

Wiesz co to przeciwny skręt, jak i kiedy go stosować? Dlaczego powinniśś dodawać gazu przez całą długość zakrętu? Jak profesjonalnie wykonać unik i ostro zahamować? Co zrobić, gdy tylna koła wypadnie w poślizg? Co powoduje, że motocykl sam trzyma równowagę? Jakie są najczęstsze przyczyny wypadków z udziałem motocyklistów i jak ich uniknąć? Chcesz poznać techniki, które pomogą ci przetrwać w mieście?

Niezależnie od tego czy motocykl traktujesz jako codzienny środek komunikacji, czy lubisz jazdę po górskich, krętych drogach, warto abyś zajrzał do tej książki.

Szczegółowe porady opatrzone blisko 200 fotografiami, rysunkami i wykresami przedstawiającymi konkretne techniki i sytuacje drogowe. Tak ogromnej, zaawansowanej wiedzy o jeździe na motocyklu nie poznasz na żadnym kursie.

Książka stworzona przez motocyklistę, który jest uznanym autorytetem w Stanach Zjednoczonych, a swoje porady na łamach czasopism publikuje od blisko 30 lat. Na jego doświadczeniach opierają się kursy szkół jazdy dla zaawansowanych z Wielką Wodą.

Wiedza, doświadczenie i zabawne opowieści starego wyjadacza Davida L. Hougha dają kapitalną mieszankę — pozywną, ale lekkostrawną. Ta książka może być dla Ciebie początkiem długiej drogi do stania się naprawdę doskonałym motocyklistą.

Czy jesteś początkującym motocyklistą, czy zapracowanym starym wyjadaczem gwarantuję Ci, że znajdziesz w tej książce coś, czego warto się nauczyć. Coś, co sprawi, że będziesz jeździł lepiej i bezpieczniej niż przed lekturą.

Fred Rau

Redaktor naczelny *Motorcycle Consumer News*



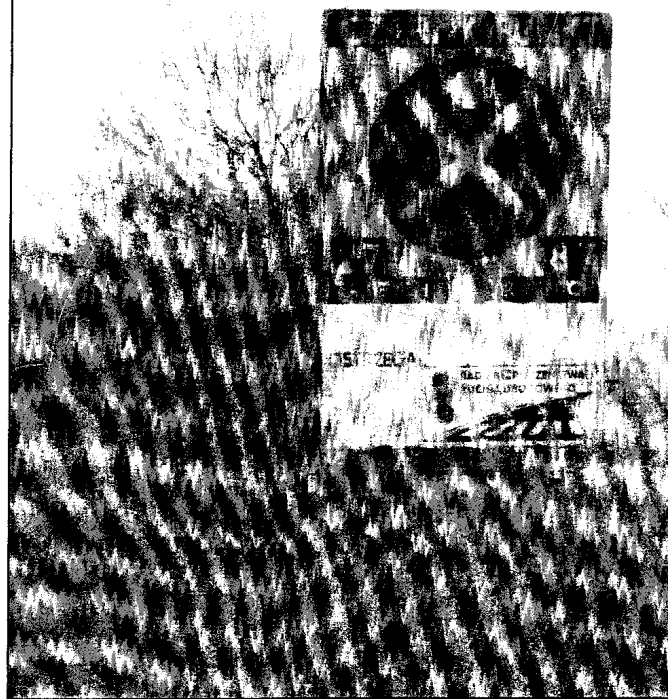
ISBN 83-9214



9 788392 010736

STA
MAŁY

ryzyko

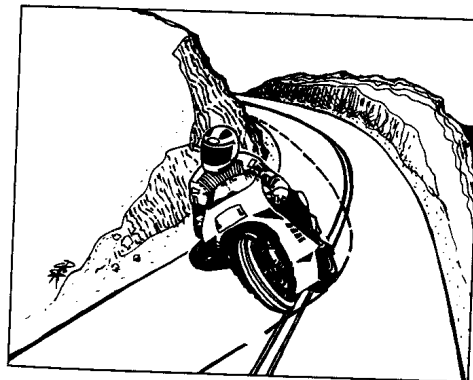


1

RYZYKO!

► PUŁAPKA WĄWOZU ◀

23 sierpnia 1998 r., słoneczny niedzielny poranek w Górach Skalistych w stanie Kolorado. Doskonała pogoda. Prawie pusta droga. Nawierzchnia jest czysta i sucha. Norman i Christine jadą na motocyklu na wschód, przez piękny wąwóz Boulder. Cieszą się drogą, podziwiają widoki. Oboje ubrani są w skórzane kombinezony, mają także wysokiej jakości kaski integralne. Norman ostrożnie pokonuje łuki, dokładnie wybiera linie skrętu, w pełni kontroluje swoje Suzuki.



Zauważ, w którym miejscu motocyklista przekracza linie środkową. Kiedy zbliżasz się do „ślepego zakretu” przypomnij sobie ten obrazek i postaraj się uniknąć krytycznej strefy

W tym samym czasie Mark i jego trzech kumpli mkną tym samym wąwozem na zachód na szybkich sportowych ścigaczach. Bawią się, wyprzedzają nawzajem, cieszą się mocą silników, świetnymi warunkami na drodze, fantastyczną szybkością. Nie przejmują się specjalnie ograniczeniami prędkości ani podwójnymi ciągłymi liniami na drodze. Mark ma największą ochotę na ryzykowną jazdę, jego Honda wysuwa się przed motocykle kumpli.

Tymczasem Norman widzi przed sobą ostry zakręt wokół wzniesienia zwanego Hurricane Hill. Zwalnia, pochyla motocykl i łagodnie wchodzi w łuk tak, aby nie

przekroczyć środkowej linii, a jedynie zrównać się z nią. W tej samej chwili Mark wchodzi w ten sam zakręt z przeciwnej strony, zbyt późno zdając sobie sprawę z tego, że ograniczony skalami łuk drogi jest ostrzejszy niż mu się wydawało. W tym momencie Mark nie może już nic na to poradzić — jego Honda przekracza podwójną ciągłą linię na środku drogi i wyjeżdża dokładnie przed nadjeżdżające z przeciwka Suzuki.

Norman rozpaczyliwie ściąga kierownicę w prawo, aby uniknąć zderzenia z nadjeżdżającą Hondą (suma ich prędkości to ponad 160 km/godz.). Mark także ściąga kierownicę — tak mocno, że Honda szoruje bokiem po ziemi, wyrzucając w powietrze fontannę piasku i kawałków plastiku. Opony Hondy uderzają w koła motocykla Normana tak mocno, że Suzuki koziołkując uderza w skały. Norman ginie na miejscu, jego głowa wraz z kaskiem odrywa się od ciała. Mark zatrzymuje się na ziemi, mocno krwawi, ale żyje. Sekundę później jeden z kumpli Marka wyjeżdża zza zakrętu i wbija się w rozbite motocykle i leżące ciała. Christine, żona Normana, umiera w szpitalu godzinę później.

Ta historia wydarzyła się naprawdę. Nie opowiadam jej tylko po to, aby przyprowadzić cię o młodości. Podobne wypadki zdarzają się bardzo często na krętych drogach — zwłaszcza niedoświadczonym, niedzielnym motocyklistom. To tak zwana „pułapka wąwozu”, zdarzająca się nie tylko w prawdziwych wąwozach, ale wszędzie tam, gdzie mamy do czynienia ze „ślepych zakrętem”, czyli nie widzimy, co znajduje się za łukiem drogi. Jest i morał: jeśli chcesz dobrze się bawić na drodze pełnej emocjonujących zakrętów i nie stracić przy tym życia, nie wystarczy jechać rozsądnie i zgodnie z przepisami. Trzeba, niestety, wziąć poprawkę na głupotę i arogancję innych użytkowników drogi — także motocyklistów. Zastanówmy się nad kilkoma praktycznymi sposobami unikania takich sytuacji w czasie weekendowych wojaży.

Podwójna ciągła linia

Dawniej drogowcy oszczędniej używali podwójnej ciągłej linii. Kierowcy mieli zaufanie do tak oznaczonych miejsc — wiedzieli, że podwójna ciągła wyznacza strefę, której nie wolno przekraczać, bo można natknąć się na przykład na jadący z przeciwka pojazd, którego do ostatniej chwili nie widać z powodu ukształtowania terenu. Niestety, dziś podwójne ciągłe linie stosuje się coraz częściej. Bywają drogi, które są tak oznaczone niemal od początku do końca. Jeśli dosiadasz szybkiego motocykla, szlag cię trafia, kiedy musisz jechać za wlokącą się ciężarówką, zwłaszcza jeśli widzisz, że z przeciwka nic nie jedzie. Dlatego wielu z nas ulega pokusie lekceważenia podwójnej ciągłej linii i po prostu dodaje gazu...

Jeśli chodzi o stronę prawną — przekraczanie podwójnej ciągłej linii nie różni się niczym (może poza ilością punktów karnych) od dowolnego innego wykroczenia drogowego. Niestety, prawo drogowe i prawa fizyki to dwie różne rzeczy. Jazda z prędkością światła po niewłaściwej stronie jezdni, w dodatku w czasie wyprzedzania (a więc bez możliwości zjechania z powrotem na swój pas) to po prostu proznie się o czołowe zderzenie z nadjeżdżającym z przeciwka samochodem, który właśnie wylania się zza zakrętu albo z ciężarówką wyjeżdżającą niespodziewanie z bocznej drogi. Jeśli decydujesz się na przekroczenie podwójnej ciągłej linii, pamiętaj, że robisz to na własną odpowiedzialność. Moja rada: absolutnie nie należy tego robić

w czasie przejeżdżania przez most, zbliżania się do szczytu wzniesienia albo „ślepego zakrętu”.

A co w przypadku, kiedy jedziesz łagodnie pod górę, widząc przed sobą tak długi odcinek drogi, że w razie czego pozostaje ci 8 czy 10 sekund na reakcję? Albo na szerokim skrzyżowaniu, kiedy nikt nie stoi na pasie do skrętu w lewo? Albo kiedy jedziesz za samochodem, który szykuje się do skrętu w lewo na wąskiej drodze? Czy rozsądniej będzie zatrzymać się za nim, ryzykując uderzenie z tyłu przez kolejny samochód, czy raczej skrócić na pobocze drogi, minąć zawałodrogę po prawej stronie i jechać dalej?

Niezależnie od przepisów, jeśli zamierzasz wyprzedzić inny pojazd czy to jadący powoli, czy stojący — oceń dokładnie całą sytuację i spróbuj wyobrazić sobie wszystkie elementy układanki: co się dzieje, co się stanie za chwilę. Ty i droga przed tobą to nie wszystko. Czy nie ma jakiejś bocznej drogi albo podjazdu, w który wyprzedzany pojazd może skręcić? Czy nie zbliżasz się do skrzyżowania, wokół którego rosną drzewa tak, że nie widzisz wyjeżdżających z boku pojazdów? Jeśli drogę, którą jedziesz, przecina inna droga, jeśli odchodzą z niej podjazdy, nierozsądnie byłoby wyprzedzać, nawet jeśli nie ma formalnego zakazu. Zanim miniesz stojący pojazd, popatrz uważnie w lusterko albo obejrzyj się za siebie, czy przypadkiem ktoś inny nie próbuje właśnie minąć... ciebie.

Widoczność na drodze

Często mówimy o konieczności dostosowania szybkości jazdy do widoczności na drodze. Zastanówmy się, co to właściwie znaczy. Istnieje minimalny dystans konieczny do zatrzymania konkretnego motocykla jadącego z daną szybkością. Jeśli chcesz uniknąć zderzenia z pojawiającym się na drodze jeleniem albo najechania na motocyklistę, który właśnie przewrócił się na asfalt za najbliższym zakrętem, musisz dostosować szybkość jazdy do tego minimalnego dystansu hamowania. Załóżmy, że twój motocykl przy szybkości 100 km/godz. potrzebuje 35 m, aby się zatrzymać. Jeśli zatem widoczność nie przekracza 35 m, nie powinienes jechać szybciej niż 100 km/godz.

Oczywiście w realnym świecie należy jeszcze doliczyć do tego jakieś pół sekundy, zanim zdążysz zareagować, a potem jeszcze około sekundy, zanim gwałtownie naciśnięte hamulce osiągną pełną moc hamowania. Przy 100 km/godz. każde półtorej sekundy to przejechane 40 m. Aha! Czyli w rzeczywistości twoja droga hamowania przy szybkości 100 km/godz. wynosi nie 35, lecz 75 metrów! Jeśli zatem widoczność nie przekracza 35 m, powinienes zwolnić do 65–70 km/godz.

Niestety, w czasie jazdy niewielu potrafi dokładnie ocenić dystans w metrach czy nawet w „długościach samochodu”. Przy większych szybkościach obraz drogi rozmywa się przed oczami, co uniemożliwia obliczenie w myśli odległości. Dlatego cała sztuka polega na tym, żeby zamiast mierzyć widoczność na drodze w metrach, myśleć raczej w kategoriach czasu. Wybierz sobie jakiś charakterystyczny obiekt przed sobą, na granicy widoczności — choćby znak drogowy, i policz, ile sekund zajmie ci dojechanie do niego. Licz sekundy głośno: „sto dwadzieścia jeden, sto dwadzieścia dwa, sto dwadzieścia trzy...”. Jeśli porównasz czas z szybkością na liczniku, możesz ocenić widoczność na drodze w kategoriach czasu.

Oto moje wskazówki:

Szybkość	Minimalna widoczność na drodze:
od 65 do 80 km/godz.	4 sekundy
od 80 do 100 km/godz.	5 sekund
od 100 do 110 km/godz.	6 sekund
od 110 do 130 km/godz.	7 sekund

Wypróbuj to — sprawdź, czy zgadzasz się z tymi minimalnymi czasami. Jeśli wydaje ci się, że to trochę za mało, dodaj sekundę do każdego z nich. Jeśli twój czas reakcji jest naprawdę krótki i jeśli potrafisz ostro zahamować nie tracąc panowania nad motocyklem, możesz od każdego odjąć sekundę. Pamiętaj, że skuteczność tej metody zależy od uczciwej oceny własnych możliwości i drogi hamowania motocykla. Jeśli często łapiesz się na tym, że wyjeżdżasz zza „ślepego zakrętu” ze zbyt dużą prędkością, która nie pozwala na zatrzymanie się w czasie, w którym przejeżdżasz dystans minimalnej widoczności, wniosek powinien być jasny: zwolnij, kiedy pole widzenia się skraca.

Nie daj się zwiariować

Zadziwiające, jak łatwo jadąc w grupie zacząć robić głupstwa, których nigdy nie spełniłoby się w czasie samotnej przejażdżki. Szybkość jest nierozdzielnie związana z samooceną, a samoocena z tym, jak oceniają nas inni. Wielu z nas zaryzykuje raczej poważny wypadek niż uznanie za ślamazarnego, czyli niewyrobionego motocyklistę. Kiedy ktoś wyprzedza nas na pełnym gazie i ścina tuż przed naszym nosem, budzi się w nas chęć, żeby odkręcić manetkę gazu do oporu i „pokazać mu, jak się jeździ”.

Niebezpieczeństwo związane z jazdą w grupie polega m.in. na tym, że mamy odruch trzymania się w stałej odległości od tylnego błotnika osoby jadącej przed nami. Zwykle oznacza to, że koncentrujemy się na kierownicy i gazie, lekceważąc całą resztę zasad ważnych dla płynnej jazdy i minimalizowania ryzyka. Bardzo często zdarza się, że drugi lub trzeci motocyklista jadący w grupie starając się utrzymać za prowadzącym lądzuje na ziemi. Wiele razy widziałem włączanie się do ruchu niewielkich grupek, składających się z trzech do sześciu motocyklistów — ci, którzy jechali ostatni, byli tak skupieni na „pilnowaniu ogona” kolegi jadącego z przodu, że wyjeżdżali z parkingu nawet nie sprawdzając, czy coś nie nadjeżdża.

Kiedy jedziemy krętą drogą w grupie motocyklistów, najlepiej pozwolić jadącemu przed nami oddalić się na większą odległość tak, abyśmy stracili go z oczu. Wtedy można przestać myśleć o pozycji w grupie i po prostu jechać przed siebie, samemu wybierając, po jakiej linii jechać, kiedy hamować, a kiedy dodawać gazu i z jaką maksymalną szybkością wchodzić w „ślepy zakręt”. Zaletą takiej taktyki jest także to, że nie mamy odruchu ścigania się z kumplem jadącym przed nami. A w dodatku okazuje się, że jeśli zostaniemy w tyle o 4 czy 5 sekund w stosunku do prowadzącego, to na miejsce dojeżdżamy najczęściej te same 4 czy 5 sekund później niż on, nie narażając się na niepotrzebne ryzyko.

Dodatkową korzyścią ze stosowania tej metody jest także ewentualne odkrycie, że trzech czy czterech kumpli, z którymi wybrałeś się na przejażdżkę, nie akceptuje two-

jego stylu jazdy. Może powinieneś wrócić do sklepu i wymienić ich na innych? A jeżeli to właśnie ty najczęściej prowokujesz innych do wyścigów, to może warto raczej poszaleć na zamkniętym torze zamiast na publicznej drodze narażać życie swoje i innych, tak jak opisani na początku tego rozdziału Mark i jego kumple?

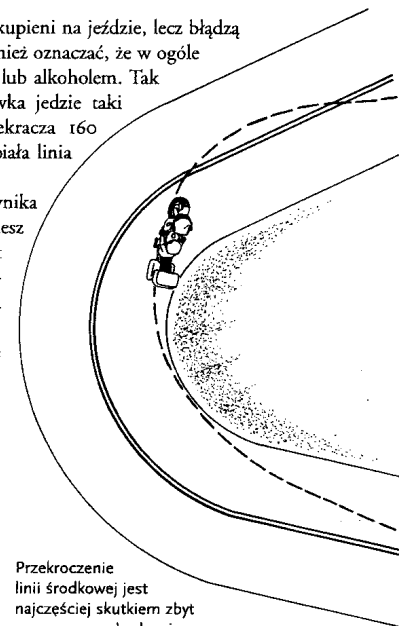
„Błędni kierowcy”

Kilka lat temu pewien kierowca minivana, który od dłuższego czasu siedział mi na ogonie, ale nie mógł wyprzedzić z uwagi na podwójną ciągłą linię, podjechał w końcu bardzo blisko mnie, jadąc „okrakiem” po podwójnej ciągłej. Choć na tym odcinku obowiązywało ograniczenie do 90 km/godz., moim BMW z wózkiem bocznym jechałem 100 km/godz. Mimo to kierowca minivana chciał mi coś przekazać. Może brzmiało to: „Dosyć tego, blokujesz mi drogę” albo „Na takiej drodze nie ma miejsca dla motocykli”, a może po prostu „Zjedź mi z drogi, motocyklisto, albo...”. Takie agresywne zachowania irytują mnie, jednak znacznie bardziej boję się kierowców, którzy przekraczają środkową lub boczną linię albo nagle zmieniają szybkość bez żadnej wyraźnej przyczyny.

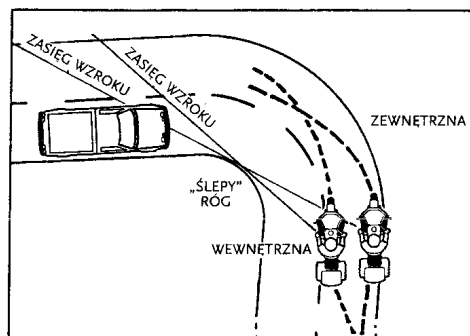
Przypuszczam, że tacy kierowcy po prostu nie są skupieni na jeździe, lecz błądzą gdzieś myślami. Czasami takie zachowanie może również oznaczać, że w ogóle nie myślą, bo ich mózgi przyćmione są narkotykami lub alkoholem. Tak czy owak, to przerażająca sytuacja, kiedy z przeciwka jedzie taki „błędny kierowca”, suma waszych szybkości przekracza 160 km/godz., a jedynce, co was oddziela, to podwójna biała linia namalowana pomiędzy pasami ruchu...

Nieważne, czy zachowanie „błędnego kierowcy” wynika z agresji, bezmyślności czy alkoholu — jeśli nie zjedziesz mu z drogi, może być kiepsko. Warto wiedzieć, że jest kilka takich miejsc na drodze, w których kierowcy częściej przekraczają linię środkową. Wystarczy zwrócić na nie uwagę i tak kierować motocyklem, aby ich unikać.

Wyobraź sobie takiego Błędnego Bolka, który nie rozumie, jak ważne jest wchodzenie w zakręt po zewnętrznej. Mniej więcej w połowie zakrętu Bolek nagle zdaje sobie sprawę z tego, że droga zakręca ciśnień niż jego motocykl! Ale wtedy oczywiście jest już za późno, żeby uniknąć wizyty na przeciwległym pasie ruchu. I wyobraź sobie, że właśnie nadjeżdżasz z przeciwka i widzisz Błędnego Bolka wpadającego siłą rozpędu na twój pas ruchu, mniej więcej w dwóch trzecich długości zakrętu. Spróbuj zmienić punkt widzenia — wyobraź sobie tę scenę nie „z góry”, jak na rysunku, ale tak, jakbyś widział ją zbliżając się do zakrętu. Palcem wskazującym pokaż obszar, w którym pojawiłby się Błędny Bolek. A teraz prawą rękę zacisnij w pięść i mocno walnij się w czoło z głośnym okrzykiem: „NIE! NIE!”. Bo to jest dokładnie ta strefa, którą powinieneś ominąć wchodząc w zakręt!



