

## R2 STRATEGIE MOTO RATOWNICZE 2010

### Refleksja ogólna

Jazda interwencyjna do poszkodowanego karetkami motocyklowymi R2 na sygnale dźwiękowym powoduje u ratownika:

- wzrost adrenaliny – zjawisko korzystne
- wzrost emocji – należy je kontrolować
- wzmożenie ostrości zmysłów - w dłuższym czasie męczy, trzeba umieć odreagować

Jazda na sygnale to taka sama jazda jak odpowiedzialna jazda na własnym motocyklu, zgodnie ze swoim temperamentem i założeniem: będę jeździł do końca swojego życia, a życie to będzie długie i ciekawe, twórcze i pasjonujące.

Jazda na sygnale nie zwalnia z myślenia, nic nie zwalnia z myślenia, never ever ! Sygnały nic za Ciebie nie załatwiają.

Jazda na sygnale to jazda sprawna i super opanowana, kontrolowana niezmaconym umysłem, jesteś tylko TY i jazda, tu i teraz, sprawnie i bezpiecznie. Najpierw jedziesz tu i teraz – eliminujesz pułapki zastawiane przez innych kierowców, potem będziesz ratował.

Najpierw dojeżdż, ten i każdy kolejny raz, dojeżdż jako dobry ratownik, tzn. „żywy i zdrowy ratownik”.

To jest najważniejsze TU i TERAZ, nie daj się ponieść emocjom, emocjom: akcji, sygnałów, grupy – zbiorowym, presji wpływającego czasu.

Nie sprawdzaj czasu, jego przepływ jest bez znaczenia skoro i tak jedziesz tak szybko i sprawnie jak to tylko jest możliwe. Dojedziesz na miejsce o czasie!

Sprawna jazda jest funkcją umysłu, myślenia, „filtrowania” i to jest n a j w a ż n i e j s z e. Pośpiech jest funkcją emocji, pośpiech upadła. Nie spiesz się, jeźdź sprawnie, sprawna jazda jest funkcją umysłu, a ten jest nadrzędny.

Wyłącz emocje, wyłącz ocenianie, nie spalaj się sądami, denerwowaniem na innych, nie spalaj się napięciem wewnętrznej agresji.

Pomyśl, że inni kierowcy to „*dzieci we mgle*” – **NIE WIDZĄ CIĘ !** nie słyszą, zobaczą po fakcie jak już przejedziesz, będą zdziwieni, zainteresowani, trochę może przestraszeni, to wszystko jest bez znaczenia.

NIE WIDZĄ CIE ! Tylko to się liczy. Ależ czy możesz być o to na nich zły, czy będziesz zły na dziecko, czy wobec dzieci przejawiał byś agresję. Dzieciom daruje się wszystko, bo wszystkie dzieci są nasze.☺  
Nie daj się ponieść nerwom i agresji, jedź, ciesz się jazdą, bo jak cię to nie cieszy, to zsiadaj z motocykla.

### Refleksja szczególna

Jazda w szyku II karetki motocykle i nie tylko.

1. Nigdy nie jedź w jednej linii, jeden za drugim, zachowaj szyk **przestawiony !**
2. Prowadź motocykl blisko lewej linii pasa jezdni, drugi motocykl w szyku przestawionym blisko prawej linii pasa jedni. Drugi motocyklista musi się liczyć dodatkowo z utrudnieniami dziur w jezdni, studzienek kanalizacyjnych i bliskości pieszych z chodnika.
3. Może być na odwrót tzn. o szyku przestawionym decyduje ratownik motocyklista pierwszej jadącej karetki motocykla. Nie zmieniaj szyku bez uzasadnionej potrzeby, nie wrywaj się przed szereg.
4. Nie wyprzedzaj partnera, jazda 2 ratowników to nie żadne wyścigi.
5. Wyprzedzaj tylko w sposób ewidentnie skomunikowany i potwierdzony przez partnera, musisz być pewny, że ten manewr jest uzasadniony i w 100 % bezpieczny.
6. Prowadź motocykl blisko linii malowanych w obrębie danego pasa ruchu:
  - jadąc danym pasem jesteś czytelny dla innych
  - farba linii ciągłej, przerywanej, przejść dla pieszych bywa śliska jak szkło
  - na środku pasa lubią się gromadzić śmieci, posypki, rozlany olej z misek olejowych, przeszkody większogatarytowe.

- daj się zobaczyć kierowcom w ich bocznych lusterkach parząc w nie długimi światłami

4. Im większa prędkość karetek na prostej, widocznej jezdni, tym większy powinien być odstęp między motocyklami zakładający odpowiedni dystans potrzebny na dohamowanie się. Prędkość się zmniejsza, zmniejsza się również dystans. Druki ratownik musi uważać na zjawisko, iż kierowcy po przejeździe pierwszego motocykla na sygnałach często myślą, że już koniec, że pojazd uprzywilejowany już przejechał, a przecież jedziesz jeszcze ty, drugi ratownik na motocyklu, zatem uważaj !

