HAMOWANIU, CZAS REAKCJI PROCESÓW MYŚLENIA I IMPULSU MÓZGU DO RĘKI, URUCHOMIENIE HAMULCÓW, W METRACH DLA DANEJ PRĘDKOŚCI

SAMO HAMOWANIE – DROGA HAMOWANIA POJAZDU (MOTOCYKLA) PRZY UWZGLĘDNIENIU SPRAWNYCH HAMULCÓW ORAZ SUCHEJ NAWIERZCHNI O DOBREJ PRZYCZEPNOŚCI, W METRACH

DROGA HAMOWANIA – SUMA CZASU REAKCJI I SAMEGO HAMOWANIA W METRACH ŁĄCZNIE

MINIMALNA WIDOCZNOŚĆ – MINIMALNA WIDOCZNOŚĆ NA DRODZE POTRZEBNA DO SKUTECZNEGO ZATRZYMANIA MOTOCYKLA OD MOMENTU DOSTRZEŻENIA ZAGROŻENIA, CZYLI MINIMALNY DYSTANS POTRZEBNY DO ZATRZYMANIA MOTOCYKLA JADĄCEGO Z DANĄ PRĘDKOŚCIĄ, WYRAŻONY W CZASIE, W SEKUNDACH

<http://www.rkwadrat.pl>

Autor:

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com



Z Poważaniem

Jarek Maj

Krakowski Klub Podróżnika

el LOUISA 105

jaro@ulouisa.com

www.ulouisa.com

www.rkwadrat.pl

* Philips K. Dick „Człowiek Z Wysokiego Zamku”

(...) A jednak nawet jeżeli tylko jeden człowiek odnajdzie swoją drogę, to znaczy, że Droga jest.