Przekroczenie linii środkowej jest najczęściej skutkiem zbyt wczesnego wchodzenia w zakręt. Jednym z ważnych powodów, dla których warto wchodzić w zakręt od zewnętrznej, jest uniknięcie spotkania z „błędnym kierowcą” jadącym z przeciwka



Unikanie „strefy NIE” i wchodzenie w zakręt od zewnętrznej powiększa także pole widzenia

Zasięg wzroku

Zauważ, że w takiej sytuacji unikanie „strefy NIE” zwiększa także dystans, który widzisz wjeżdżając w „ślepy zakręt”. Im bardziej ustawisz się po zewnętrznej stronie zakrętu, w który wchodzisz, tym szybciej zobaczysz, co czeka cię po jego drugiej stronie — czy to będzie Błędny Bolek, czy przechodzący przez drogę łoś, czy po prostu odcinek drogi bez twardej nawierzchni. To ważne, żeby sięgnąć wzrokiem jak najdalej, niezależnie od tego, czy zechcesz odbić w bok i zjechać z drogi, czy dodać gazu, aby wyminąć przeszkodę. Pamiętaj także — jeśli szukasz mocnych wrażeń — że większy zasięg wzroku pozwala wejść w zakręt z większą szybkością.

Na otwartej przestrzeni najczęściej kłopotu sprawiają, wbrew pozorom, zakręty w prawo. Kiedy droga skręca w prawo, zasięg wzroku jest mniejszy niż przy zakręcie w lewo pod tym samym kątem (mówimy oczywiście o ruchu prawostronnym!). Często wchodząc w zakręt w prawo odruchowo trzymamy się wewnętrznej (w odniesieniu do łuku) krawędzi pasa ruchu, przez co łatwiej możemy przejechać na przeciwny pas. Pomyśl — to właśnie dlatego Błędny Bolek przeciął oś jezdni mniej więcej w dwóch trzecich długości zakrętu. Jeśli pozwolimy sobie na wchodzenie w zakręt od wewnętrznej krawędzi pasa ruchu, może się okazać — zwłaszcza jeśli zakręt okaże się ciasny — że będzie nam bardzo trudno pozostać na swoim pasie ruchu w chwilę po tym, jak minie szczyt łuku.

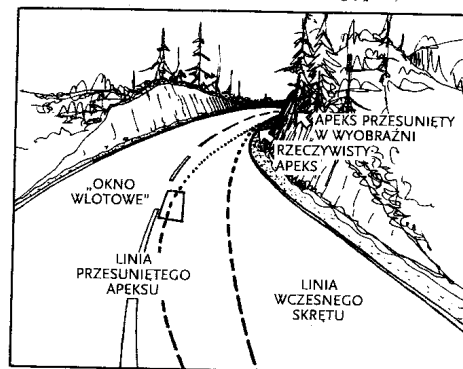
Dlatego najlepszym sposobem pokonywania zakrętów w prawo jest wchodzenie w nie z zewnętrznej linii zakrętu, czyli z okolicy linii środkowej drogi. W ten sposób zwiększamy zasięg naszego wzroku — widzimy, co dzieje się dalej, za zakrętem, a to daje nam więcej czasu na ewentualną reakcję; poza tym motocykl ustawia się na linii, z której znacznie łatwiej wyprowadzić go z zakrętu bez przecinania linii środkowej.

Pokonaj zakręt szybciej

To może zabrzmieć jak paradoks, ale jeśli wchodzisz w zakręt z linii zewnętrznej, to choć motocykl pochylasz później, zakręt pokonujesz szybciej! Możesz mocniej pochylić maszynę na tym odcinku drogi, który lepiej widzisz. Nawet jeśli widzisz wyraźnie całą drogę za zakrętem, uszkodzenia nawierzchni trudniej rozpoznać z większej odległości. A jeśli nie widzisz nawierzchni za łukiem, rozsądniej będzie zacząć

skręcać później i wejść w zakręt łagodniej. Wtedy — jeśli nawet okaże się, że za zakrętem nawierzchnia jest zniszczona, uszkodzona czy w inny sposób niebezpieczna — w momencie wjazdu na nią twój motocykl będzie już bardziej wyprostowany, dzięki czemu będziesz dysponował większą przyczepnością, co z kolei umożliwi szybsze i pewniejsze manewrowanie. A co z Błędnym Bolkim, który być może nadjeżdża z przeciwną i przekracza linię środkową, zahaczając o twój pas ruchu? Szerokie wejście w zakręt zwiększa zasięg twojego wzroku, więc i takie niebezpieczeństwo dostrzeżesz wcześniej. Jeśli zobaczysz, że pojazd z przeciwną przekracza linię środkową, możesz szybciej zmniejszyć prędkość, skrócić ostrzej i zrobić unik do wewnątrz zakrętu, aby zjechać mu z drogi.

Dobłą metodą jest przesunięcie w wyobraźni geometrycznego środka łuku zakrętu (czyli tzw. apeksu) dalej niż jest w rzeczywistości. Aby osiągnąć ten „przesunięty apeks”, musisz szerzej wejść w zakręt. Inna metoda to wyobrażenie sobie „okna wlotowego”, przez które musisz wejść w zakręt — punktu najdalej wysuniętego w stronę linii środkowej drogi, przez który mogą przejechać koła twojego motocykla.



Gdy wchodzisz w zakręt wyobraź sobie przesunięty apeks — dzięki temu wejdziesz szerzej w zakręt, zwiększysz zasięg wzroku i unikniesz „pułapki wąwozu”

Jak uniknąć pułapki wąwozu

Aby uniknąć wypadków podczas jazdy krętymi drogami, nie wystarczy jechać powoli trzymając się środka drogi i czekać nerwowo, czy przypadkiem nie trzeba będzie robić gwałtownych uników. Najlepszym sposobem na uniknięcie kłopotów jest wyrobienie sobie odruchu prawidłowego pokonywania zakrętów. Jeśli zastanowisz się nad punktami, na które zwrócić uwagę, zobaczysz prosty schemat. Ta sama linia szerokiego wchodzenia w zakręt, która pozwala ominąć „strefę NIE” i zwiększa zasięg wzroku w czasie skrętu w lewo, jest lustrzanym odbiciem linii szerokiego wchodzenia w zakręty w prawo, która pozwala najlepiej widzieć przestrzeń za łukiem, unikając przekraczania linii środkowej i maksymalizować przyczepność.

Następnym razem, kiedy wybierzesz się na przejażdżkę bocznymi drogami, wypróbuj metodę „przesuniętego apeksu”. Spróbuj także od czasu do czasu oszacować prędkość jazdy pod kątem widoczności na drodze mierzoną w kategoriach czasu. Nie bój się ostro nacisnąć hamulców i wytracić prędkości, kiedy ukształtowanie terenu sprawia, że pole widzenia nagle się skraca. Ta prosta taktyka mogła uratować życie Normanowi i Christine w wąwozie Boulder w sierpniu 1998 r.

► JAKIE JEST TWOJE RYZYKO? ◀

Nie wiem, gdzie uczyłeś się prowadzić motocykl. Ja jestem samoukiem. Wszystko zaczęło się w połowie lat 60., kiedy mój dobry kumpel Ricochet Red zaczął przyjeżdżać do pracy niedużą Hondą 90, którą zresztą wkrótce zamienił na większą Hondę 160. Przejechałem się kilka razy na tej stosześdziesiątce i od razu spodobała mi się możliwość szybkiego przebijania się przez miejskie korki. Już tydzień później za 300 dolarów kupiłem używane, dwucylindrowe Suzuki 150.

Oczywiście w latach 60. trudno było o kursy jazdy na motocyklu. Pewnego sobotniego popołudnia Red udzielił mi półgodzinnej lekcji na szkolnym boisku, a już w poniedziałek rano dosiadłem moje Suzuki i włączyłem się w ruch miejski w czasie porannego szczytu. Padał deszcz, pamiętam kałuże i błoto, przez które powoli przebijałem się jadąc do pracy. Tak zaczął się mój trening motocyklowy.

Oczywiście znalazło się mnóstwo ludzi, którzy uznali za stosowne skomentować moją głupotę. Przecież każdy wie, że motocykle są niebezpieczne, a dojeżdżanie na motocyklu do pracy przez zatłoczone ulice w godzinach szczytu to nie tylko głupota, ale i ogromne ryzyko. Były złośliwe uwagi, były też głupie żarty. Jeden z kolegów podszedł do mnie, ścisnął mnie za ramię z ojcowską troską i podzielił się ze mną swoją cenną opinią: „Nigdy nie pozwoliłbym mojemu synowi jeździć na czymś takim”. Kiedy z kaskiem pod pachą pojawiłem się na umówionym wcześniej badaniu wzroku, lekarz wygłosił półgodzinny wykład na temat niebezpieczeństw jazdy na motocyklu. Samo badanie trwało pięć minut.

Wtedy absolutnie bym się do tego nie przyznał, ale ten zmasowany ogień „arteriologii przeciwmotocyklowej” wywołał we mnie mnóstwo wątpliwości. Bądź co bądź miałem żonę, dwójkę dzieci i kredyt do spłacenia. I na pewno nie miałem ochoty spędzić reszty życia na wózku inwalidzkim. Pamiętam taki dzień pod koniec drugiego tygodnia, kiedy wracając z pracy prawie się poddałem. Przypiąłem na bagażniku pudełko po drugim śniadaniu, założyłem kask, ale gdzieś we mnie czał się strach przed wjechaniem na drogę. Bałem się kierowców, którzy tak jak ja wychodzili zmęczeni po skończonej pracy i spieszyli się do domu. Siedziałem na motorze przy wyjeździe z parkingu, obserwowałem samochody włączające się do ruchu i usiłowałem opanować rosnącą panikę. W końcu zmusiłem się do opuszczenia parkingu i pojechałem do domu. I jeżdżę do dziś. W ciągu następnych 30 lat nauczyłem się kilku ważnych rzeczy o motocyklach. Pierwszą z nich było to, że zarówno moi koledzy z pracy, jak również mój zatroskany okulista nie mieli zielonego pojęcia o motocyklach i bezpieczeństwie jazdy na nich.

Oczywiście kiedy patrzę w przeszłość, muszę przyznać, że obawy moich kolegów nie były bezpodstawne. Mnóstwo ludzi odnosi ciężkie obrażenia w wypadkach motocyklowych, a początkujący są na nie narażeni najbardziej. Ale ani moi znajomi, ani ja sam nie wiedzieliśmy wtedy bardzo ważnej rzeczy — że to ryzyko zmienia się znacząco w zależności od tego, kto siedzi na motocyklu. Są tacy, którzy przeżywają (albo nie...) swój pierwszy wypadek w kilka dni po tym, jak pierwszy raz dosiadają motocykla. Są też tacy, którzy jeżdżą całe lata bez najmniejszej wywrotki.

Czy to, że jedni ulegają wypadkom, a inni nie, to tylko kwestia szczęścia? Czy naprawdę motocykl to taka dwukołowa wersja rosyjskiej ruletki? Na pewno nie. Przez te wszystkie lata, kiedy jeżdżę na motorze, piszę artykuły i uczę innych, udało mi się zebrać mnóstwo danych statystycznych i szczegółowych analiz wypadków motocy-

klowych. Nie jest tych danych tyle, ile bym chciał, ale sądzę, że rozumiem ryzyko związane z motocyklami znacznie lepiej niż rozumiano je w latach 60.

Tak, wiem, że słuchanie o ryzyku i możliwości wypadku nie należy do przyjemnych. Poza wszystkim innym to właśnie dreszczyk ryzyka jest tym, co pociąga wielu miłośników dwóch kółek. Część z nas jeździ na motocyklach właśnie dlatego, że są one bardziej niebezpieczne niż inne pojazdy. Możemy głośno opowiadać o wypadkach, których udało się nam uniknąć, ale bardzo niechętnie mówimy o indywidualnym ryzyku, na jakie się narażamy i o tym, że za któryś razem w przyszłości może nam się nie udać uniknąć kraksy. Zwłaszcza jeśli pytają o to nasi bliscy, koledzy z pracy czy lekarz.

Możemy sobie wmawiać, że odsuniemy od siebie ryzyko udając, że problem nie istnieje. Albo że mówienie o możliwościach wypadku to „przyciąganie pecha”. Prawda jest taka, że nie wiemy jak „zarządzać ryzykiem”, aby wiedzieć, na ile możemy sobie pozwolić. Rajdowcy rozumieją potrzebę analizowania ryzyka i mówienia o możliwych i rzeczywistych wypadkach, bo z założenia jeżdżą na 99% swoich możliwości i wiedzą, jak cienka może być granica między życiem a śmiercią. Jednak zwykli, „uliczni” motocykliści także często jeżdżą na granicy ryzyka — choćby wjeżdżając z dużą szybkością na ruchliwe skrzyżowania. Dlatego zatem tak łatwo rezygnują z noszenia ubrań ochronnych i kasków?

Przejdźmy się szybko przez podstawy teorii ryzyka na drodze. Na końcu tego rozdziału czeka cię mały quiz, w którym będziesz mógł sprawdzić, jak ryzykowny jest twój styl jeżdżenia.

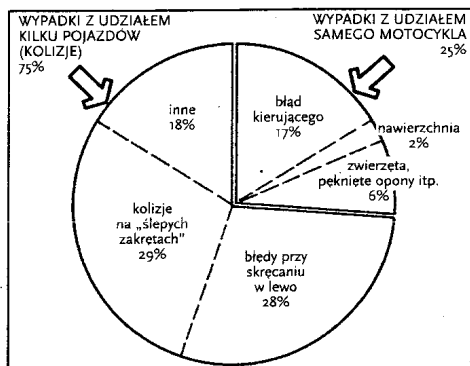
Trochę statystyki

Jeśli poruszasz się głównie w ruchu miejskim, najwięcej informacji o potencjalnych zagrożeniach możesz znaleźć w „Raporcie o wypadkach” ze stycznia 1981 r. przygotowanym przez Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Uniwersytetu Południowej Kalifornii. Pierwszy tom tego raportu mówi o wypadkach motocyklowych i ich głównych przyczynach. To najobszerniejsze i najbardziej rzetelne badania na temat wypadków motocyklowych, jakie przeprowadzono w USA. Niestety, wyniki mają już ponad 20 lat, a nowych badań nie prowadzono.

Zespół pod kierownictwem dr. Harry'ego Hurta zbadał 1100 wypadków motocyklowych, do których doszło w Los Angeles i okolicach w ciągu dwóch lat. W raporcie znalazło się 900 dokładnych analiz. To fakt, że badania te osiągnęły już niemal wiek emerytalny, ale możemy z dużym prawdopodobieństwem założyć, iż podobne wypadki w podobnych sytuacjach mają miejsce także dzisiaj na ulicach większości dużych miast. Przyjrzyjmy się zatem raportowi Hurta?

Okazuje się, że większość wypadków z udziałem motocykli to kolizje z innymi pojazdami, a nie — jak mogłoby się wydawać — motocykliści wypadający z drogi z powodu zbyt dużej szybkości. Miejskie wypadki, w których motocykl przewraca się czy wylatuje z drogi na zakręcie, stanowią zaledwie 25% wszystkich przypadków. Natomiast 75% to wypadki z udziałem większej ilości pojazdów, czyli właśnie kolizje.

Najważniejsze, co warto zapamiętać z tego dużego obrazka jest to, że trzy czwarte wszystkich wypadków motocyklowych zdarzających się w mieście to kolizje. A połowa z tych kolizji zachodzi z winy kierowców samochodów. Jedna czwarta — to zderzenia z samochodami skręcającymi w lewo. Dwa najczęściej popełniane przez



Na podstawie Raportu Hurta

motocyklistów błędy to zakładanie z góry, że inni kierowcy dobrze ich widzą oraz — w sytuacji możliwej kolizji — niepodejmowanie żadnych manewrów wymijających. 32% motocyklistów — ofiar wypadków „wjechało” w inne pojazdy nie robiąc nic, aby uniknąć zderzenia.

Jeśli na co dzień jeździsz w ruchu miejskim, ważne jest, abyś dowiedział się, gdzie najczęściej dochodzi do wypadków, jak one wyglądają i jaka powinna być właściwa reakcja pozwalająca ich uniknąć. Można się tego nauczyć biorąc dodatkowe lekcje jazdy czy uczestnicząc w specjalnych kursach motocyklowych. Jeśli nigdy nie brałeś udziału w takich lekcjach, być może straciłeś okazję poznania kilku bardzo pozytywnych strategii unikania wypadków.

Jedna czwarta wypadków opisanych w raporcie Hurta spowodowana była przez błędy motocyklistów. Najczęstszy przykład: motocyklista wchodzi w zakręt z zbyt dużą szybkością i za szeroko, więc uderza w bok samochodu jadącego z przeciwka albo usiłuje opanować maszynę tak, że pali tylne hamulce i wypada z drogi. Pewnie myślicie, że takie rzeczy przytrafiają się tym, którzy nie potrafią dobrze kontrolować swoich motocykli. A zatem może warto zastanowić się nad poćwiczeniem własnej kontroli nad maszyną?

Przypatrmy się doświadczeniu i posiadanemu prawu jazdy uczestników wypadków. W poniższej tabeli wartość 1,0 to średnia. Zatem wartości większe od 1 oznaczają, że ludzie ci uczestniczą w wypadkach częściej niż ze średnią statystyczną częstotliwością.

Wiek	Wartość
18-24	1,2
25-34	1,1
35-44	1,0
45-54	0,9
55-64	0,8
65-74	0,7
75+	0,6

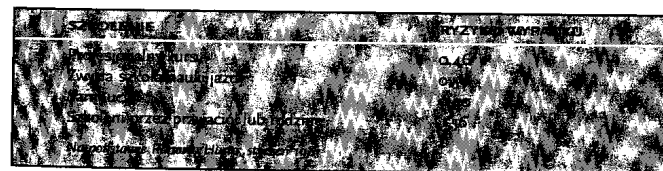
Te statystyki pokazują, że osoby bez prawa jazdy, z zawieszonym lub odebranim prawem jazdy lub z prawem jazdy tylko na samochody, biorą udział w wypadkach dwa razy częściej niż osoby posiadające prawo jazdy na motocykl. Oczywiście trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że samo zdobycie różowego kartonika nie podnosi umiejętności kierowcy. Można założyć, że szanse uczestnictwa w wypadku są odwrotnie proporcjonalne do doświadczenia i umiejętności, a zapewne zależą także od nastawienia psychicznego.

Zobaczmy, jak ryzyko wypadku ma się do doświadczenia. Czy rzeczywiście spada w miarę nabywania umiejętności? W tej tabeli, podobnie jak w poprzedniej, wartość 1,0 to średnia statystyczna.



Liczby te wskazują, że motocyklista z doświadczeniem poniżej sześciu miesięcy jest narażony na wypadek niemal dwa razy bardziej niż ten, który jeździ już ponad cztery lata. To logiczne. Dziwne natomiast, że osoba z dwu-, trzyletnim doświadczeniem ma większe szanse ulec wypadkowi niż zupełny nowicjusz! To pokazuje, że motocykliści, którzy trochę się już nauczyli, są bardzo pewni siebie, wydaje im się, iż umięją już wystarczająco dużo, żeby zaszczać.

A co z rodzajami szkolenia? Czy mój kumpel Ricochet Red naprawdę wyświadczył mi przysługę tą lekcją na szkolnym boisku?

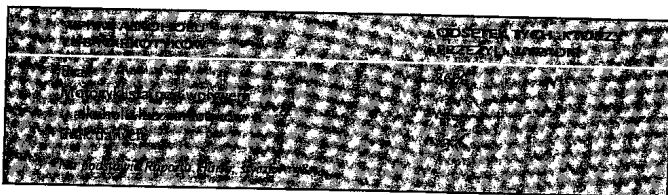


Wygląda na to, że Red wyświadczył mi wielką przysługę... ograniczając się jedynie do półgodzinnej lekcji. Okazuje się, że motocykliści, którzy „lekcje jazdy” pobierali od kumpli, są narażeni na wypadki ponad 40% bardziej niż ci, którzy uczyli się na własnych błędach. Natomiast ci, którzy poszli na kurs nauki jazdy, mają dwa razy mniejsze szanse na wypadek niż my, samoucy. Raport Hurta powstał mniej więcej w tym samym czasie, kiedy założono Motorcycle Safety Foundation, ciekawie zatem byłoby poznać aktualne statystyki. Oczywiście dziś o wiele więcej motocyklistów korzysta z kursów, co wyraźnie owocuje zmniejszeniem się ilości wypadków z udziałem motocykli i mniejszą śmiertelnością ich ofiar. Nie ma dowodów na to, że to właśnie upowszechnianie się kursów i szkół jazdy wpływa na te statystyki, ale wydaje mi się, że taki związek istnieje.

Na podwójnym gazie

Nie jest to temat popularny na wyścigach motocyklowych czy w barach dla harleyowców, ale wielu motocyklistów ma poważne problemy z powodu alkoholu. Nie mówię tylko o Bogu ducha winnych, zupełnie trzeźwych, którzy giną w wypadkach spowodowanych przez pijanych kierowców. Mówię o motocyklistach pod wpływem alkoholu i powodujących wypadki.

Porównajmy wpływ alkoholu i narkotyków na to, ilu motocyklistów przeżywa wypadki:

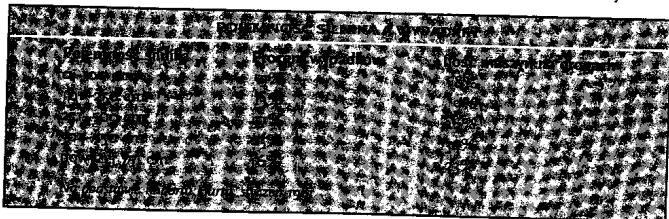


Widać tu wyraźny związek między jazdą po alkoholu czy narkotykach a śmiertelnością w wypadkach. Połowa wszystkich wypadków motocyklowych zakończonych śmiercią spowodowana jest przez motocyklistów jadących po prochach lub — najczęściej — alkoholu. Trzeba zauważyć, że podstawowym czynnikiem decydującym o śmiertelności w wypadkach motocyklowych jest szybkość, z jaką jechał motocykl w momencie kraksy. A kierujący po alkoholu mają tendencję do jechania znacznie szybciej niż wtedy, kiedy są trzeźwi. Dotyczy to nie tylko tych „naprawdę pijanych”, ale także tych, którzy mają we krwi ilość alkoholu, po której można zgodnie z prawem kierować pojazdem (w Polsce do 0,2 promila — przyp. tłum.). W raporcie Hurta 41% motocyklistów, którzy nie przeżyli wypadku, jechało po alkoholu lub narkotykach — choćby w bardzo niewielkiej ilości.