#### ALGORYTM LICZENIA DROGI PRZEBYTEJ W CZASIE 1 SEC.

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

TABELA 1

PRĘDKOŚĆ: DROGA POKONANA W CIĄGU 1 SEKUNDY

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

#### HAMOWANIE:

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

LEGENDA:



siodła, na opieraj się na kierownicy, nie pchaj jej, może się okazać, że motocykl jest twoją jedyną zasłoną. Póki sam nie podejmiesz decyzji żeby go opuścić nie daj się z nim rozłączyć.

13. W zakręty wchodzisz zawsze po zewnętrznej dla danego pasa ruchu, dużo sprawniej się złożysz niż wyprostujesz motocykl. Patrz tam gdzie chcesz wyjść z zakrętu, tam pojedzie twój motocykl.

14. Pojazdy skręcające w lewo są największym zagrożeniem dla motocyklisty, drugi pojazd skręcający w lewo jest jeszcze bardziej niebezpieczny niż pierwszy – nie widzi cię, a ty jego.

15. Pokonywanie przeszkód i uskoków wykonaj pod kątem jak najbliższym kąta prostego!

16. Twoja potencjalna droga hamowania nie może być krótsza niż odcinek drogi, który widzisz i oceniasz jako bezpieczny dla tej prędkości! Jedziesz tylko jak widzisz.

17. Po hamowaniu awaryjnym, szczególnie gdy mięknie przód odpuszczasz najpierw **przedni hamulec**, tylny po czasie, nawet zablokowane tylne koło stabilizuje motocykl, nie daj się wpuścić w pułapkę highside.

18. Patrz w lusterka przed manewrem, sprawdź **2** razy! + kątem oka, pamiętaj kierowcy nie widzą motocyklistów nawet gdy jadą za nimi.

19. Patrz co jest rozsypane i czy jest rozsypane na nawierzchni drogi, rozróżniaj rodzaje asfaltów i ich zapach. Nowo położony asfalt jest śliski, szczególnie w upalne dni – wydziela parafinę – jest ślisko. W takiej sytuacji używaj sprzęgła by lepiej kontrolować działanie hamulców i nie być ofiarą „dzikiego” napędu. Jedź stabilnie.

20. Przy bocznych odnogach z głównej jezdni nie wyprzedzaj, nie potęguj ryzyka dla siebie.

21. W prywatnej jeździe – jazda z pasażerem wymaga szczególnej uwagi i stabilności motocykla, nie jeździj na granicy przyczepności. Przecież wiesz pasażera, wiesz człowieka. Zapytaj Radka ☺

22. Pamiętaj, że początkowa faza deszczu robi z jezdni ślizgawkę, dopiero konkretna ulewa spłukuje kurz i brud, i tłuszcze, i zwiększa przyczepność.

23. Jedź wolno po bocznych i osiedlowych uliczkach, pełno tam dzieci i innych niespodzianek, nie daj się ponieść.

24. Zerwanie przyczepności i zablokowanie kół (palenie gumy) wydłuża drogę hamowania! Hamuj zdecydowanie na granicy przyczepności, nie zrywaj jej.

25. Wyobraź sobie, że linie ciągłe to krawężniki, nie lekceważ ich, po coś są.

26. Używaj **TYLKO** przeciwskrętu !!!

27. Nie nadużywaj hamulców, reaguj wcześniej zmniejszeniem prędkości przewidując sytuację. Nie daj się ponieść dużej prędkości. Nie daj się ponieść emocjom, kontroluj je, miej klarowny, jasny i bystry umysł.

28. Przy wyprzedzaniu i omijaniu (nie ważne, z której strony) kolumny pojazdów rób to powoli, obserwuj koła wyprzedzanych samochodów ! je wypatrzysz najpierw. Czy się nagle nie skręcają! Patrz czy zderzak auta nie zmienia wysokości i się nie rusza, auto ruszające unosi zderzak ku górze.

29. W zakręty najeżdżaj po zewnętrznej swojego pasa ruchu, Ty więcej widzisz, Ciebie też widzą wcześniej, zatem w szyku 2 motocykle karetki pierwszy jedzie po zewnętrznej pasa ruchu, motocykl zawsze szybciej złożysz żeby zacieśnić zakręt i uciec.

30. Przy jeździe na sygnałach i każdej innej, każdy wypadek jest tylko **TWOJĄ winą !!!**

31. Bądź uważny. Dąż do szczęścia ☺ (Desiderata)

Pozdrawiam  
Koordynator Ratowników R2  
Jarek Maj