Wnioski? Przede wszystkim warto zwrócić uwagę, że wśród motocyklistów, którzy mieli wypadki, było ok. 10% takich, którzy jechali po alkoholu, ale wśród tych, którzy zginęli w wypadkach — już ponad 40%. Jeśli wsiadasz na motor po alkoholu, choćby po jednym piwie, podejmujesz wielkie ryzyko.

Wielkie motocykle kontra małe motocykle

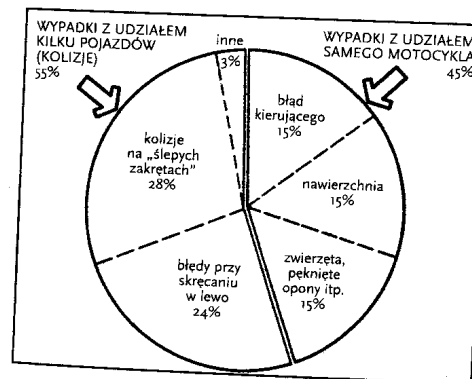
Od czasu do czasu słyszy się propozycje ograniczenia maksymalnej objętości i mocy silników motocykli dopuszczanych do jazdy po drogach publicznych. Są kraje, w których motocyklowe prawo jazdy zdobywa się stopniowo (niektóre stany USA,



w Europie, np. Niemcy) — najpierw na maszyny o małych silnikach, dopiero potem na mocniejsze. Taka praktyka wynika z przeświadczenia, że potężniejsze motocykle są z zasady bardziej niebezpieczne niż mniejsze modele. Także ubezpieczyciele udowadniają, że ścigacze o potężnych silnikach znacznie częściej ulegają wypadkom. Czy jednak rzeczywiście tak jest?

Gdyby wierzyć raportowi Hurta, większe motocykle rzadziej biorą udział w wypadkach — jeśli odniesiemy ilość wypadków z ich udziałem do ilości takich maszyn na drogach. Przyczyną takiego stanu rzeczy może być m.in. to, że zwykle motocykliści przesiadają się na większe maszyny dopiero po pewnym czasie jeżdżenia i zdobywania doświadczeń na mniejszych. Zatem na dużych motocyklach najczęściej jeżdżą bardziej doświadczeni motocykliści.

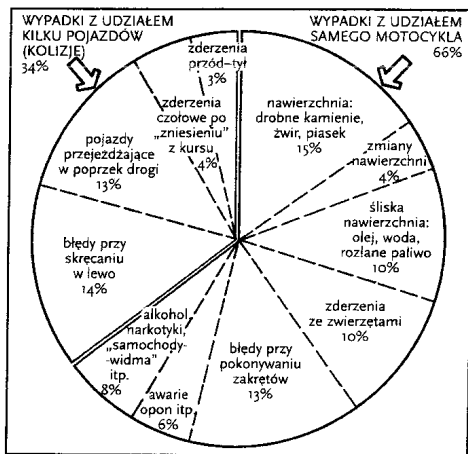
Pamiętajmy jednak, że raport Hurta dotyczy przede wszystkim jazdy po mieście. Wielu z nas mieszka poza miastem, a przynajmniej trasy większości naszych podróży nie biegają przez miejskie ulice. Na początku lat 80. miesięcznik „Road Rider” przeprowadził własne badania, aby uporządkować różne rodzaje wypadków, jakim ulegali nasi czytelnicy — zarówno poważne kraksy, jak i drobne incydenty. Oczywiście to badanie nie było nawet w połowie tak szczegółowe i przygotowane metodologicznie jak raport Hurta, ale bardzo wielu czytelników z całych Stanów Zjednoczonych odpowiedziało na naszą ankietę. Okazało się, że jeśli chodzi o poważniejsze wypadki — te zgłaszane policji i ubezpieczycielom — nasze badania wykazały niemal dwa razy więcej kraks z udziałem jednego pojazdu (czyli samego motocykla) co raport Hurta! Przyczyną większości z nich była zła nawierzchnia albo zderzenia z dzikimi zwierzętami. Raport Hurta mówi, że 25% wszystkich wypadków stanowią te z udziałem jednego pojazdu, natomiast w ankiecie „Road Rider” stanowiły one 45%. To logicznie zważywszy, że większość tych kraks miała miejsce na szosach i bocznych drogach, daleko od miasta.



Według ankiety miesięcznika „Road Rider” (tylko wypadki zgłaszane policji)

Ale wyniki ankiety zwróciły naszą uwagę na jeszcze jedno zjawisko. Otóż wiele wypadków motocyklowych nigdy nie jest zgłaszanych policji. Załóżmy, że ktoś przewraca się na sypkiej nawierzchni i wpada do rowu. Jeśli nikt nie zawiadomi policji czy pogotowia, motocyklista najczęściej jest w stanie jechać dalej. Uszkodzony motocykl, albo jest jeszcze na tyle sprawny, że można na nim wrócić do domu, albo

zostaje odwieziony na przyczepie przygodnej furgonetki. Policja nigdy nie dowiaduje się o takim wypadku. Jeśli zsumujemy wszystkie wypadki — zgłaszane i niezgłaszane — które znalazły się w naszej ankiecie, okazuje się, że wyniki jeszcze bardziej różnią się od raportu Hurta — wypadki z udziałem jednego pojazdu (motocykla) stanowią aż 66% ogółu!



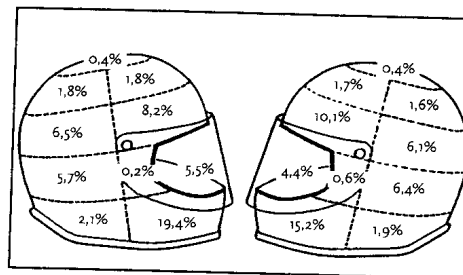
Według ankiety miesięcznika „Road Rider” (wszystkie wypadki)

Na diagramie widać, że w ankiecie przeprowadzonej przez magazyn „Road Rider” wypadki z udziałem jednego pojazdu miały znacznie większy udział niż w raporcie Hurta. Większość z nich była spowodowana złą nawierzchnią, zderzeniami ze zwierzętami i błędami popełnianymi na zakrętach. To jasne — poza miastem takie sytuacje zdarzają się znacznie częściej. Problem polega na tym, że w takim „drobnym”, niezgłaszanym policji wypadku możesz się tak samo połamać i uszkodzić jak w zderzeniu z samochodem. I chociaż nasza ankieta nie była dużym, poważnym badaniem za duże, państwowe pieniądze, to wydaje się, że celnie wskazaliśmy nieco inny zestaw niebezpieczeństw, na które narażeni są motocykliści niż ten, który proponował raport Hurta. Dlatego w tej książce piszę o takich pułapkach jak nagle kończący się asfalt czy jeleń na środku drogi znacznie szerzej niż zwykle robi się to na kursach motocyklowych.

Wypadki nie do uniknięcia

Nawet najlepszym motocyklistom, mającym prawo jazdy, zaliczone kursy i ogromne doświadczenie, zdarzają się wypadki, których nie da się uniknąć. Jeleń, który niespodziewanie wyskakuje spod drzew i zrzuca cię z motocykla. Wielka ciężarówka z węglem wyjeżdżająca zza „ślepego zakrętu”, przekraczająca linię środkową i spychająca cię z drogi. Jeśli ci się coś takiego przydarzy, pamiętaj, że niezależnie od umiejętności i doświadczenia znajdziesz się na ziemi — być może przy dużej prędkości — w tym, co akurat masz na sobie.

Ochraniacze na kolana, łokcie i ramiona pomogą zamortyzować siłę uderzenia i ochronią skórę przed otarciami. Uszkodzenia rąk czy nóg bywają bolesne, ale najbardziej niebezpieczne są urazy głowy, klatki piersiowej i pleców. Dlatego niektórzy motocykliści noszą specjalne ochraniacze na kręgosłup zwane zółwiami. Kask ma przede wszystkim ochraniać mózg, ale oczywiście osłania także twarz przed najgorszymi urazami. Jedno z badań przeprowadzonych w Niemczech przez Dietmara Otte i Güntera Feltona, opublikowane w materiałach z Międzynarodowej Konferencji Motocyklowej w 1991 r. dowodzi, że część kasku, która najczęściej jest uszkodzana w czasie wypadku, to osłona policzków. Pamiętaj o tym, kiedy zakładasz kask i ruszasz w drogę.



Rozkład uszkodzeń, jakim ulegają kaski w czasie wypadków (na podstawie badań Dietmara Otte)

Czas na quiz

Dobra, poznałeś trochę statystyk, a teraz weź głęboki wdech i oblicz, na jakie ryzyko się narażasz. Punktacją poszczególnych odpowiedzi wyliczona jest właśnie według statystyk wypadków.

- | | |
|--|-------------|
| 1. Mam prawo jazdy na motocykl | +10 punktów |
| 2. Mam zawodowe prawo jazdy | +5 |
| 3. Nie mam prawa jazdy, jestem w trakcie kursu | +2 |
| 4. Odebrano mi prawo jazdy | -10 |
| 5. Nie mam prawa jazdy na motocykl | -10 |
| 6. Doświadczenie poniżej 6 miesięcy | -2 |
| 7. Doświadczenie od 25 do 36 miesięcy | -5 |
| 8. Doświadczenie powyżej 48 miesięcy | +8 |
| 9. Uczyli mnie jeździć znajomi lub krewni | -2 |
| 10. Jestem samoukiem | -2 |
| 11. Zaliczyłem dodatkowy kurs jazdy | +10 |
| 12. Zaliczyłem kurs jazdy na poziomie zaawansowanym | +10 |
| 13. Nie uczestniczyłem w żadnym kursie w ciągu ostatnich 5 lat | -5 |
| 14. Bywa, że wsiałam na motor po alkoholu | -20 |
| 15. Nigdy nie jeżdżę po alkoholu | +20 |
| 16. Często jeżdżę w ruchu miejskim | -5 |
| 17. Najczęściej używam motocykla z silnikiem od 250 do 500 cm ³ | -2 |

18. Najczęściej używam motocykla z silnikiem 750 cm ³ lub większym	+2
19. Umieję nazwać 20 rodzajów niebezpieczeństw związanych ze złą nawierzchnią	+5
20. Znam techniki radzenia sobie z nagłymi zmianami nawierzchni	+5
21. W tym roku ćwiczyłem ostre hamowanie	+5
22. W tym roku nie ćwiczyłem ostrego hamowania	-5
23. Często używam przeciwskrętu	+5
24. Nie wiem, na czym polega przeciwskręt	-5
25. Mam poniżej 27 lat	-5
26. Mam powyżej 40 lat	+5
27. Zawsze jeżdżę w stroju ochronnym	+5
28. Zwykle wsiadam na motocykl w dżinsach	-5
29. Zawsze jeżdżę w atestowanym kasku	+5
30. Rzadko jeżdżę w atestowanym kasku	-5

Pytania są tendencyjne!

Jasne, jasne, wiem. W gruncie rzeczy jednak sprawa polega na tym, żeby być uczciwym wobec siebie samego w ocenie wystawiania się na ryzyko. Jeśli nie odpowiadają ci przygotowane przez nas pytania, przeczytaj jeszcze raz uważnie przytoczone wyżej statystyki i udź własny quiz. W naszym wynik 80 punktów lub wyższy oznacza, że postępujesz właściwie i maksymalnie ograniczasz ryzyko. Z drugiej strony, jeśli masz poniżej 40 punktów, może ryzykujesz bardziej niż ci się wydaje. Tak czy owak, w dalszej części książki znajdziesz praktyczne wskazówki, jak zmniejszyć zagrożenie.

OCENIĆ SZANSE

Przyjrzyliśmy się już konkretnemu wypadkowi, poznaliśmy trochę statystyk na temat kraks z udziałem motocykli, zrobiliśmy sobie mały quiz mający pomóc w ocenie własnego ryzyka. Zdajemy sobie sprawę, że wielu z was może dojść do wniosku, że te relacje bezpośrednio ich nie dotyczą. Poza wszystkim innym, statystyki uśredniają. Bardzo niewielu jest takich Stanisławów Statystycznych pasujących do schematu. Może także budzić w nas pewną podejrzliwość badanie zajmujące się tylko tym, jak i dlaczego dochodzi do wypadków. To tak jak z tym pacjentem, który przyszedł do lekarza skarżąc się na ból głowy:

- Panie doktorze, strasznie boli mnie głowa!
- I tak przez cały czas?
- Nie, tylko wtedy, kiedy uderzam w nią młotkiem...
- Niech pan więcej nie uderza. Następny proszę.

Statystyki wypadków podpowiadają nam, czego nie należy robić, ale nie pokazują, co robić, aby uniknąć kraksy. Weterani powiedzieliby zapewne: „Najlepszym nauczycielem jest doświadczenie”. Czyli, jak pożyczysz wystarczająco długo i przejedziesz odpowiednią liczbę kilometrów, życie samo pokaże ci wszystkie możliwe zagrożenia i nauczy radzić sobie z nimi. Może to i prawda. Problem polega na tym, że czasami poważne problemy mogą cię dorwać zanim nauczysz się, jak ich unikać. Dużo bez-

pieczniej jest uczyć się na błędach i doświadczeniu innych. Dlatego zawsze uważnie słucham siwowłosych weteranów, kiedy opowiadają o swoich wypadkach i o tym, czego się nauczyli.

Kiedyś byłem świadkiem, jak wydawcy „Motorcycle Consumer News” zabierali testowany właśnie motocykl na sesję zdjęciową. Byli zaabsorbowani nową zabawką, zaferowani szybko uciekającym czasem, zastanawiali się nad znalezieniem odpowiedniego miejsca do zrobienia zdjęć i to zanim zaczęły się godziny popołudniowego szczytu. Natomiast sprzedawca, stary motocyklowy wyjadacz, krążył myślami zupełnie gdzie indziej. Wiedział, że pisuje artykuły do fachowych pism i podpowiedział mi drobny, acz niezwykle istotny szczegół: jak dobrze ustawić lusterka wsteczne. „Większość ludzi ustawia lusterka tak, że ich pola widzenia zbiegają się z motocyklem. Ja uważam, że ważniejsze jest, aby widzieć raczej większy kawałek sąsiednich pasów — ustawiam zatem lusterka nieco bardziej rozbieżnie”. Kiedy jechał mi testować nowy motocykl, zauważyłem, że ja także ustawiam lusterka nieco szerzej niż to się zwykle robi — w skrajnych wewnętrznych częściach obu lusterek widziałem jedynie odbicie samych końców moich sakw. „Wielkie rzeczy! — powiecie zapewne. — Kogo obchodzi ustawianie lusterek? Zajmijmy się poważniejszymi problemami!”.

A może właśnie zastanowienie się nad wieloma takimi szczegółami daje w sumie poważną poprawę bezpieczeństwa? Oczywiście kontrolowanie motocykla zależy przede wszystkim od fizycznych umiejętności. Jednak najważniejsze jest to, co robi nasz mózg, bo to on wydaje polecenia mięśniom. Początkujący uczą się obsługiwać sprzęgło, gaz i hamulce, uczą się utrzymywać równowagę. Ale weterani szos zdają sobie sprawę, że jazda na motocyklu to praca umysłowa: analizowanie sytuacji, ocena niebezpieczeństwa, podejmowanie decyzji, jak poprowadzić maszynę.

Kurs nauki jazdy na motocyklu dostarcza mnóstwa informacji w bardzo krótkim czasie. Możesz także dużo dowiedzieć się z fachowych książek i pism. Regularne czytanie fachowej literatury może pomóc gromadzić wiedzę i obniżyć poziom ryzyka. Wielu motocyklistów traci taką możliwość tylko dlatego, że nie chce im się trochę poczytać.

Niestety, wiedza przypomina trochę francuską bagietkę: szybko traci świeżość. Wielu naprawdę doświadczonych motocyklistów mówiło mi, że szczególnie ciekawe artykuły wycinają, wkładają do segregatorów i czytają w czasie długich zimowych wieczorów. Może pomyślisz, że taki weteran wszystko to już dawno wie, ale to nie tak. Są dobrzy, bo ciągle zdobywają nową wiedzę i odświeżają starą.

Jeśli przeszedłeś dodatkowe, zaawansowane kursy jazdy na motocyklu, prawdopodobieństwo, że padniesz ofiarą poważnego wypadku znacząco spada. W czasie takich jednodniowych szkoleń można poznać strategię unikania wypadków przeznaczone „dla mózgu”, ale także ćwiczenia „dla mięśni”. Znam wielu doświadczonych weteranów, którzy uczestniczą w tego typu szkoleniach co kilka lat, żeby przypomnieć sobie wszystkie szczegóły. Jeśli całą wiedzę zdobyłeś na zwykłym kursie nauki jazdy, zdecydowanie doradzałbym ci wzięcie udziału w dodatkowym szkoleniu. Szkoły jazdy uczą podstaw kontrolowania motocykla i elementarnych zachowań na drodze, ale żeby popracować nad technikami unikania wypadków, warto zaliczyć kurs dla zaawansowanych⁴.

Wiele razy zdarzy ci się wyjść z pubu i zobaczyć kogoś, kto chodzi wokół twojego motocykla, śliniąc się na jego widok, z zachwytem na twarzy i obłędem w oku.

Wystarczy kilka typowych pytań: „Ile pali na setkę? Jaka pojemność silnika?” — i już wiesz, że rozmawiasz z osobą zarażoną motocyklowym wirusem. Wyświadczyć nowicjuszowi przysługę — wskazać mu drogę do najbliższej szkoły nauki jazdy, gdzie będzie mógł nauczyć się paru pożytecznych rzeczy pod okiem instruktora. W takich kursach może uczestniczyć nawet osoba niemająca własnego motocykla — szkoły zapewniają zwykle możliwość wypożyczenia. Jeśli gość zafascynowany twoją maszyną zechce naprawdę zostać motocyklistą, kurs zapewni mu przyzwoite podstawy, na których będzie mógł budować własną wiedzę i doświadczenie. A jeśli nowicjusz jest twoim krewnym czy kumplem, przypomnij sobie statystyki! Wysłanie go na kurs będzie dla niego na pewno lepsze niż uczenie go na własną rękę.

Odruchowe reakcje

Jedna z najważniejszych lekcji, jakich udzieliło mi życie, brzmiała: w niebezpiecznych sytuacjach działamy odruchowo. Jechałem kiedyś samotnie nocą przez odludne rejony stanu Oregon. Nagle światło mojego reflektora odbiło się w oczach zwierzęcia stojącego przy drodze. Opuściłem gaz, lekko nacisnąłem hamulce — Oregon to kraina jeleni, a jedną z najlepszych metod uniknięcia zderzenia z dużym zwierzęciem jest zatrzymanie motocykla zanim do niego dojdzie. Dopiero potem pomyślałem, że oczy były za nisko jak na jelenia. Nieważne — jeleni, szop czy skunks, zdecydowanie nie chciałem na niego wpaść.

Kiedy zobaczyłem, że oczy nagle przemieszczają się na środek drogi, moja ręka automatycznie zaczęła naciskać na dźwignię hamulca, ciężar mojego BMW oparł się bardziej na przednim kole, nacisnąłem mocniej, blokując przednie koło tak, że było na granicy poślizgu. Kilka metrów dalej zwierzę dostało się wreszcie w światło reflektora



Kiedy znajdziesz się już w krytycznej sytuacji, twoją jedyną szansą są dobrze wyrobione odruchy. Chcąc radzić sobie z takimi przypadkami, musisz ćwiczyć prawidłową technikę codziennie — za każdym razem, gdy znajdziesz się na drodze

torą i ujrzałem ogromnego jeżozwierza, który truchtał w stronę linii środkowej drogi, a potem, zmieniwszy zdanie, zawrócił i popędził z powrotem na pobocze. Kiedy „jełak” zszedł wreszcie z drogi, moja ręka zwolniła hamulec, zawieszanie ustabilizowało się, dodałem gazu i ruszyłem.

To, co zawsze mnie zadziwia: nie przypominam sobie, żebym podjął świadomą decyzję o ostrym hamowaniu. Moja prawa ręka po prostu nacisnęła na hamulec, jakby sterowała nią jakieś tajemnicze urządzenie wykrywające zwierzęta na drodze, zaprogramowane tak, aby zatrzymać się na jak najkrótszym odcinku nie tracąc równowagi. No jasne — każdy z nas wyposażony jest w takie urządzenie. Zamontowane jest mniej więcej pomiędzy uszami. W sytuacjach niebezpiecznych mózg nie ma czasu „myśleć” — powtarza po prostu schematy postępowania, jakie dotychczas sobie wyrobiliśmy. Jeśli zawsze używamy przedniego hamulca i jeśli hamowaliśmy gwałtownie wystarczająco często, aby wyczuć granicę, za którą można wpaść w poślizg, nasz mózg ma dobry program awaryjny do wykorzystywania w niebezpiecznych sytuacjach.

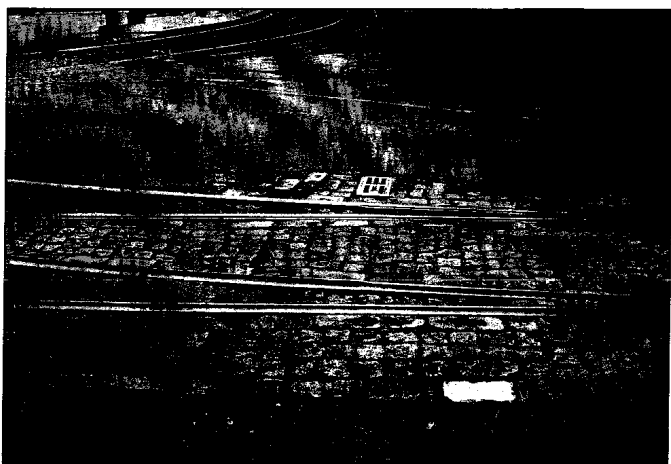
Morał z tej historii jest prosty: musimy bez przerwy ćwiczyć nasze odruchy, jeśli chcemy, aby w trudnej sytuacji pomogły nam przeżyć. Jeżeli chcesz radzić sobie na sypkiej nawierzchni albo w sytuacji, kiedy wyjeżdżający zza „ślepego zakrętu” motocyklista pakuje się na twój pas, musisz ćwiczyć pokonywanie zakrętów na gazie, przeciwnie i właśnie ostre hamowanie. Musisz także nauczyć się wchodzić w zakręty po takiej linii, żeby maksymalizować przyczepność.

Innymi słowy — nie ma „magicznych metod” radzenia sobie z niebezpiecznymi sytuacjami; sztuczek, które „wyciągasz z kapelusza”, kiedy coś idzie nie tak. Są tylko dobre nawyki i umiejętności, które ćwiczysz codziennie na drodze. A jeśli przyjdzie nam, że musimy ćwiczyć zwykłe fizyczne odruchy, uświadommy też sobie, że warto również wyrabiać i ćwiczyć prawidłowe sposoby myślenia i oceny sytuacji tak, aby i one stały się odruchami.

Pułapki

Drogi i ulice pełne są pułapek czyhających na nieostrożnych motocyklistów. Wyboje, wyrwy w asfalcie, luźna nawierzchnia i jej nagłe zmiany, stalowe tablice odbijające światło prosto w oczy, śliskie strzałki wyklejone na jezdni, rozlany olej... Czasami droga wznosi się lub opada właśnie w miejscu, gdzie przecina ją niestrzeżony przejazd kolejowy. A ten zakręt, do którego właśnie się zbliżasz — skąd wiesz, że nie zacieśnią się i nie zmienia kierunku w połowie swojej długości, tam, gdzie w tej chwili nie sięga twój wzrok? Że najbliższe skrzyżowanie nie ma dodatkowych odjazdów albo że nie spotyka się na nim na przykład pięć różnych ulic? Pasy ruchu mogą zniknąć bez ostrzeżenia. Znaki drogowe bywają ustawione w takiej odległości od skrzyżowań, że myślą każdego kierowcę. Znak stopu przed niebezpiecznym przejazdem może być kompletnie zasłonięty nieprzyciętymi gałęziami albo namalowany na asfalcie dokładnie w miejscu, w którym nie możesz go zobaczyć, bo oslepią cię promienie wschodzącego słońca.

Doświadczeni motocykliści uwzględniają takie możliwości. Są doświadczeni właśnie dlatego, że zwykle jeżdżą nieco poniżej granicy swoich możliwości; że starają się rzetelnie oceniać sytuację na drodze; że uważnie przyglądają się wszystkim dziwnym zdarzeniom; wreszcie dlatego, że unikają nagłych, impulsywnych zachowań. Jeśli



Miejskie jezdnie są pełne pułapek czyhających na nieostrożnych motocyklistów

gwałtownie przecinasz trzy pasy ruchu, żeby skręcić tam, gdzie chcesz, to znak, że twój motocykl jest szybszy niż twoja ocena sytuacji na drodze. Nagłe, niespodziewane manewry sprawiają, że nie masz dodatkowego czasu na reakcję, przestrzeni na ucieczkę, zapasu przyczepności, które mogłyby ci uratować w przypadku trafienia na ewentualną pułapkę. Doświadczeni motocykliści nie stają na światłach tuż za zderzakiem samochodu jadącego przed nimi, bo wiedzą, że kierowca może przez pomyłkę wrzucić wsteczny bieg i cofnąć się o pół metra albo może się okazać, że pod jego samochodem kryje się otwarta studzienka kanalizacyjna.

Dbaj o maszynę

Dobre przygotowanie do jazdy na motocyklu powinno obejmować także troskę o sam motocykl. Według raportu Hurta tylko niewielki procent wypadków spowodowany jest awariami maszyny, choć oczywiście jest możliwe, że takie wypadki zdarzają się częściej z dala od zatłoczonych miejskich ulic, w czasie długich motocyklowych rajdów. Ale statystyka nie jest najważniejsza. Jeśli złapiesz gumę w połowie stromego zjazdu przy dużej szybkości, to statystyki niewiele ci pomogą. Opony stanowią jedyny łącznik między motocyklem a powierzchnią drogi — ich pęknięcia, zwłaszcza przy dużej szybkości, mogą być naprawdę niebezpieczne. A jednak wielu motocyklistów kompletnie nie dba o ogumienie: nie sprawdzają, czy w kołach jest właściwe ciśnienie, nie wymieniają w porę zużytych opon ze zdartym bieżnikiem. Jeśli czasami zadajesz sobie jedno z poniższych pytań, pamiętaj — odpowiedź zawsze powinna brzmieć „tak”.

- Czy powinienem sprawdzić ciśnienie w tylnym kole przed wyjechaniem na szosę?
- Czy powinienem zwiększyć ciśnienie w kołach, kiedy wiozę dodatkowy ciężki ładunek?

- Czy powinienem wymienić zniszczoną oponę przed wyprawą?
- Czy powinienem kupować droższe opony, które zapewniają jedynie nieco lepszą przyczepność?
- Czy powinienem wymienić oponę tylko dlatego, że niewielkie pęknięcia pojawiają się na jej bocznej płaszczynie?



Kto powinien być najbardziej zainteresowany sprawnym działaniem twojego motocykla? Ty sam.

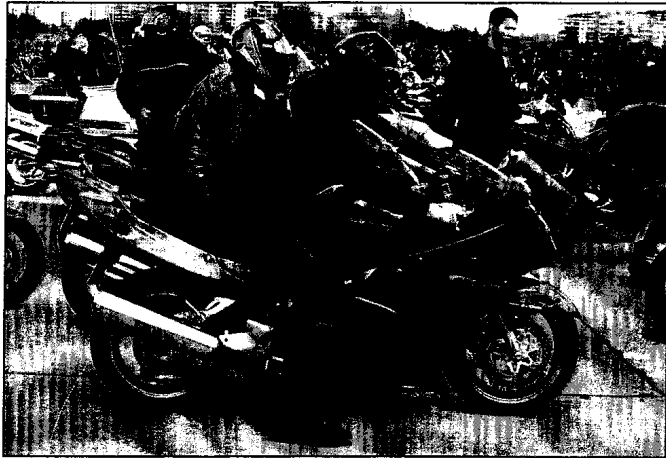
Jest jeszcze kilka drobiazgów, o które powinieneś zadbać przed wyruszeniem w drogę. Hydrauliczny system hamulcowy powinien być przepłukany co drugi rok, a w wilgotnym klimacie — nawet co rok. Klocki hamulcowe z wiekiem twardnieją, a zużyte powinny być wymienione na długo, zanim metal zacznie trzeć o metal. Problemy z instalacją elektryczną trzeba jak najszybciej lokalizować i usuwać — zwłaszcza te, które dotyczą działania świateł. Trzeba dokładnie sprawdzać wszystkie istotne dla bezpieczeństwa zapięcia i połączenia takie, jak zaciski amortyzatorów widelca, mocowania osi czy łączniki zawieszenia. Oczywiście nie musisz sam paprać sobie ręką smarem — w końcu od czego są fachowcy, ale przynajmniej spróbuj aktywnie zainteresować się stanem technicznym własnego motocykla i oddaj go do przeglądu. Nie myśl, że skoro wyjechałeś ze sklepu na sprawną maszynę, możesz zaniedbać regularne przeglądy. Bądź co bądź nikt nie powinien być zainteresowany sprawnym działaniem twojego motocykla bardziej niż ty sam.

Zbroja dla jeźdźcy

Kiedyś polecisz na asfalt i wtedy okaże się, ile wart jest twój strój ochronny. Ale nawet jeśli uda ci się uniknąć wypadku, strój, w jakim jeździsz, ma wpływ na to, w jakim stopniu kontrolujesz motocykl. Pozostawię twojej wyobraźni odpowiedź na pytanie, skąd to wiem, ale uwierz mi, że kilka os wpadających do buta skutecznie odwraca

uwagę motocyklisty od konieczności utrzymywania maszyny na właściwym pasie ruchu. Szyja spieczona słońcem może uniemożliwić obrócenie głowy i sprawdzenie, czy jakiś samochód nie kryje się właśnie poza polem widzenia. Odbity od ziemi kamień uderzający cię w nogę może sprawić, że nie zwrócisz uwagi na skręcający w lewo samochód...

Kombinezon motocyklisty nie jest jedynie niewygodnym strojem noszonym wyłącznie po to, żeby „w razie czego” ochronić nas przed urazami. Dobry kombinezon chroni także przez wiatrem, upałem i chłodem. Dobry kask chroni głowę przed wiatrem, ostrym słońcem czy zimnym deszczem, a bezodpryskowe szkło, które masz przed oczami nie pozwoli, abyś dojechał na miejsce ze spierzchniętą i spękana twarzą. Skórzane rękawice nie tylko osłaniają ręce podczas upadku, ale też chronią je przed spiečeniami przez słońce i wiatr oraz zapobiegają tworzeniu się pęcherzy od ściskania kierownicy. Wysokie skórzane buty podtrzymują kostkę, a także chronią nogi przed poparzeniem rozgrzaną rurą wydechową czy atakami owadów.



A gdyby okazało się, że to właśnie ten dzień, kiedy będziesz miał wypadek — co chciałbyś mieć pomiędzy własną skórą a asfaltem?

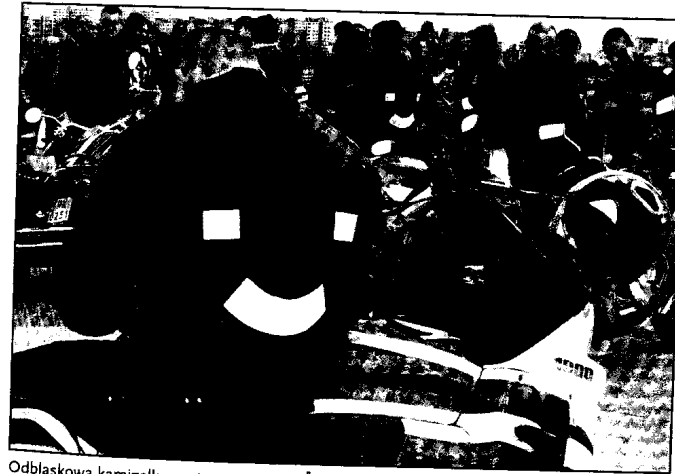
A jeśli akurat dziś zdarzy ci się wywrotka, dobrze by było, gdyby twój kombinezon chronił także przed urazami i otarciami. Profesjonalny strój ochronny może przejechać po twardym betonie nawet 25 — 30 metrów, zanim zdejdzie się i odstoni ubranie, które masz pod spodem. Zwykle dzinsy wytrzymają najwyżej półtora metra. Kombinezony ze specjalnego materiału, o wzmocnionych szwach, mogą być niemal równie odporne na ścieranie jak skóra, a przy tym łatwiej je wyprać po kilkudniowej wyprawie w palącym słońcu. Oczywiście możemy dostosować strój do warunków jazdy. Im bardziej niebezpieczna droga, tym lepszej osłony potrzebujemy. Jeśli pędzę na mojej dwukołowej rakiemie nocą przez dzikie tereny pełne jeleni, na pewno założę najodporniejszy skórzany kombinezon. Jeśli jadę na spokojną przejażdżkę motocyklem z bocznym wózkiem, zakładam dwuczściowy komplet z materiału.

Podstawowym zadaniem dobrego kasku jest ochronić mózg przed urazami. Można przeżyć pęknięcie czaszki, ale nie zgniecenie mózgu. Musisz pamiętać, że mózg nie goi się tak jak inne tkanki ciała. Jeśli uderzyłeś się w głowę dostatecznie mocno, żeby stracić przytomność na kilka sekund, to znaczy, że w jakimś stopniu uszkodziłeś mózg. A wstrząs mózgu może na przykład po roku czy dwóch zaowocować atakami epilepsji. Jeśli więc po poważniejszym wypadku nie chcesz na zawsze rozstać się z motocyklem, zadbaj o ochronę swojego mózgu. Nawet niedrogi kask posiadający stosowne atesty dobrze spełnia to zadanie, bo tym, co naprawdę chroni przed urazami nie jest twarda, zewnętrzna skorupa kasku, ale umieszczona wewnątrz elastyczna pianka.

Niech cię zobacza

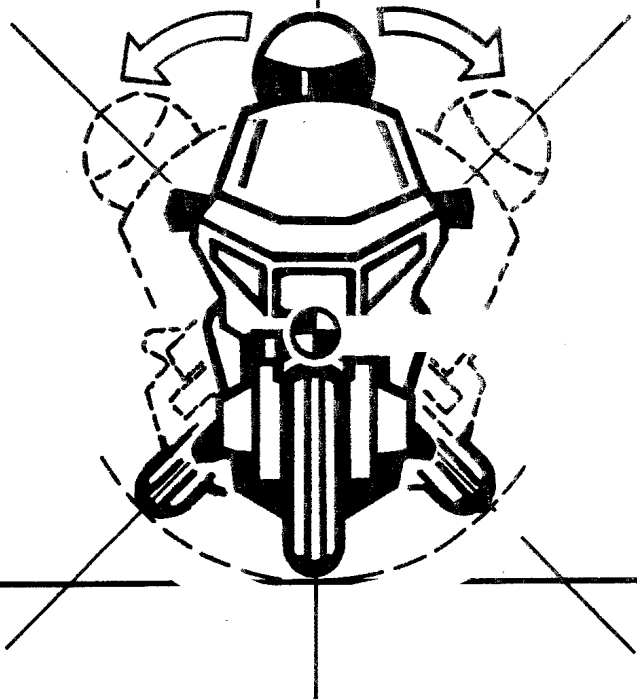
Zastanów się, dlaczego niewidomi posługują się białymi laskami? Dlaczego nie czarnymi? Kolor laski nie ma znaczenia dla niewidomego — ma ostrzegać tych, którzy widzą, że osoba posługująca się białą laską ma problemy ze wzrokiem. Ta sama zasada dotyczy jazdy na motocyklu. Początkujący, którzy nie są jeszcze doświadczonymi motocyklistami, powinni ostrzegać o tym pozostałych użytkowników drogi. Na przykład w Wielkiej Brytanii osoby uczące się jeździć na motorze mają obowiązek oznaczyć maszynę dużą wyraźną tablicą z literą „L” (od angielskiego „learner”, czyli „ten, który dopiero się uczy”).

Jeśli jesteś na początku swojej motocyklowej drogi — jeździsz krócej niż trzy lata albo przejechałeś dotąd mniej niż 30 tys. km — warto pomyśleć o rzucającym się w oczy elemencie stroju, np. odblaskowej kamizelce. Nie powstrzymasz w ten sposób innych kierowców od wjechania ci w ogon, ale może staniesz się dostatecznie widocznym, by zdążyli zobaczyć cię z daleka, kiedy wciąż jeszcze uczysz się, jak zjechać im z drogi.



Odblaskową kamizelkę możesz uznać za wdzianko nie dla takich jak ty. Kto jednak powiedział, że odblaski nie mogą cię zdobić?

dynamika



2

DYNAMIKA MOTOCYKLA

►CO TRZYMA RÓWNOWAGĘ?◄

Możesz świetnie radzić sobie z motocyklem nie znając zasad fizyki działających w czasie jazdy. Kiedy motocykl jest już w ruchu, stosunkowo łatwo utrzymać go w pionie i zmusić, aby jechał mniej więcej prosto. Jeśli skręca minimalnie w niewłaściwą stronę, wystarczy lekko wychylić go w tym kierunku, w którym chce się jechać. Zakręt? Pochylamy się w stronę, w którą chcemy skręcić. Proste, co? Chyba jednak nie aż tak, jak się wydaje. Codziennie wielu motocyklistów udowadnia, że kontrolują swoje maszyny niezbyt dobrze.

Dryfujący Zdzichu znalazł się właśnie na wąskiej drodze przed skrzyżowaniem. Chce wprowadzić swój sportowy motocykl w elegancki czysty zakręt. Niestety, kiedy nerwowo popuszcza sprzęgło, motor przejmuje kontrolę nad sytuacją i zakręca zbyt szeroko, przecinając linię środkową i wylatując na przeciwległy pas ruchu.

Błądny Bolek usiłuje prowadzić swojego Harleya spokojnie, środkiem pasa ruchu, ale motocykl co jakiś czas ściąga w stronę krawężnika, a potem z powrotem, w stronę linii środkowej.

Chybotliwy Henio świetnie sobie radzi, kiedy jedzie szybko, ale kiedy wtacza się na parking, aby zaparkować przed ważnym spotkaniem, jego nowiutki turystyczny motocykl zachowuje się tak, jakby miał ochotę oprzeć się o najbliższy zaparkowany samochód. Henio musi nieźle się napocić, żeby utrzymać go w pionie.

Zdzichu, Bolek i Henio mają problemy ze zmuszeniem swoich maszyn do współpracy przede wszystkim dlatego, że nie rozumieją podstawowych zasad kierowania motocyklem i utrzymywania go w równowadze. Dryfujący Zdzichu wpada w panikę, kiedy jego motocykl skręca za szeroko, a kiedy próbuje na siłę ściągnąć kierownicę, maszyna reaguje przeciwnie do oczekiwań — jedzie po jeszcze szerszym łuku. Zdzichu nie rozumie, że skręca kierownicę... w złą stronę.

Błądny Bolek zaczyna mieć obsesję na punkcie szerokich zakrętów, poci się na samą myśl o skręcaniu, ale boi się spróbować przeciwskrętu.

Chybotliwy Henio rozpaczliwie naciska hamulce, kiedy jego lśniaca maszyna zbliża się do błotnika kolejnego samochodu, tymczasem musi się nauczyć, że kierunek jazdy motocykla kontroluje się głównie kierownicą, a nie naciskając kolanami korpus maszyny.

Zdzichu, Bolek i Henio mają ten sam problem w swoich zmaganiach z motocyklem. Wszyscy trzej rozumieją doskonale, że aby skrócić, trzeba pochylić motocykl. Nie są tylko pewni, w jaki sposób to zrobić. Muszą się nauczyć, że aby skrócić w prawo, trzeba pchnąć do przodu prawą rączkę kierownicy. Żeby skrócić w lewo — trzeba pchnąć lewą. Jeśli twój motocykl ma ochotę otrzeć się o samochód zaparkowany po prawej, popchnij do przodu lewą rączkę kierownicy, a unikniesz spotkania z autem. Technika ta nazywa się przeciwskrętem, ponieważ przez krótki moment kierujesz przednie koło w przeciwnym kierunku niż planujesz skierować motocykl. Pomaga także spojrzenie w tę stronę, w którą chcesz skrócić. Jeśli nie zamierzasz przekroczyć linii środkowej, patrz na drogę przed sobą, a nie gap się na samą linię. Nawet niedoświadczeni motocykliści, którzy nie opanowali jeszcze przeciwskrętu, potrafią zachować kontrolę nad maszyną, jeśli patrzą w tym kierunku, w który chcą skrócić.

Oto dwa sekrety radzenia sobie w większości sytuacji: przeciwskręt i patrzenie w kierunku, w którym chcesz jechać. I tyle. Teraz jedź to przećwicz. Ale zanim przekręcisz kluczyk, pomyśl, że bywają sytuacje wymagające większych umiejętności. Wyobraź sobie na przykład, że Dryfujący Zdzichu pędząc przez góry wyjeżdża z tunelu i wpada w strefę bocznego wiatru, który uderza go z prawej strony z szybkością 90 km/godz. i popycha motocykl w stronę linii środkowej. Co robić? W tej konkretnej sytuacji Zdzichu musi popchnąć prawą rączkę i przechylić maszynę na prawo. Motocykl jest pochylony, ale jedzie prosto, więc nie kieruje się nim zupełnie normalnie. Zdzichu musi kierować nie za pomocą przechyłu, ale stosując przeciwskręt.

Wyobrażenie sobie takiej sytuacji pokazuje, że utrzymywanie równowagi na motocyklu nie polega jedynie na naciskaniu na rączki kierownicy od góry jak w przechyle. Aby przygotować się na różne sytuacje, w których możemy się znaleźć, warto przyjrzeć się dokładniej temu, jak motocykl utrzymuje równowagę i w jaki sposób skręca. Jeśli czujesz, że zupełnie się na tym nie znasz, spróbuj poćwiczyć to, co opisałem powyżej.

Zanim zaczniemy mówić o dynamice jazdy na motocyklu, trzeba powiedzieć jeszcze jedno — możesz na ten temat usłyszeć równie dużo opinii, co na temat wojny czy miłości. Czasami nawet najwięksi eksperci zaczynają kłócić się o szczegóły, wymachując rękami i skrobiąc wykresy na serwetkach. Moja propozycja nie jest analizą naukowca, lecz dziennikarza i instruktora jazdy, opartą na ponad 30 latach... wymachiwania rękami i rysowania na serwetkach. I jeszcze istotna uwaga: w tym, co będę teraz pisał, przez „motocykl” rozumiem wyłącznie pojazd na dwóch kołach, a nie na przykład motocykl z wózkiem bocznym.

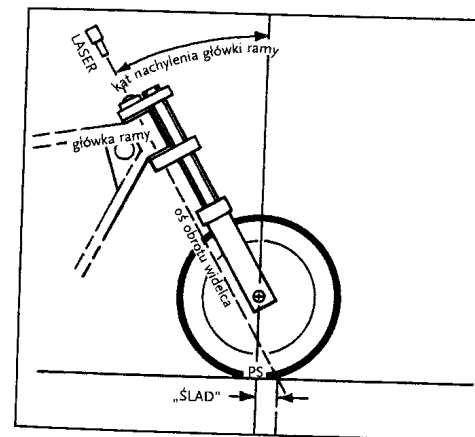
Równowaga motocykla

Widuje się czasami motocyklistów, którzy jadąc z dużą szybkością puszczają kierownicę i odchylają się do tyłu. Być może dziwisz się wtedy, że ktoś tak ryzykuje — wystarczyłoby przecież niewielkie wgłębienie w asfalcie, podskok przedniego koła i... A jednak właśnie jazda „bez trzymania” jest znakomitym pokazem stabilności i zdolności utrzymywania równowagi przez motocykl. Przednie zawieszenie ma taką konstrukcję i geometrię, by automatycznie stabilizować maszynę i utrzymywać ją na kursie, samorzutnie korygując niewielkie różnice pochyleń motocykla.

Można to zjawisko wyjaśnić w sposób uproszczony — przednie koło podąża za osią układu kierowniczego, podobnie jak obrotowe przednie kółko wózka w supermarkecie. Jednak dynamika motocykla jest nieco bardziej skomplikowana niż wózka na zakupy — m.in. dlatego, że motocykl pochyla się na zakrętach. Utrzymywanie równowagi przez przód motocykla to efekt sumy wielu różnych czynników, w skład których wchodzi: kąt wyprzedzenia przedniego widełca, kąt nachylenia widełca względem pionu, podnoszenie i opuszczanie główki ramy, przesunięcie masy, położenie miejsca styku opony z podłożem i przekrój opony.

Kąt nachylenia/ kąt wyprzedzenia

Jeśli stanieś po którejś ze stron swojego motocykla bez problemu zauważysz, że przedni widelec jest odchylony od pionu. Jeśli przyjrzyś się dokładniej, stwierdzisz że rury widełca nie są pochylone dokładnie w linii główki ramy motoru. Kiedy mówimy o kącie nachylenia widełca w tej książce, mamy na myśli kąt wynikający z odchylenia od pionu główki ramy.



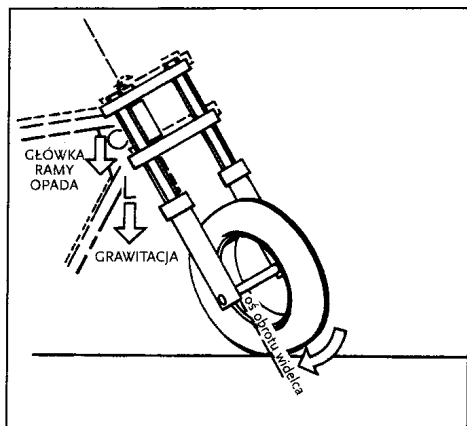
„Ślad” (kąt wyprzedzenia widełca) to odległość pomiędzy punktem przecięcia osi obrotu widełca z podłożem a punktem styku opony z podłożem (PS)

Na pewno widziałeś kiedyś choppery z bardzo długimi przednimi widełcami ustawionymi pod dużym kątem w stosunku do pionu. Ich przeciwieństwem są motocykle terenowe, w których widelec ustawiony jest niemal pionowo. Mówiąc najprościej, widelec bardziej odchylony od pionu daje większą stabilność w czasie jazdy na prost, natomiast bardziej pionowy — ułatwia kierowanie motocyklem (pozwala skręcać przy użyciu mniejszej siły). Kiedy motocykliści mówią o motocyklu „trudnym w prowadzeniu”, mają na myśli maszyny tak stabilne podczas jazdy na prost, że trzeba się zdrowo napracować, by przechylić je i utrzymać w zakręcie. Natomiast określenie „łatwy w prowadzeniu” oznacza motocykl stosunkowo mało stabilny na prostej, który za to można pochylić i wyprostować bez wysiłku. Sportowe motocykle mają zwykle widełce odchylone od pionu o 24 stopnie, natomiast cruisery — bliżej 30 stopni. Ale kąt pochyleń widełca to tylko jeden z elementów tego równania.

Popatrz na motocykl z boku i wyobraź sobie promień lasera, który przechodzi przez główkę ramy i kończy się na podłożu. Ten promień to oś obrotu przedniego widelca. W większości motocykli oś ta przecina powierzchnię ziemi nieco przed punktem, w którym przednia opona dotyka podłoża (punktem styku). Odległość (liczona po ziemi) między przedłużeniem osi obrotu a punktem styku opony z ziemią nazywana jest kątem wyprzedzenia przedniego widelca albo śladem (bo punkt styku położony jest za punktem przecięcia osi obrotu widelca z ziemią). Zwykle motocykle mają ślad o długości 7,5-15 cm. Generalnie dłuższy ślad skutkuje większą stabilnością na prostej oraz „niechęcią” do pochylania się maszyny i wchodzenia w zakręty. Z kolei motocykl o krótszym śladzie łatwiej skręca, łatwiej się pochyla, szybciej reaguje na próby zmiany kierunku, może nawet mieć do tego tendencję. Ponieważ te dwa czynniki — kąt nachylenia widelca i ślad — są współzależne, większość fachowych pism motocyklowych podaje je jako „kąt/ślad”.

Podnoszenie i opuszczanie główki ramy

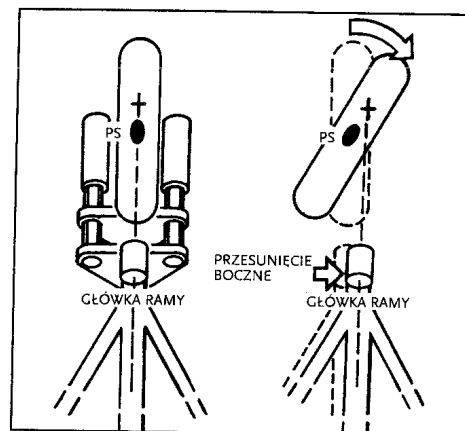
Jednym ze skutków odchylenia przedniego widelca od pionu jest to, że w czasie jego obracania wokół osi główka ramy podnosi się i opuszcza (najwyżej położona jest w czasie jazdy „na wprost”, najniżej — przy maksymalnym skręceniu). Im większy kąt nachylenia widelca, tym większe są zmiany położenia główki ramy. Można to łatwo sprawdzić: wsiądź na motocykl, ustaw go pionowo i obserwuj, na jakiej wysokości znajduje się szczyt główki, kiedy obracasz kierownicę. Gdy kierownica jest skrócona, główka znajduje się niżej, gdy skierowana jest prosto — wyżej.



Ponieważ widelec ustawiony jest pod kątem, główka ramy podnosi się i opada, kiedy skręcamy kierownicę

Przesunięcie masy

Siedząc na motocyklu, możesz także zauważyć, że kiedy kręcisz kierownicą, cała główka przesuwa się na boki w poziomie. Kiedy skręcasz kierownicę w lewo, główka ramy (i cały przód motocykla) przesuwa się w lewo względem punktu styku opony z ziemią. Kiedy przednie koło skierujesz w prawo — poczujesz, że grawitacja ściąga cię bardziej w prawo, ponieważ masa motocykla została przesunięta na prawo względem punktów podparcia.



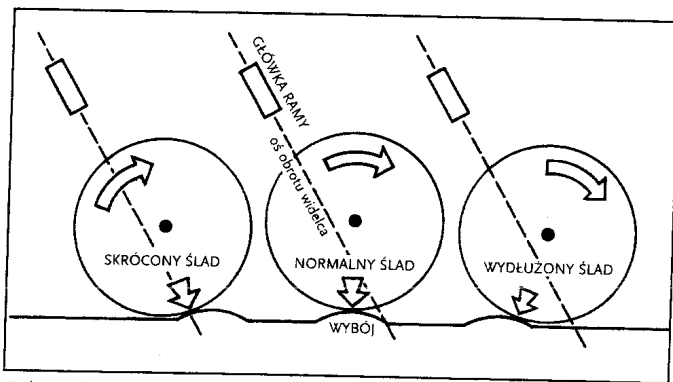
Kąt wyprzedzenia widelca sprawia, że kiedy skręcamy kierownicę, główka ramy przesuwa się także w poziomie

Innymi słowy: skręcenie kierownicy przesuwa dużą część masy motocykla — i siedzącego na nim człowieka — nieco w bok nawet wtedy, kiedy maszyna stoi w miejscu. Oczywiście kiedy motocykl jest w ruchu, reaguje zupełnie inaczej niż kiedy stoi. W czasie jazdy zarówno główka, jak i punkt styku opony z podłożem zmieniają położenie.

Położenie punktu styku opony z podłożem

Gdybyś przejechał przez dużą kałużę białej farby, mógłbyś potem zobaczyć ślad, jaki twój motocykl zostawia na drodze, szeroki na jakieś 5 cm. Spróbujmy jednak spojrzeć na to nieco inaczej — wziąć pod uwagę nie cały ślad, lecz ten konkretny punkt, w którym opona w danym momencie styka się z podłożem. Nazwijmy go Punktem Styku (PS). Zwróć uwagę, że położenie PS może się zmieniać — przesuwać do przodu i do tyłu oraz na boki.

Zastanówmy się, co się dzieje, kiedy przednie koło przetacza się po wyboju. Kiedy opona dojeżdża do wybrzuszenia w jezdni, PS natychmiast przesuwa się do przodu, a potem — stopniowo do tyłu, aż opona z powrotem wtoczy się na równy teren. Jeśli wybrzuszenie jest dostatecznie strome (jak w przypadku „śpiących policjantów”), PS może na moment znaleźć się przed punktem przecięcia osi obrotu widelca z ziemią. Właśnie dlatego w czasie przejeżdżania przez wyboje albo dziury i czujesz, że kierownica wyrywa ci się z rąk na boki (i dlatego jazda „bez trzymanki” po wybojach nie jest specjalnie rozsądna).

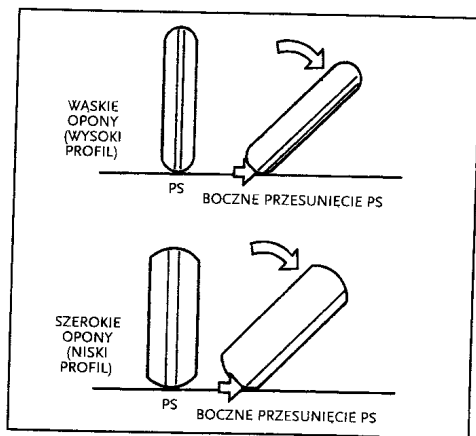


Kiedy przednie koło przetacza się po wyboju, „ślady” najpierw skracają się, a potem wydłużają

Teraz spróbuj postawić motocykl na bocznej nóżce albo oprzyj go o ścianę w pozycji przechylonej na bok, ale z przednim kołem skierowanym prosto do przodu. Stań przed motocyklem, kucnij albo uklęknij i zobacz „z poziomu ziemi”, jak teraz położony jest PS. Okazuje się, że przesunął się w bok od środkowej płaszczyzny opony. Jeśli zatem w czasie jazdy przechylamy się na bok, PS także przesuwa się względem środkowej płaszczyzny opony w tę stronę, w którą skręcamy.

Profil opony

Jeśli twój motocykl ma opony o szerokim przekroju poprzecznym (czyli o tzw. niskim profilu), to przy takim samym pochylaniu maszyny PS przesuwa się na boki dalej niż w przypadku wąskich opon. A im dalej przesuwa się PS, tym bardziej moto-

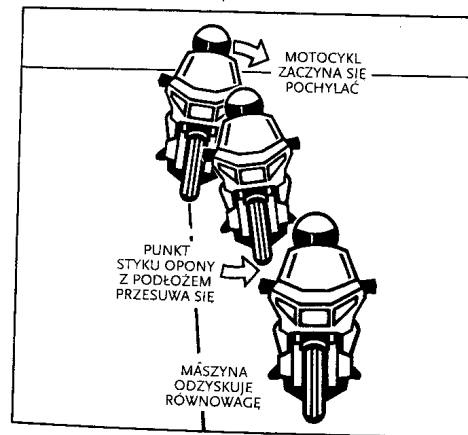


Gdy motocykl jest pochylony, PS opony o niskim profilu przesuwa się w bok bardziej niż w przypadku opony wąskiej

cykl jest ściągany w kierunku przechyłu. Oczywiście w czasie przechyłu przesuwa się PS zarówno przedniego, jak i tylnego koła, toteż sterowność motocykla jest współzależna od rozmiarów i profili obu opon. Dlatego też założenie opon o innym profilu (czy to obu, czy tylko jednej z nich) sprawia, że zmienia się sposób prowadzenia maszyny (może to być zmiana na lepsze lub na gorsze).

Utrzymywanie równowagi

Motocykl o dobrze dobranych parametrach kąta nachylenia widelca, długości „ślady” i profili opon ma tendencję do utrzymywania równowagi zarówno wtedy, kiedy jedzie prosto i ustawiony jest pionowo, jak i podczas przechyłu na zakręcie, tak przy dużych, jak i przy małych prędkościach. Zapamiętaj, że całe przednie zawieszenie jest tak skonstruowane, by automatycznie utrzymywać maszynę w linii prostej. Kiedy motocykl przechyla się w prawo, PS także przesuwa się w prawo, przez co przednie koło lekko skręca i na zasadzie przeciwskrętu na maszynę działają siły, które „chcą” przywrócić jej położenie pionowe. Kiedy motocykl wraca do pionu, wszystkie czynniki (grawitacja, położenie główki ramy i PS) wracają do równowagi. Oczywiście to bardzo chwytliwa równowaga, toteż konstruktorzy motocykli często, chcąc osiągnąć dobrą sterowność, mają do czynienia z takimi problemami jak kołysanie motocykla przy większych szybkościach lub tendencja do samoczynnego skręcania przy wolnej jeździe.

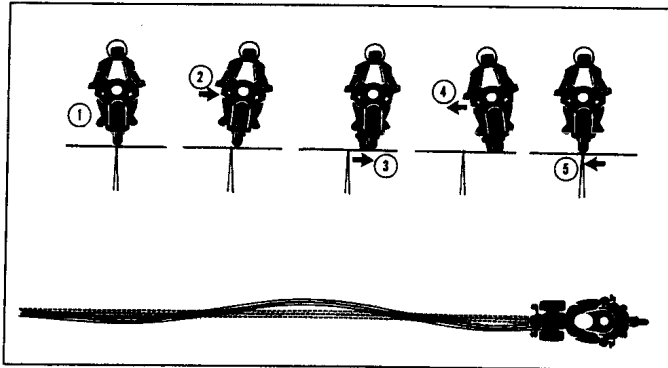


Motocykl utrzymuje równowagę, bo PS przesuwa się względem środka ciężkości

Weżykiem, weżykiem

Kiedy obserwujesz motocykl pędzący po prostym odcinku autostrady, mógłbyś przysiąc, że porusza się on dokładnie po linii prostej. Gdyby jednak przyjrzeć się bardzo dokładnie, okazałoby się, że w rzeczywistości maszyna cały czas przechyla się delikatnie z jednej strony na drugą, balansując trochę podobnie do wahadła zegara. Wyraźniej widać to przy mniejszych prędkościach, bo wtedy przednie koło wymaga większych ruchów kierownicy.

Gdybyś przejechał powoli przez kałużę białej farby, a potem cofnął się, żeby obejrzeć pozostawione na asfalcie ślady zobaczyłbyś, że przednie koło cały czas lekko skręca — raz w jedną, raz w drugą stronę. Innymi słowy przednie koło „wężykuje”, cały czas kontrolując równowagę motocykla czy to „automatycznie”, czy to na skutek minimalnych korekt kursu czynionych przez prowadzącego.



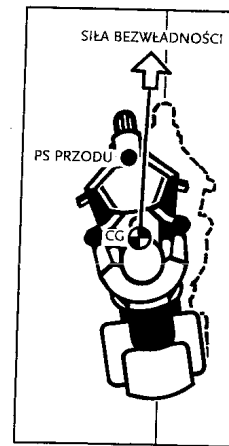
Przednie koło „wężykuje”, bo zawieszenie cały czas koryguje kurs jazdy utrzymując równowagę

Równowaga żyroskopowa i bezwładnościowa

Dwa czynniki wpływające na utrzymywanie równowagi przez jadący motocykl to siła bezwładności (inaczej siła rozpędu — zależna od masy motocykla oraz kierującego) i siły żyroskopowe generowane przez kręcące się koła. Najprostszym sposobem myślenia o sile bezwładności jest założenie, że rzeczy „chcą” robić to, co właśnie robią. Spróbuj kopnąć cegłę leżącą na ziemi. Przekonasz się, że „nie ma ochoty” ruszać się z miejsca. Rzuć tę samą cegłę, a zobaczysz, że „chce” być w ruchu, z tą samą szybkością i w tym samym kierunku. Oczywiście użycie słowa „chcieć” to tylko przenośnia. Najczęściej, jeśli nie używamy terminów naukowych, mówimy o „rozpedzie” (coś jedzie „siłą rozpędu”). Fizycy nazywają to właśnie bezwładnością, jeśli jednak chcielibyśmy dokładnie obliczać wszystkie działające siły i ich kierunki, musielibyśmy zacząć myśleć w kategoriach energii kinetycznej. Darujmy sobie dyskusje o terminach. Przyjmijmy, że wiemy, o co chodzi i nazywamy to siłą rozpędu.

Motocykl, który raz znacznie jechać, „chce” toczyć się prosto przed siebie. Siła rozpędu przyczynia się do tego (bo utrudnia odchylenie się środka ciężkości od pionu), że opony muszą pokonywać opór, aby skręcić. Jeśli przednie koło zostaje skręcone, siła rozpędu działa w taki sposób, żeby wróciło do „normalnego”, wyprostowanego położenia.

W utrzymywaniu równowagi pomagają także kręcące się koła motocykla, choć w zupełnie inny sposób. Kręcące się koło wytwarza siłę żyroskopową, która przeciwdziała przesuwaniu się koła w poziomie lub odchyleniom od pionu. Wirujący żyroskop „chce” kręcić się stale pod tym samym kątem. Najprościej mówiąc — siła rozpędu sprawia, że motocykl jedzie prosto, a efekt żyroskopowy utrzymuje go w pionie i zapobiega przechyłom.



Nawet, jeśli przednie koło skieruje się w bok od linii jazdy, siła bezwładności usiłuje przywrócić je do pierwotnego położenia

Ciekawym zjawiskiem związanym z efektem żyroskopowym jest tzw. precesja żyroskopowa. W uproszczeniu sprowadza się ona do tego, że jeśli wirujące w pionie koło (np. motocyklowe) pochylimy w lewo, to będzie ono „chciało” przechylić się w prawo. Mogłoby się wydawać, że właśnie to zjawisko jest odpowiedzialne za to, iż motocykl pochyla się w czasie skręcania. Założenie proste, jasne i... oczywiście absolutnie błędne. Po pierwsze, zjawisko precesji da się zaobserwować wyłącznie wtedy, gdy koło kręci się w powietrzu, bez kontaktu z podłożem. Po drugie, kiedy koło motocykla toczy się po podłożu do równania z przeciwną stroną należałoby dodać siłę przyczepności wytwarzaną przez oponę, a ta jest o wiele silniejsza niż siła precesji żyroskopowej. Po trzecie, przedni „żyroskop” połączony jest z tylnym — tak samo wirującym kołem poprzez sztywną ramę. Po czwarte wreszcie — wykazano, że dwukołowy pojazd doskonale utrzymuje się w równowadze także wtedy, kiedy przednie koło jest bardzo lekkie. Niezależnie więc od tego, jaka jest tego przyczyna, możesz być pewny, że przy przeciwnym skręceniu motocykl zawsze się pochyla.

Reakcje motocykla

Warto pamiętać, że różne motocykle w różny sposób się prowadzą i różnie reagują na to, co robi prowadzący. Teoretycznie — jeśli motocyklista zmniejszy nacisk na rączki kierownicy, maszyna powinna jechać prosto. Jeśli motocykl jest przechylony w trakcie skrętu, zmniejszenie siły wywieranej na dolną rączkę kierownicy (tę którą jest aktualnie bliżej ziemi) powinno sprawić, że maszyna spokojnie wyprostuje się i powróci do pionu. Mówimy wtedy o neutralnej sterowności.

Dla porównania, niektóre motocykle mają tendencję do zbyt dużego przechylenia się przy skręcaniu w czasie jazdy z małą prędkością. Na takiej maszynie można zacząć skręt w prawo zwyczajnie popychając prawą rączkę kierownicy, jednak kiedy motocykl znacznie się pochyla, „chce” pochylać się coraz bardziej. Motocyklista może nie zdawać sobie sprawy z tego, co się dzieje, ale taki motocykl nie wyjdzie „sam” z pochylecia — trzeba przyciągnąć do siebie dolną rączkę kierownicy, bo inaczej może dojść do wywrotki. Zatem w przypadku takich motocykli technika kontrolowania kąta pochylecia polega na tym, by najpierw pchnąć do przodu rączkę kierownicy, by przechylić motor, a potem lekko przyciągnąć ją do siebie, żeby utrzymać stały kąt nachylecia. Dla motocyklisty, który nie rozumie, co się dzieje, może to być naprawdę irytujące.

Środek ciężkości

Kiedy słyszysz, że ktoś tłumaczy zachowanie się motocykla położeniem jego środka ciężkości pamiętaj, że o zachowaniu na zakrętach decyduje przede wszystkim geometria

tria układu kierowniczego (zwłaszcza kąt nachylenia widelca). Oczywiście turystyczny motocykl ma środek ciężkości niżej niż sportowy ścigacz. Ale bywają takie cruisery, które prowadzą się bardzo ciężko, a także sportowe motocykle ze środkiem ciężkości wysoko w chmurach, które niemal same skręcają. Następnym razem, kiedy usłyszysz o jakimś motocyklu, że prowadzi się go ciężko, bo ma bardzo wysoko środek ciężkości sprawdź, jaką ma geometrię układu kierowniczego i zastanów się nad profilem opon. A jeśli twój ulubiony motocykl dziwnie zachowuje się na zakrętach, uświadom sobie, że możesz to zmienić zmieniając opony na modele o innym profilu.

Balansowanie

Pamiętasz Chybotliwego Henia, który nie radził sobie z utrzymywaniem motocykla w równowadze, więc „popychał go” kolanami, aby zachować pion? Jakoś to działało, bo Henio miał małą dwieściepięćdziesiątkę. Gdyby spróbować tej samej metody z wielkim turystycznym motocyklem z silnikiem o pojemności 1500 cm³, na pewno by się nie udało. Oczywiście „praca ciałem” może pomóc zmienić kierunek jazdy. Ale jeśli chcesz coś osiągnąć w ten sposób, musisz wziąć pod uwagę relację między ciężarem swojego ciała a masą motocykla. Im większy motocykl, tym większą stabilność zapewnia mu siła rozpędu i efekt żyroskopowy. Popchnij kolanem niewielką dwieściepięćdziesiątkę, a zmieni kierunek jazdy. Popchnij kolanem turystycznego potwora z silnikiem 1500 cm³ — może się zakołysze raz czy drugi, ale narychmiast wróci do pionu i będzie dalej jechał w tym kierunku co wcześniej. Im większy motocykl, tym bardziej musimy się skupić na przeciwskrętach.

Kiedy następnym razem siądziesz na motocykl, zastanów się, w jaki sposób kontrolujesz kierunek jazdy i równowagę. Czy siedzisz twardo na siodełku z nogami opartymi na podnóżkach? Pracujesz kierownicą? Czy nieustannie przesuwasz tyłek po kanapie? Przenosisz ciężar ciała z jednego podnóżka na drugi? Popychasz czy przyciągasz dolną rączkę kierownicy? Nie proponuję tu jednego, uniwersalnego rozwiązania, twierdząc tylko, że doświadczony motocyklista musi zdawać sobie sprawę z tego, w jaki sposób kontroluje maszynę i co motocykl próbuje mu powiedzieć.

◀ CO SKRĘCA? ▶

W poprzednim podrozdziale omówiłem kilka czynników, które sprawiają, że motocykl utrzymuje równowagę, wspominałem też, co powinien robić motocyklista, żeby utrzymać maszynę w pionie. Teraz zastanówmy się, w jaki sposób motocykl skręca. Postaram się przedstawić sprawę najprościej jak można, ale w taki sposób, aby te informacje pomogły ci lepiej kontrolować motocykl.

Skierowanie to znoszenie braku równowagi

Jak już pisałem, dobrze skonstruowany motocykl „chce” jechać prosto. Geometria układu kierowniczego sprawia, że pozostawiony sam sobie jedzie do przodu i utrzymuje się w pionie, a siła rozpędu i efekt żyroskopowy pomagają mu zachować stabilność. Żeby skręcić, musimy maszynę pochylić. Czyli — aby skręcić, wytrącamy motocykl z równowagi (przez pochylenie go w jedną stronę), a jazda po łuku to efekt działania sił, które znoszą nasze działanie.

Motocykle a samochody

Zasadniczą różnicą w sposobie skręcania między pojazdami dwukołowymi a samochodami polega na tym, że aby motocykl skręcił, musi najpierw zostać przechylony. Samochód zaczyna skręcać w momencie, kiedy zaczynamy kręcić kierownicą. To samo dotyczy trójkołowego motocykla, motocykla z wózkiem bocznym i w ogóle każdego pojazdy dwu- (lub więcej) śladowego. Klasyczne motocykle reagują zupełnie inaczej. Nawet w przypadku zwrotnego, sportowego motocykla samo pochylenie maszyny (jeszcze zanim zaczniesz skręcać) może zająć całą sekundę. A jeśli jedziemy na ciężkim turystycznym motocyklu — nawet dłużej.

W jaki sposób zmuszamy motocykl do skrętu? Na ten temat przeprowadzono już wiele długich dyskusji. We wszystkich pojawiało się pojęcie przeciwskrętu, ale często trudno było dogadać się, co właściwie rozumiemy przez ten termin i jakie siły sprawiają, że przeciwskręt jest możliwy. Spróbuj choć trochę przybliżyć ci ten problem.

Pochylenie i skręt

Pochylenie motocykla mogą spowodować różne czynniki — wyprofilowanie drogi, boczny wiatr, balans ciała motocyklisty, użycie kierownicy. Niewątpliwie jeśli chodzi o celowe pochylenie maszyny, najsukuteczniejsze jest właśnie użycie kierownicy — na nim się skupię.

Doświadczeni motocykliści zwykle mówią o przeciwskręcie, gdyż kierownica skręcana jest w przeciwną stronę niż kierujący chce pochylić motocykl. Popychamy do przodu prawą rączkę, aby pochylić się w prawo; lewą — aby pochylić się w lewo. Tu rodzi się wiele nieporozumień, bo pochylenie i skręcanie to proces, który w rzeczywistości składa się z kilku kolejnych ruchów, a przeciwskręt to tylko pierwszy z nich. Cały manewr trwa najwyżej kilka sekund, więc spróbujmy zwolnić go w wyobraźni i przyjrzeć mu się „klatka po klatce”. Ryśunek przedstawia scenę pochylenia i skrętu widzianą z przodu — narysowałem to z lekką przesadą, abyś wyraźnie zobaczył, co dzieje się z przodem motocykla.

Przechylenie motocykla, konieczne do skrętu, zaczyna się od przeciwskrętu. Z perspektywy siodełka może to wyglądać tak, jakby przednie koło nadal jechało prosto, a motocykl pochylił się na bok. W rzeczywistości motocykl wraz z jeźdźcą pochylają się dlatego, że środek ciężkości przesunął się względem linii jazdy. Motocyklista skręca minimalnie przednie koło w stronę przeciwną niż planowany kierunek pochylenia maszyny. W ten sposób punkt styku przedniej opony z podłożem przesuwa się na moment „na zewnątrz” planowanego łuku, przez co górna część motocykla — popychana siłą rozpędu — przechyla się „do wewnątrz” łuku, czyli w kierunku zgodnym z planowanym skrętem. Na przykład lekkie popchnięcie prawej rączki kierownicy sprawia, że przednie koło skręca lekko w lewo. PS przesuwa się w lewo, a siła rozpędu pochyla motocykl w prawo.



Przeciwskręt to tylko pierwszy krok w złożonym procesie skręcania motocyklem

Jeśli używasz techniki przeciwskrętu, może to sprawiać wrażenie, że raz „pochnięta” kierownica trzymasz już potem w tym samym położeniu. Ale przecież gdyby przednie koło pozostało na tej linii, na którą je na moment skierowałeś (jest to linia styczna od planowanego łuku skrętu), motocykl przechyliłby się coraz bardziej, aż znalazłby się na ziemi. Dlatego kiedy maszyna uzyska już pochylenie odpowiednie do skrętu, który zaplanowałeś, odruchowo zwalniasz nacisk na kierownicę, co pozwala przedniemu kołu wrócić w stronę „normalnej”, prostej pozycji.

Teraz, kiedy motocykl jest już przechylony, zaczyna skręcać. Siła przyczepności opon utrzymuje przód motocykla na łuku. Przednie koło skierowane jest lekko w stronę, w którą skręcasz, a ty naciskasz na kierownicę z minimalną siłą, wystarczającą tylko do utrzymania motocykla w przechyle (i siłą rzezy — w skręcie). Oczywiście maszyna „chce” wrócić do „normalnej” pozycji, czyli wyprostować się i jechać prosto. Nazywamy to siłą odśrodkową. Przywiąż ciężarek do sznurka i zakręć nim — siła, która „wypycha” ciężarek na zewnątrz to właśnie siła odśrodkowa, ta sama, która działa na przednie koło motocykla. Kiedy motocykl jest przechylony, siła grawitacji ściąga go w stronę przechyłu, zaś siła odśrodkowa równoważy ją. Zawsze możesz regulować kąt pochylenia maszyny poprzez wprowadzanie minimalnych korekt używając przeciwskrętu.

Praca kierownicy

Jeśli nigdy przedtem nie słyszałeś o przeciwskręcie albo jeszcze nie rozgryzłeś tej techniki, prawdopodobnie zaczniesz od eksperymentów. Najprostszy opis przeciwskrętu brzmi: pchnij do przodu lewą rączkę kierownicy, aby skierować motocykl w lewo; popchnij prawą, aby skierować go w prawo. Wyjedź zatem na drogę, rozpędź się do jakichś 50-60 km/godz. na prostej pustej drodze, a potem z pełną świadomością pchnij lekko lewą rączkę kierownicy. Zobaczysz, że motocykl pochylił się lekko w lewo i zacznie zjeżdżać w stronę lewego skraju drogi. Popchnij prawą rączkę — a pochylił się w prawo.

To żadne czary — każdy z nas w ten sposób kieruje motocyklem, tyle że najczęściej nie zdajemy sobie z tego sprawy. Większość z nas koncentruje się głównie na balansowaniu ciałem — na tym, jak wychylały łokcie czy w jaki sposób naciskamy kolanami na korpus maszyny — i zwyczajnie nie zauważa, że główny impuls do skrętu idzie jednak przez ręce i kierownicę. Kiedy już uświadomisz to sobie, okaże się, że precyzyjne wchodzenie w zakręty jest dużo łatwiejsze niż wydawało się dotąd.

Teraz, kiedy już przećwiczyłeś pracę kierownicy, pora na kolejny etap. Różne motocykle w różny sposób reagują na różne sytuacje, wysyłają do nas różne komunikaty. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że przeciwskręt to jednak coś więcej niż tylko „popychanie kierownicy w stronę przeciwną do planowanego skrętu”.

Czy to jest przeciwskręt?

Jeden z moich przyjaciół zwrócił uwagę na ciekawe zjawisko dotyczące używania kierownicy. Stwierdził, że kiedy na torze wyścigowym przechylał motocykl w skręcie, to mniej więcej przez połowę czasu „trwania” zakrętu popychał dolną rączkę kierownicy, kierując przednie koło lekko na zewnątrz łuku, a przez drugą połowę czasu przyciągał tę samą rączkę, kierując koło delikatnie do wewnątrz łuku zakrętu. Oczywiście

cały czas robił to, aby utrzymać motocykl na zaplanowanej linii skrętu. Wiedział dokładnie, kiedy skręca w ten sposób kierownicę, bo pokonywał zakręty mocno wychylony — niemal „zwisając” z motocykla i wyraźnie widział przednie koło. Czy to oznacza, że przeciwskręt zajmuje tylko połowę czasu zakrętu?

Ta ciekawa obserwacja pokazuje nam jedną ważną prawdę: prowadzenie motocykla po łuku wymaga ciągłych minimalnych poprawek kursu, a nie po prostu „popychania” kierownicy ze stałą siłą. Pamiętaj — geometria układu kierowniczego ma tendencję do prowadzenia przedniego koła „węzykiem”, bo motocykl automatycznie koryguje kurs dla utrzymania równowagi. Zmienia się wyprofilowanie i ukształtowanie drogi, kierunek i siła wiatru, motocyklista dodaje gazu lub go odejmuje — wszystko to wpływa na kąt pochylenia maszyny. Motocyklista może korygować tor jazdy na zakręcie albo przez balansowanie ciałem, albo używając kierownicy.

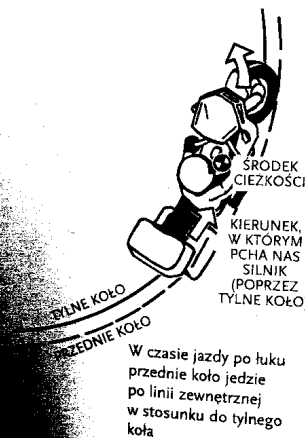
Nawet kiedy motocykl jedzie płynnie po łuku i utrzymuje pełną stabilność, możliwe jest wprowadzanie lekkich korekt toru. Na przykład kiedy motocykl pokonuje ostry zakręt w lewo, a nagle mocniejszy wiatr z prawej popycha go w stronę ziemi, lekkie ściągnięcie do siebie lewej rączki kierownicy powstrzyma maszynę przed zbyt głębokim pochyleniem. Czy to wciąż jeszcze przeciwskręt, choć przednie koło skręcone jest w lewo przy skręcie w lewo? Oczywiście, że tak.

Nieporozumienia na temat przeciwskrętu wynikają z tego, że koncentrujemy się na kierownicy, podczas gdy to, co istotne, dzieje się na poziomie punktu styku przedniej opony z podłożem (PS). Przeciwskręt powinniśmy rozumieć jako działanie mające na celu przesunięcie PS w stronę przeciwną do zamierzonego kierunku skrętu niezależnie od tego, czy wymaga to pchnięcia do przodu, czy przyciągnięcia do siebie którejś z rączek kierownicy, czy jedziemy siedząc pionowo, czy w pochyleniu, szybko, czy wolno, niezależnie czy kierownicę skręcamy w prawo, czy w lewo. Inaczej mówiąc — przeciwskręt to przesuwanie PS w kierunku przeciwnym do planowanej linii jazdy motocykla.

Dwa ślady

Kiedy stosujesz przeciwskręt, czasami wygląda to tak, jakby sam nacisk na kierownicę wystarczał do pochylenia motocykla — bez skręcania przedniego koła. Czy zatem przednie koło rzeczywiście choć trochę skręca? Tak. To bardzo niewielki ruch, ale gdyby zablokować możliwość obracania się kierownicy, motocyklem nie można by kierować ani utrzymywać go w równowadze.

Gdybyś mógł obejrzeć film w zwolnionym tempie, pokazujący motocykl, który — przejechałszy najpierw przez białą farbę — jedzie po ósemce, zobaczyłbyś, że na początku, podczas przeciwskrętu, przednie koło wychyla się „na zewnątrz” zakrętu, potem wraca do normalnego położenia, ale cały czas jedzie po linii zewnętrznej w stosunku do śladu zostawianego przez tylne koło. W czasie skrętu w lewo przednie koło pozostawia ślad „na prawo” od śladu, tylnego koła. W czasie skrętu w prawo — odwrotnie.

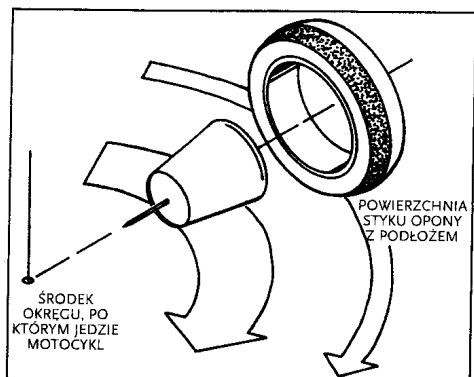


Jeśli chcesz zobaczyć dobry przykład „dwóch śladów”, nagraj na wideo jakieś wysięgi motocyklowe, a potem puść film w zwolnionym tempie. W ujęciach, w których kamera pokazuje motocykle w zakręcie „od przodu”, możesz wyraźnie zobaczyć, pod jakim kątem są nachylone. Jeśli teraz w wyobraźni nakreślisz sobie linię, po której porusza się środek ciężkości motocykla, zobaczysz, że oba koła jadą w stosunku do niej po linii zewnętrznej, czasami nawet zahaczając o ostrzegawcze, karbowane pasy na granicy toru.

Zmiana promienia toczenia

Kiedy motocykl pochylony jest w zakręcie, można by się zastanawiać, co właściwie sprawia, że jedzie po łuku, skoro przednie koło wygląda tak, jak by było skierowane prosto do przodu. W rzeczywistości przednie koło jest skierowane lekko w stronę, w którą skręcamy — ale to tylko część odpowiedzi. Pozostała część to właśnie zmiana promienia toczenia. Aby zrozumieć, na czym polega zmiana promienia toczenia, wyobraź sobie kształt przedniej opony w miejscu, w którym styka się ona z powierzchnią drogi. Choć górna część napompowanej opony przybiera kształt owalny (w przekroju), musimy sobie zdać sprawę, że w punkcie styku z podłożem (PS) spłaszcza się pod ciężarem motocykla. Wiemy także, że skoro koło się kręci, to PS jest w rzeczywistości nie punktem, ale „powierzchnią styku” biegnącą dookoła opony. Kiedy motocykl pochyla się w skręcie, ta „powierzchnia styku” przemieszcza się na boczną część opony i tworzy pas będący wycinkiem stożka, podobny do bocznej powierzchni plastikowego kubeczka do kawy.

Kiedy popchniemy taki plastikowy kubek, będzie się toczył po okręgu, bo jego obwód przy denku jest mniejszy niż przy wylocie. Gdyby denko tego kubka przebić w środku prostopadle wykałaczką, jej koniec wskazywałby mniej więcej środek okręgu, po którym toczy się kubek. Podobnie wygląda sprawa z przednim kołem pochylonym w skręcie motocykla. Wewnętrzna część „powierzchni styku” opony z podłożem jest krótsza niż zewnętrzna, a wewnętrzna końcówka osi wskazuje środek koła, po którym porusza się motocykl. Przy bardzo ciasnym zakręcie może ona wskazywać punkt leżący... pod powierzchnią ziemi.



Kiedy koło jest przechylone, „powierzchnia styku” ma kształt stożka, podobny do plastikowego kubka do kawy

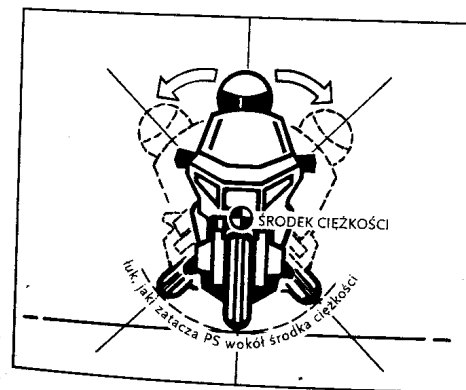
Szybkie zmiany kierunku

Im więcej siły włożysz w przeciwskręt, tym większa siła działa na motocykl i tym szybciej zacznie się on pochylać (oczywiście — ograniczeniem jest tu przyczepność). A im dłużej utrzymujesz nacisk na kierownicę, tym głębiej maszyna się pochyla. To są dwa podstawowe założenia, o których musisz pamiętać jadąc krętą drogą, na której trzeba, co chwilę zmieniać wychylenie motocykla — w prawo, w lewo, znowu w prawo, w serii kolejnych zakrętów. Pamiętaj, że wyprostowanie motocykla z głębokiego przechyłu może zająć nawet sekundę, a pochycenie go w przeciwną stronę przed następnym zakrętem — kolejną.

Czy możliwe jest zadziałanie kierownicą na tyle silne, żeby przednie koło straciło kontakt z podłożem? Tak. Może widziałeś takie sceny oglądając w telewizji rajdy motocyklowe — nagle, w połowie serii przeciwnych zakrętów, maszyna zaczyna zachowywać się tak, że wszyscy wstrzymują oddech albo wręcz traci kontakt z podłożem i wylatuje z drogi po stycznej do łuku zakrętu.

Pamiętaj — motocykl można bez większych oporów przechylić względem środka ciężkości, natomiast zdecydowany opór występuje przy próbach poderwania go w górę, na boki czy pchnięcia w dół. Dlatego przy przejeżdżaniu z dużą szybkością, na przykład po „wypukłym” mostku, motocykl może... oderwać się od podłoża.

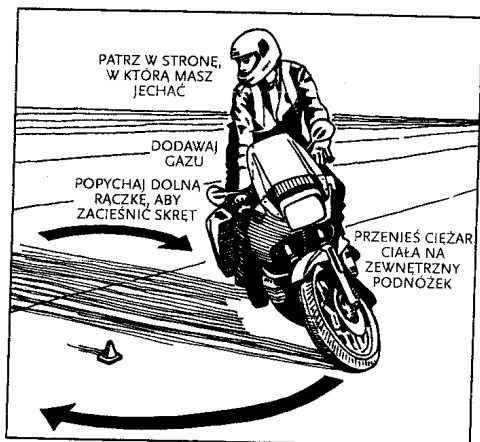
Nawet jeśli nie uprawiasz jeszcze takich lotów motocyklowych, musisz pamiętać, że siła rozpędu maszyny zawsze opóźnia o krótką chwilę zmianę jej położenia w pionie. Kiedy motocykl pochyla się w skręcie, masa ciąży ku ziemi, a siła rozpędu przeciwstawia się grawitacji — musimy więc zdać sobie sprawę, że spada przyczepność opon. Kiedy natomiast wychodzimy z zakrętu, zawieszenie wypycha masę motocykla z powrotem do góry, toteż przyczepność wzrasta. Jeśli wyobraźmy sobie łuk, po którym porusza się punkt styku opony z podłożem w czasie szybkich, ostrych skrętów w prawo i w lewo, zrozumiemy, że opony tracą częściowo przyczepność, kiedy motocykl jest pochylony w skręcie, a odzyskują ją, kiedy prostuje się z powrotem do pionu „przysiadając” na amortyzatorach. W praktyce oznacza to, że przednie koło ma większą szansę stracić przyczepność i oderwać się od ziemi w momencie, kiedy stosujesz przeciwskręt i pochylasz motocykl, niż kiedy go przywracasz do pionu.



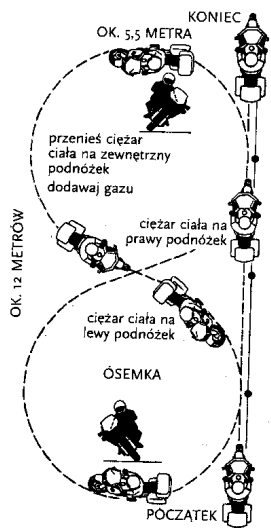
Motocykl „chce” pochylać się wokół swojego środka ciężkości — dlatego w przechyle opony mogą momentami tracić część przyczepności; odzyskują ją, kiedy maszyna wraca do położenia pionowego po wyjściu z zakrętu

Zawracanie

Jeśli boisz się zawracania o 180 stopni przy małej szybkości, nie jesteś sam. Zwłaszcza ciężkie motocykle bywają w takich sytuacjach bardzo narowiste. Co robi początkujący? Wyciąga nogi, by się nimi podeprzeć, przekręca kierownicę do oporu, przyciska sprzęgło, żeby motocykl toczył się powolutku, a wszystko po to, żeby w końcu odkryć, że promień skrętu jego motocykla jest większy niż szerokość drogi (zwykle zresztą odkrywa to dopiero wtedy, kiedy przednie koło trzęsie się już na nierównościach pobocza).



Im bardziej pochylisz motocykl, tym ciasniej możesz zakręcić



Cały sekret zawracania polega na tym, że im bardziej pochylimy motocykl, tym ciasniejszy będzie skręt. Zamiast więc jeździć butami po ziemi siedząc na pionowo ustawionym motocyklu, należy raczej maksymalnie pochylić maszynę. Technika jest prosta: rusz tyłek z kanapy, przenieś jak największą część ciężaru ciała na zewnętrzny podnóżek, przechył motocykl jak najgłębiej i jeźdź na gazie. Oczywiście można jechać na półsprzęgle, żeby silnik nie zgasł, jednak jeśli naciśniemy sprzęgło do oporu w czasie zawracania po ciasnym łuku, następnym odgłosem, jaki usłyszymy, będzie huk motocykla walącego się na ziemię. Nie próbuj zawracać po ciasnym łuku na luzie — silnik musi ciągnąć motocykl do przodu, aby przeciwstawić siłę odśrodkową sile grawitacji. Warto także przekręcić głowę tak daleko, jak to możliwe, by wzrok był zwrócony w kierunku, w którym chcemy jechać (czyli do tyłu). Jeśli będziemy się wpatrywać w ziemię na metr przed motocyklem, prawdopodobnie szybko znajdziemy się razem z nim na ziemi — właśnie w tym punkcie.

Jeśli motocykl jedzie po łuku szerszym niż planowaliśmy, trzeba pochylić go jeszcze bardziej. Do tego służy kierownica. Żeby uniknąć pomyłek — pchamy czy ciągniemy dolną rączkę? — za-

pamiętaj, że ciągniemy obie rączki w kierunku skrętu, aby bardziej pochylić motocykl, albo w kierunku przeciwnym, aby go wyprostować lub uniknąć przewrócenia na ziemię. Wiemy już, że to przeciwskręt, choć przy małej prędkości konkretny motocykl może reagować nieco inaczej.

Ergonomia

Jeśli zastanawiasz się nad sensem mówienia o ergonomii (czyli o tym, na ile motocyklista dopasowany jest do swojej maszyny) zauważ, że to, jak siedzisz na motocyklu i jak trzymasz kierownicę, ma wpływ na to, jak kontrolujesz maszynę. Jedziesz pewnie, kiedy możesz trzymać kierownicę w naturalnej pozycji, z lekko ugiętymi rękami. Jeśli zatem masz wrażenie, że ciężko ci zachować pełną kontrolę na motocyklem, zastanów się nad ergonomią. Nie chodzi tylko o wygodę, ale też o bezpieczeństwo.

Ćwiczenia

Małe ćwiczenie na rozgrzewkę. Chodzi o jazdę po ósemce na ograniczonej przestrzeni. Większość motocykli może zrobić taką ósemkę w prostokącie o wymiarach 5,5 na 12 m. Granice warto zaznaczyć za pomocą pachółków. Jedziemy prosto, robimy ciasny zakręt, kolejny ciasny zakręt w przeciwną stronę, kończymy ósemkę tam, gdzie ją zaczęliśmy. Jeśli boisz się ciasnych zakrętów, to jest właśnie ćwiczenie dla ciebie. Przenieś ciężar ciała na zewnątrz, popchnij obie rączki kierownicy w kierunku, w którym chcesz jechać, nie puszczaj gazu. Nie naciskaj sprzęgła. Jeśli nie mieścisz się na 5,5 m, zacznij od ósemek na 6 m, a potem zmniejszaj odległość, kiedy poczujesz, że nabierasz wprawy.

Jeśli nie masz czasu na ćwiczenia, spróbuj wykręcić kilka ósemek, gdy parkujesz motocykl po wyprawie albo na parkingu przed biurem, kiedy przyjeżdżasz rano do pracy. Każdy głupi umie jechać prosto — motocykl sam utrzymuje kierunek i równowagę. Dopiero na zakrętach widać różnicę między prawdziwym motocyklistą a kompletnym nowicjuszem.

► POKONYWANIE WINKLI ◀

Przyjrzelśmy się temu, jak motocykle zachowują równowagę i jak skręcają. Możemy już wytoczyć maszynę na drogę. Teraz chciałbym jednak, żebyś odpowiedział na kilka pytań dotyczących tego, jak zwykle pokonujesz zakręty — możliwie uczciwie i zgodnie z prawdą. Jeśli niektórych odpowiedzi nie jesteś pewien, wsiądź na motocykl i sprawdź, jak zachowujesz się na krętej drodze. A zatem:

- Kiedy skręcasz — czy jedziesz mniej więcej środkiem pasa ruchu, czy też po innej „motocyklowej” linii?
- Dojeżdżając do ostrego zakrętu hamujesz, czy tylko odpuszczasz gaz?
- Jeśli hamujesz — robisz to przed pochyleniem motocykla, czy w czasie pokonywania zakrętu?
- Jeśli hamujesz — używasz obu hamulców, tylko przedniego, czy tylko tylnego?
- W czasie pokonywania zakrętu — gdzie odruchowo koncentrujesz wzrok? Patrząc na jezdnię przed motocyklem, na krawężnik po którejś stronie, na jezdnię dalej za skrętem, gdzieś indziej?

- Pochylasz głowę razem z motocyklem, czy też niezależnie od jego pochylecia utrzymujesz głowę tak, że linia oczu jest położona poziomo?
- Czy przechylasz motocykl działając intuicyjnie, czy świadomie używasz przeciwności skrętu?
- Kiedy pochylasz motocykl, aby wejść w zakręt — utrzymujesz gaz na stałym poziomie, zmniejszasz czy też dodajesz gazu?

Niektórzy powiedzą zapewne, że to głupie pytania. Jeśli przejechałem już tysiące kilometrów nigdy ich sobie nie zadając, po co teraz zajmować się takimi nudnymi szczegółami? W porządku — jeśli jesteś w pełni zadowolony ze swojego sposobu prowadzenia maszyny i nie sądzisz, byś mógł cokolwiek w nim poprawić, odłóż książkę i wsiadaj na motocykl. Może się jednak zdarzyć, że w czasie jazdy zwrócisz uwagę na innych motocyklistów, którzy wchodzą w zakręty chwytliwie, przecinają linię środkową drogi, nagle zwalniają w połowie łuku, zmuszając cię do ciągłego uważania, żeby nie wjechać im w bagażnik. Zgodzisz się zapewne, że tamtym przydałoby się kilka lekcji sprawnego pokonywania zakrętów.

Oczywiście możesz też zamknąć się w łazience i dokładnie przyrzeć się temu gościowi w lustrze szukając podobieństw między nim a tymi nieopierzonymi mlókosami, którzy nie potrafią skierować motocykla tam, gdzie chcą. Jednak niezależnie od tego, jak oceniasz własne umiejętności sprawdź, czy ta książka pomoże ci poprawić nieco taktykę pokonywania zakrętów.

Widziałeś pewnie w życiu wielu motocyklistów, dla których pokonywanie zakrętów polegało na przepychaniu maszyny na siłę przez kolejne łuki i duszeniu gazu tak, że opony zaczynały wyć. Jednak poprawienie kontroli (szybkości także!) na zakrętach nie polega na nieustraszonemu duszeniu gazu, tylko na technice jazdy. Trzeba podejmować właściwe działania we właściwym czasie. Dlatego zadałem kilka podchwytliwych pytań. Oczywiście szerokie łagodne zakręty, jakie spotykamy na dwupasmówkach, nie wymagają żadnych szczególnych umiejętności. Natomiast kręte, wąskie boczne drogi to czasami prawdziwe wyzwanie — a i na autostradach zdarzają się trudne podjazdy, gdzie bez ostrzeżenia zmienia się kąt albo kierunek zakrętu. Im ciśniejszy zakręt, tym ważniejsza jest dobra technika jazdy.

Zwolnij — popatrz — pochyl się i dodaj gazu

Szkoły jazdy w różny sposób opisują techniki prawidłowego pokonywania zakrętów. Można je jednak podsumować jednym zwięzłym hasłem: „Zwolnij — popatrz — pochyl się i dodaj gazu”. Ten skrót wykorzystywany jest w szkołach nauki jazdy na motocyklu w USA. Proste hasło pomaga zapamiętać szczegóły. Zatem po kolei.

Zwolnij

Kiedy dojeżdżasz do zakrętu, powinieneś zwolnić do takiej prędkości, z jaką — twoim zdaniem — bez problemu możesz go pokonać. Najczęściej do ciasnych zakrętów dojeżdżamy wyłącznie odpuszczając gaz. Dobrze jest zwolnić póki motocykl jeszcze jedzie wyprostowany i po linii prostej, bo wtedy możemy najskuteczniej hamować, nie ryzykując poślizgu i wypadnięcia z drogi. W sytuacji idealnej nie tylko odpuszczamy gaz, ale też używamy obu hamulców.

Po co hamulce? Bo odpuszczenie gazu także powoduje hamowanie (silnikiem), ale tylko tylnego koła. Aby zachować pełną przyczepność, powinniśmy użyć obu hamulców. Po pierwsze, powinniśmy być przygotowani na ostrzejsze hamowanie, jeśli na przykład odkryjemy, że zakręt jest ciśniejszy niż nam się wydawało. Po drugie, jeśli w momencie pochylecia motocykla na drodze pojawi się jakaś przeszkoda albo inne niebezpieczeństwo, musimy być gotowi na hamowanie na granicy przyczepności kół. Jeśli przyzwyczajamy się, że przed zakrętem używamy także przedniego hamulca, to w razie niebezpieczeństwa także go użyjemy, dzięki czemu unikniemy poślizgu tylnego koła.

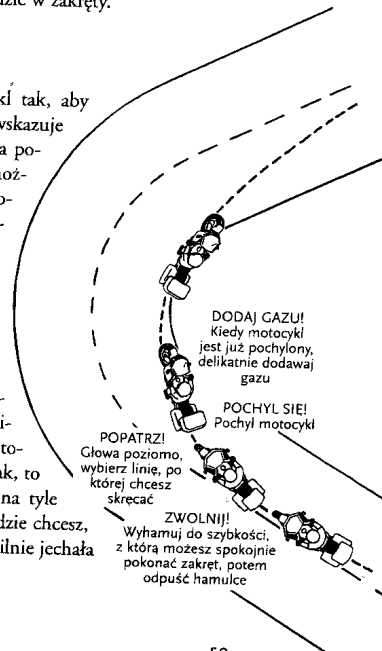
Popatrz

Zanim zanurkujemy w ostry zakręt na pełnej prędkości, naprawdę powinniśmy przyrzeć się, dokąd biegnie droga, ocenić nawierzchnię (czy nie jest luźna, czy nie leżą na niej krowie płacki albo inne śmieci), sprawdzić, czy w cieniu drzew na poboczu nie kryje się okazały jeleń gotowy wyskoczyć przed motocykl albo czy na samym zakręcie nie leżą mokre liście. Pamiętaj, że najlepszy widok na drogę mamy z zewnętrznej linii zakrętu. Zatem przy skręcie w prawo najlepszą widoczność będziemy mieli wtedy, kiedy już w czasie hamowania skierujemy motocykl w stronę linii środkowej drogi.

Kiedy już jesteś gotowy do skrętu, obróć głowę tak, aby czubek twojego nosa wskazywał kierunek, w którym chcesz jechać. Jasne, ruch samych oczu za przyciemnionymi okularami jest bardzo efektowny, ale obrócenie całej głowy pomaga utrzymać kontrolę nad kierunkiem jazdy i pewniej wchodzić w zakręty.

Pochyl się i dodaj gazu

Zmniejszyliśmy już szybkość, ustawiliśmy motocykl tak, aby mieć możliwie najlepszą widoczność, nasza broda wskazuje kierunek, w którym chcemy jechać — teraz pora na pochylecie maszyny i lekkie dodanie gazu. Motocykl można zmusić do przechylecia się na kilka różnych sposobów. Możesz przenieść ciężar ciała na siodełku, popchnąć korpus maszyny kolanami, nacisnąć stopą jeden podnózek (czyli przenieść na niego ciężar ciała) albo delikatnie popracować kierownicą. To, jak konkretny motocykl reaguje na każdą z tych metod, zależy od wielu czynników, m.in. od tego, jaka jest relacja wagi maszyny do wagi motocyklisty. Niezależnie jednak od tych czynników najlepszą metodą pochylecia każdego dwukołowego pojazdu jest użycie kierownicy. Pchnij do przodu prawą rączkę, aby pochylić motocykl w prawo. Pchnij lewą, aby pochylić go w lewo. Tak, to nie pomyłka — to przeciwności skrętu. Pchnij kierownicę na tyle mocno, żeby motocykl pochylił się i skierował tam, gdzie chcesz, a potem zmniejsz nacisk, aby maszyna spokojnie i stabilnie jechała po łuku.



„Zaraz, zaraz — myślisz zapewne — wiem już, że trzeba pchać prawą rączkę, żeby skręcić w prawo, ale co powiedziałeś przedtem? Dodać gazu? Przecież, jeśli dodam gazu w czasie skręcania, to motocykl pojedzie szerszym łukiem albo tylnie koło wpadnie w poślizg...”

Spokojnie. Sprawa wyda ci się zupełnie oczywista, kiedy tylko zastanowimy się nad kilkoma szczegółami. Po pierwsze — kiedy motocykl pochyla się w skręcie, efekt jest taki, jakby średnica kół nagle nieco się zmniejszyła. Jeśli nie dodamy odrobiny gazu, to jadąc na kołach o nieco mniejszej średnicy nie zdołamy utrzymać tej samej prędkości, którą mieliśmy przed pochyleniem. Spadek szybkości wynikający ze „zmniejszenia się” tylnego koła będzie taki, jakbyśmy lekko nacisnęli tylny hamulec. Zatem dodanie gazu, kiedy jesteśmy pochyleni na zakręcie, nie tylko nie zmniejsza przyczepności, ale wręcz pozwala ją zachować.

Ważne jest także to, że lekkie dodanie gazu pomaga zachować równowagę między przodem a tyłem motocykla, stabilizuje motocykl w środkowej części zawieszania i zwiększa bezpieczeństwo przechyłu (bo zmniejsza nieco jego kąt). Jeśli nie dodasz gazu w czasie skręcania, motocykl może zacząć się kołysać i podskakiwać.

„Co w tym złego, żeby zmniejszyć gaz i pozwolić maszynie nieco zwolnić?” — zapyta ktoś. Niestety, zmniejszenie gazu powoduje nie tylko zmniejszenie przyczepności, ale także sprawia, że motocykl bardziej się pochyla — aż do muśnięcia ziemi. Jeśli zobaczysz, że twoja maszyna na ostrych zakrętach sypie iskrami trąc zewnętrznymi częściami o asfalt, zastanów się nad tym, jak używasz gazu na zakręcie. Poprawna technika polega na tym, by stopniowo dodawać gazu tak, aby silnik gładko ciągnął motocykl do przodu przez cały łuk zakrętu. W ten sposób nie tylko pokonujesz zakręt po eleganckim bezpiecznym łuku, ale także zwiększasz przyczepność i jedziesz po takiej samej linii, za to przy nieco mniejszym pochyleniu maszyny — a więc pokonujesz zakręt bezpieczniej.

Sześćdziesiątka

Śmiesz mnie trochę znaki ograniczające szybkość przed zakrętem do 60 km/godz. jeśli wiem, że mogę bez kłopotu pokonać ten łuk jadąc 80 czy nawet 90 km/godz. Jasne, znaki ustawione są dla wszystkich użytkowników drogi, także dla wielkich ciężarówek z sianem. Czy zatem motocykliści powinni patrzeć na te znaki przyjmując „poprawkę” na możliwości swojego pojazdu? Być może, ale na znaku nie będzie napisane: „Nie dotyczy motocykli”. Dobra prędkość na wchodzenie w zakręt to taka prędkość, która pozwoli przez całą długość łuku stopniowo dodawać gazu. Sam musisz znaleźć tę właściwą, opierając się na własnym doświadczeniu i warunkach na drodze. Zasada jest prosta: jeśli na kilku ostatnich zakrętach nie udało ci się regularnie stopniowo dodawać gazu na całej długości łuku, to znaczy, że wchodzisz w zakręty za szybko. Jeśli łapiesz się na tym, że w połowie zakrętu nerwowo odpuszczasz gaz, to znaczy, że nie zmniejszyłeś dostatecznie szybkości przed pochyleniem motocykla. Mądra rada na temat pokonywania zakrętów brzmi: należy wjeżdżać w łuk wolno, a wyjeżdżać z niego szybko.

Linie skrętu

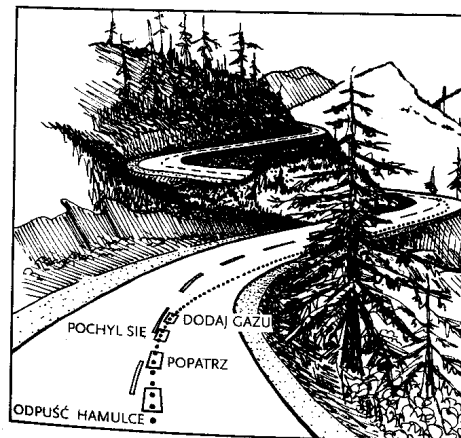
Znam wielu motocyklistów, którzy boją się panicznie, że za bardzo pochyla motocykl i wylądają na ziemi. Jeśli obawiasz się takiego scenariusza, czas poważnie przyj-

rzeć się, po jakiej linii pokonujesz zakręty. Jedną z zalet pojazdów dwukółowych jest to, że mogą pokonywać zakręty po „własnej” linii, różniącej się od linii drogi. Pomyśl: boczne siły działające na opony są najmniejsze, kiedy motocykl jedzie prosto. Im mniej ostry łuk, tym mniejsze ryzyko poślizgu i wypadnięcia z drogi. Jeśli

pokonujesz zakręt po takiej samej linii, jak jadący samochód, przyczepność twoich opon jest mniejsza niż gdybyś jechał po łagodniejszym łuku właściwym dla motocykli. Ważne jest także to, że nagłe ruchy kierownicą wymagają większej przyczepności i sprawiają, że motocykl głębiej się pochyla. Łagodny łuk, w który wchodzimy stopniowo i stabilnie, jest znacznie bezpieczniejszy niż ciśniejszy łuk, na którym musimy bez przerwy korygować kierunek jazdy.

Zatem podstawową sprawą przy pokonywaniu zakrętów jest dokładne zobaczenie, jak biegnie droga przed nami, a następnie zaplanowanie takiego toru jazdy, który poprowadzi nas po możliwie najłagodniejszych łukach. Nie jest to takie proste — na asfalcie nie znajdziemy specjalnych oznaczeń dla motocykli podpowiadających, gdzie zaczynać skręt i gdzie z niego wychodzić. Musimy po prostu wyobrazić sobie linię, po której zamierzamy jechać nie zapominając jednocześnie o sekwencji „zwolnij — popatrz — pochyl się i dodaj gazu”, o której pisałem wyżej.

Jedną z metod poskładania razem wszystkich tych elementów jest wyobrażenie sobie „okienek” na jezdni — konkretnych punktów, w których trzeba wykonać konkretne czynności. Możesz obliczyć, w którym miejscu motocykl powinien już być przechylony w skręcie na gazie — cofnij się zatem w wyobraźni z tego punktu, a znajdziesz te miejsca, w których powinienes zwolnić hamulce, obrócić głowę w kierunku skrętu, a także pierwsze z nich, kiedy należy zacząć hamować.



Pomocne może być wyobrażenie sobie „okienek”, w których trzeba odpuścić hamulce, popatrzeć, co nas czeka za zakretem, pochylić motocykl i dodać gazu

SAMOCHÓD
MOTOCYKL

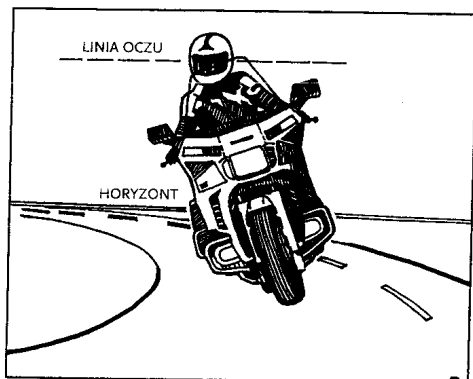
Pokonywanie zakrętu po linii „motocyklowej” o większym promieniu skrętu, wymaga mniejszej przyczepności, niż jazda po linii „samochodowej”

WYMAGA WIĘKSZEJ PRZYPCHYPNOŚCI

WYMAGA MNIEJSZEJ PRZYPCHYPNOŚCI

Położenie oczu

Wielu motocyklistów stara się przechylać głowę w przeciwną stronę niż cały motocykl, aby linia łącząca oczy była cały czas równoległa do linii horyzontu. Jadąc z większą szybkością trudno jest prawidłowo ocenić kąt, pod jakim skręca droga, a jeszcze trudniej zrobić to, jeśli patrzymy na nią pod kątem. Utrzymując głowę w pionie (czyli linię oczu w poziomie), widzisz odległości w prawidłowej perspektywie. Sprawdź, czy to rzeczywiście tak działa.



W czasie skręcania staraj się trzymać głowę poziomo

Ćwiczenia

Jeśli doszedłeś do wniosku, że twoja technika pokonywania zakrętów jest poprawna — to znakomicie. Jesteś na dobrej drodze do nauczenia się pokonywania ich szybciej, pewniej i bez ryzyka wypadnięcia z drogi. Jeśli jednak twoje odruchy sprawiają, że zachowujesz się na zakrętach zupełnie inaczej, czas trochę poćwiczyć. Można zapisać się na dodatkowe lekcje jazdy w najbliższym ośrodku i pozwolić instruktorowi skorygować swoje złe nawyki. Ale plac manewrowy to nie wszystko. Prędzej czy później trzeba będzie sprawdzić swoje umiejętności na szosie.

A może po prostu poszukaj jakiejś krętej, pustej drogi i spróbuj poćwiczyć to, o czym pisałem wyżej? Na początek powoli, aby dać sobie czas na przemyślenie każdej kolejnej czynności. Jeśli wiesz, że poradziłeś sobie na jakimś odcinku jadąc 80 km/godz., zwolnij do 60 km/godz. Skup się na tym, żeby wykonywać odpowiednie manewry w odpowiednich miejscach i w odpowiednim czasie. Jeśli nie wychodzi, zwolnij jeszcze bardziej, aż uda ci się wykonać całą sekwencję czynności, włączając w to także spojrzenie w kierunku, w którym planujesz jechać i dodawanie gazu przez całą długość zakrętu. Pamiętaj, że do lepszego i sprawniejszego pokonywania zakrętów nie wystarczy brawura — potrzebna jest technika. A jeśli chcesz jeździć szybciej, dobra technika to sprawa podstawowa.

Sypanie isker

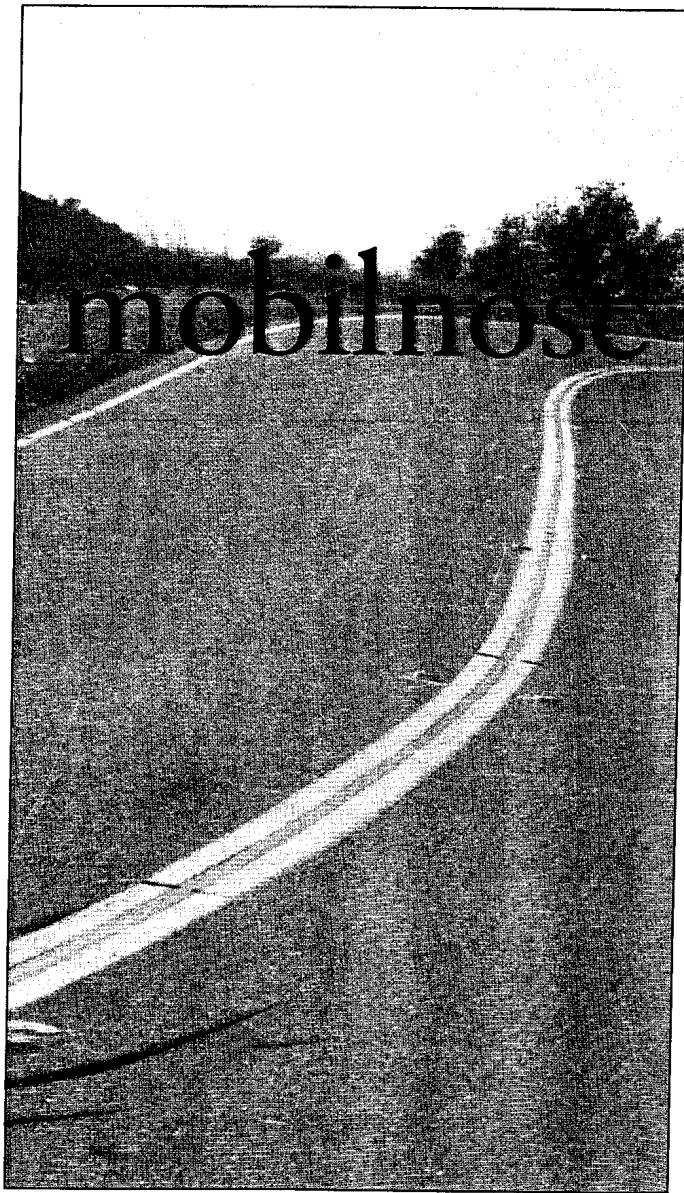
Jeśli dosiadasz ciężkiego, turystycznego motocykla albo cruisera, który jest na tyle szeroki, że nie można go zbyt głęboko pochylić, bo zaczyna trzeć o asfalt, sprawa

techniki pokonywania zakrętów jest szczególnie istotna. Zwłaszcza jeśli twoja maszyna na każdym ostrym zakręcie zgrzyta o drogę i sypie iskrami.

Po powrocie z takiej iskrzącej przejażdżki sprawdź zawieszenie. Jeśli motocykl jest obciążony tak, jak zwykle na drodze, zawieszenie powinno być mniej więcej w połowie między skrajnymi położeniami. Najlepiej jeśli motocyklista siedzi na swojej maszynie, a ktoś inny sprawdza położenie zawieszenia. Jeśli zwykle jeździsz z kimś, sprawdzaj położenie zawieszenia także z pasażerem na tylnym siedzeniu.

Jeżeli okaże się, że motocykl z normalnym obciążeniem osiada zbyt nisko, ustaw amortyzatory na maksymalną twardość, a jeśli to za mało — wymień je na twardsze. Niżej opuszczony przedni widelec można zaakceptować. Jeśli w amortyzatorze jest tłumik powietrzny, ostrożnie zwiększ ciśnienie. Wyregulowanie zawieszenia tak, żeby przy normalnym obciążeniu znajdowało się w połowie między skrajnymi położeniami nie tylko poprawia bezpieczeństwo w czasie pochylania motocykla, ale pomaga również utrzymywać opony w kontakcie z nawierzchnią.

Jeśli wyregulowaliśmy zawieszenie, a nasz ciężki krążownik nadal krzesze iskry na zakrętach, są dwie możliwości: możemy albo zrzucić parę kilo, albo nauczyć się pokonywać łuki po innym torze. Możliwe jest przesunięcie punktu, w którym najostrzej zakręcamy. Na przykład pojechanie po linii przypominającej literę „V” — większe zwolnienie, dłuższe podejście do ostrzejszego, lecz wolniej pokonywanego zakrętu i wyjście z niego po łagodniejszym łuku. Oczywiście wymaga to wcześniejszego rozpoczęcia hamowania i większego ograniczenia prędkości, za to na wyjściu z łuku możemy bardziej przyspieszyć.



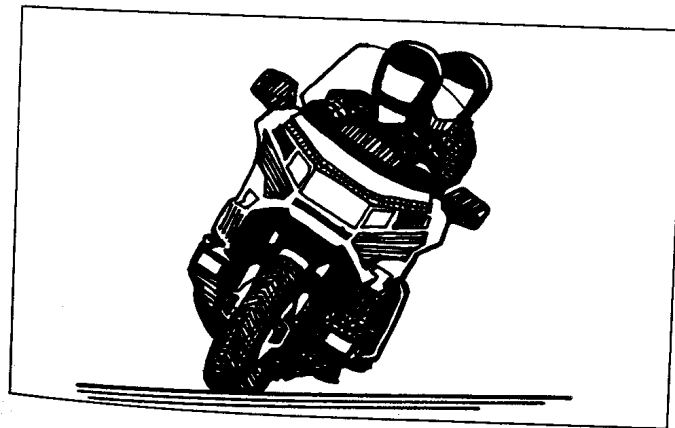
3

MOBILNOŚĆ

► PRACA GAZEM ◀

Szosowy Szymon jedzie właśnie na wyprawę swoim wielkim turystycznym motocyklem. Szymon nie należy do motocyklistów samobójców, „dawców organów” pędzących z nadświetlną prędkością po krętych górskich drogach. Lubi proste szosy, pionowo ustawiony motocykl i silnik pracujący spokojnie na piątym biegu. Może wtedy jechać lewym pasem autostrady, podziwiać widoki, słuchać muzyki w słuchawkach i myśleć o niebieskich migdałach. Dziś błądzi mu po głowie takie pytanie: „Dlaczego niektórzy motocykliści emocjonują się tak nieistotnymi szczegółami jak technika pokonywania zakrętów?”

Szymon czytał gdzieś o takich pomysłach, jak wchodzenie w zakręt metodą „przesuniętego apeksu” czy dodawanie gazu w czasie jazdy po łuku, ale szczerze mówiąc uważa, że techniki te nie mają nic wspólnego z jego stylem jazdy. Poza tym jego wielka turystyczna maszyna najlepiej sprawdza się na autostradach, gdzie ostre zakręty raczej nie stanowią problemu.



Czas na przerwę i małą kawę. Szymon postanawia zjechać z dwupasmówki i zatrzymać się w przydrożnym barze. Ale nagle okazuje się, że na prawym pasie jest tłok — samochody jadą niemal zderzak w zderzak i Szymon musi jakoś przebić się przez nie, żeby dostać się na pas do zjazdu. Szymon nie lubi prześlizgiwać się między samochodami. Oddycha zatem z ulgą, kiedy przed starą furgonetką otwiera się kilka metrów wolnej przestrzeni. Włącza kierunkowskaz, dodaje gazu, rusza do przodu jak rakietą, przeskakuje przed furgonetką i wpada w zjazd z dwupasmówki — nieco za szybko, ale w pełni kontrolując motocykl na łuku.

Motocykl pochyla się w zakręcie, Szymon zmniejsza gaz, ale zjazd zaskakuje go — nie biegnie po tak łagodnym, równomiernym łuku, jak zakładał nasz bohater. Mniej więcej w połowie długości zakręt zacieśnia się, promień skrętu robi się coraz mniejszy. Szymon usiłuje skrócić do wewnątrz łuku, jednak motocykl nieoczekiwanie odbija w przeciwną stronę. Motocyklista próbuje zmieścić maszynę w łuku, ale nic z tego — szeroko ustawione podnóżki szorują po ziemi uniemożliwiając większy przechył. Motocykl jedzie w stronę zewnętrznego krawężnika, więc w końcu Szymon ulega odruchowi ratowania się za wszelką cenę: puszcza gaz i naciska na tylny hamulec.

Tylnie koło natychmiast się blokuje, zrywa przyczepność, motocykl jedzie poślizgiem dalej w tym samym kierunku — na zewnątrz zakrętu. Podpórka zahacza o krawężnik, maszyna przewraca się na beton, a Szymon leży — na szczęście — w rosnących przy zjeździe krzakach. Jest tylko posiniaczony, ale wkrótce odkryje, że do listy strat musi dopisać pogięte części i popękane plastikowe osłony motocykla.

Zastanówmy się, czy gdyby Szymon zaufał przyczepności opon i mocniej pchnął do przodu prawą rączkę kierownicy, aby bardziej przechylić motocykl, udałoby mu się pokonać zakręt bez poślizgu? Gdyby wszedł w ten zakręt bardziej po zewnętrznej i pokierował motocykl precyzyjnie w właściwym kierunku, czy miałyby większe szanse zmieścić się w zacieśniającym się łuku? I gdyby nie nacisnął hamulca, kiedy maszyna była przechylona — czy przejechałby trudny odcinek bez utraty przyczepności?

Miejmy nadzieję, że Szosowy Szymon potraktuje ten mały wypadek jako odpowiedź na własne pytanie sprzed kilku minut. Niektórzy emocjonują się technikami pokonywania zakrętów, ponieważ świat jest pełen dziwnych dróg zmieniających promień skrętu czy kierunek — nawet na zjazdach z autostrad. Właściwe nawyki przy pokonywaniu zakrętów są równie potrzebne turyście na dwóch kołach, jak i tym, którzy dosiadają ścigaczy i szukają wrażeń na krętych drogach.

Zastanówmy się, jak praca gazem wpływa na pokonywanie zakrętów. Zwykle myślimy o manerce gazu wyłącznie jako o regulatorze szybkości, jednak to, jak i kiedy dodajemy gazu, ma ogromny wpływ na przyczepność, równowagę, kąt pochylenia maszyny i pracę zawieszania. Konserwatywni motocykliści, tacy jak Szosowy Szymon myślą czasem, że „wyrafinowane” techniki, takie jak dodawanie gazu na zakręcie, są dobre na torze wyścigowym. Tymczasem odpowiednie używanie gazu to podstawowa metoda kontroli przyczepności, a kontrola przyczepności jest równie ważna na zwykłej drodze, jak i na torze.

Zmiana kierunku

Siła rozpędu sprawia, że jadący motocykl „chce” poruszać się prosto przed siebie. Żeby skrócić, musimy „zmusić” przód maszyny do jazdy po łuku, przeciwstawi-

ając siłę odśrodkowej siłą przyczepności opon do podłoża. Pochylając motocykl równowazymy grawitację i siłę odśrodkową za pomocą ustawienia przedniego koła.

Zatem siła przyczepności odpowiada zarówno za wprowadzenie motocykla w zakręt, jak i za utrzymanie równowagi. Przyczepność tylnego koła także przeciwstawia się siłę odśrodkowej, a ponadto przenosi siłę napędu z silnika. Przyczepność obu koł spada w czasie hamowania, ale dla uproszczenia sytuacji na razie nie używamy hamulców.

Przesunięcie masy

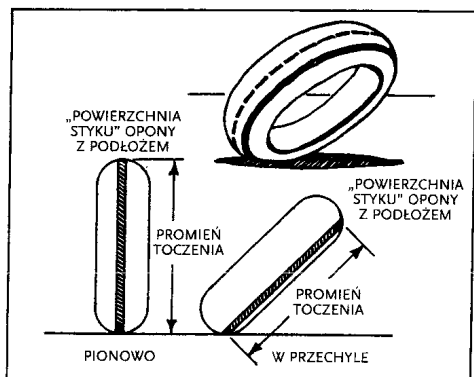
Pomyślmy: przyspieszanie i zwalnianie przesuwać masę motocykla i jeźdźca. Odkręcimy gaz i masa „przesuwa się” do tyłu. Jeśli dostatecznie mocno dodamy gazu, możemy nawet poderwać przednie koło i jechać na tylnym. Zmniejszanie prędkości przesuwa masę do przodu — a pamiętajmy, że większa masa „ciążąca” na danym kole automatycznie wpływa na przyczepność.

W nicobciążonym, stojącym w miejscu motocyklu masa rozłożona jest mniej więcej równo na oba koła. Ponieważ przyczepność zależna jest od obciążenia kół, mogłoby się wydawać, że najlepszym wyjściem będzie pokonywanie zakrętów na luzie. Niestety, to kiepskie wyjście i to z kilku powodów. Po pierwsze, tylne koło musi „pchać” motocykl przez zakręt i przeciwstawiać się w ten sposób siłę odśrodkowej, dlatego dobrze byłoby zwiększyć jego przyczepność rozkładając masę mniej więcej w proporcjach 60 do 40 na korzyść tylnego koła. Po drugie, samo zdjęcie ręki z gazu nie oznacza wcale jechania na luzie — silnik hamuje wtedy tylne koło, które traci część przyczepności. Warto zapamiętać, że precyzyjne dogranie szybkości pracy silnika do szybkości jazdy motocykla jest niemal niemożliwe. Nawet jeśli naciśniemy sprzęgło i naprawdę będziemy jechać na luzie, w pewnym momencie trzeba będzie to sprzęgło puścić, aby dodać gazu, a wtedy grozi nam chybotanie maszyny i poślizg tylnego koła, bo jego przyczepność spada w stosunku do przyczepności przedniego. Żeby pokonać zakręt bez chybotania i poślizgu, najlepiej jest rozłożyć nacisk na koła właśnie w stosunku 60 do 40, aby zachować najlepszą przyczepność. A to można osiągnąć dodając gazu przez cały czas, kiedy motocykl jest pochylony.

Dodaj gazu

Idealna technika pracy gazem polega na tym, by go odpuścić w momencie pochylenia motocykla, a potem przez całą długość zakrętu systematycznie go dodawać.

„Jak to? — myślisz zapewne. — Przyspieszyć i wylecieć z drogi?”. Zastanówmy się. Dodanie gazu sprawia, że silnik pracuje szybciej, ale czy to automatycznie oznacza, że motocykl przyspiesza? Pamiętamy przecież, że „powierzchnia styku” opony z podłożem przesuwa się w bok opony, kiedy motocykl pochyla się w zakręcie. A zatem kiedy maszyna jest pochylona, „powierzchnia styku” ma mniejszą średnicę. Oznacza to, że jeśli nie dodasz gazu, hamujesz silnikiem tylne koło, a w dodatku oba koła mają chwilowo „mniejszą średnicę”, więc motocykl jeszcze bardziej zwalnia i przyczepność spada.

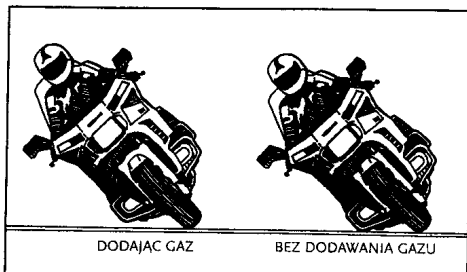


Kiedy opona przechyla się wraz z motocyklem, powierzchnia styku przesuwają się w stronę jej skraj. Musisz dodać gaz, aby utrzymać prędkość

I jeszcze więcej dodaj gazu

Stopniowe dodawanie gazu, kiedy motocykl jest przechylony, ma jeszcze kilka zalet. Dodatkowa siła, z jaką tylne koło „pcha” motocykl, nie tylko pozwala utrzymać równowagę, ale także odciąża przednie zawieszenie. W większości motocykli napędzanych łańcuchami i w wielu motocyklach z wałem napędowym moment obrotowy przeniesiony przez tylne koło sprawia, że tył motocykla unosi się. W ten sposób, jeśli stale dodajemy gaz, kiedy maszyna jest przechylona, cały motocykl „unoszą się” na amortyzatorach, przez co prześwit między bokiem maszyny a asfaltem zwiększa się. A im większa przestrzeń — czyli mniejsze pochylenie — tym ostrzejszy zakręt możemy pokonać bez zahaczania podnóżkami o asfalt. Pokonanie zakrętu, którego promień niespodziewanie się zmniejsza, może wymagać maksymalnego pochylenia.

Obciążenie koła wpływa na jego przyczepność — przesunięcie masy do przodu oznacza więc zmniejszenie przyczepności tylnego koła. Jeśli mamy pełne sakiwy albo wезіemy pasażera, tylne koło jest dodatkowo dociążone, zatem przyczepność jest duża. Jeśli jednak jedziemy solo, każde przesunięcie masy do przodu zmniejsza przyczepność tylnego koła — przyczepność, która może okazać się niezbędna do „przechnięcia” maszyny przez niespodziewanie zacieśniający się zakręt. Dlatego tak ważne jest unikanie nagłego odpuszczania gazu albo hamowania tylnego koła, kiedy motocykl jest pochyłony.



Dodawanie gazu na zakręcie pomaga utrzymać motocykl wyżej na zawieszaniu, dzięki czemu prześwit między motocyklem a podłożem jest większy

Szosowy Szymon właśnie odpuścił gaz, więc jego maszyna bardziej się pochyliła. Nie zdawał sobie sprawy, że powinien jechać po linii „przesuniętego apeksu”, toteż nie był przygotowany na zacieśniający się zakręt. A hamowanie jeszcze bardziej zmniejszyło przyczepność tylnego koła. Kombinacja niedobrych nawyków zaprowadziła go w krzaki.

Wyboje i dziury

Kontrola gazu wpływa także na pracę zawieszenia. A poprawna praca zawieszenia to nie tylko większa wygoda jazdy. Amortyzatory sprawiają, że koła nie tracą kontaktu z podłożem podczas przejeżdżania przez wyboje i dziury w nawierzchni. Jeśli zawieszenie jest zbyt nisko, nie wytlumi wyboju i część motocykla podskoczy do góry. Jeśli na przykład przedni amortyzator jest zbyt obciążony, nie zadziała na wyboju. Przód motocykla podskoczy, na chwilę oderwie się od ziemi. Jeśli z kolei amortyzator jest za twardy, to w przypadku wjechania w dziurę nie będzie mógł „wypchnąć” koła w dół, aby zachować jego kontakt z podłożem. Efekt jest podobny — opona na chwilę traci przyczepność, odrywa się od ziemi. Najlepsza przyczepność, a co za tym idzie — najbardziej płynna jazda jest wtedy, kiedy amortyzatory przy normalnym obciążeniu motocykla znajdują się mniej więcej w połowie odległości między skrajnymi położeniami.

Jak praca gazem wpływa na pracę zawieszenia? Zastanówmy się, co się dzieje z amortyzatorami, kiedy pracujemy gazem. Jeśli odpuścimy trochę gazu, oba końce maszyny opadają tak, jakby masa wzrastała — amortyzatory są „ściśnięte”. Kiedy dodajemy gaz — przeciwnie, motocykl podnosi się nieco. Jeśli dodamy dostatecznie dużo gazu, amortyzatory osiągną skrajne górne położenie. Kiedy jedziemy po łuku, zawieszenie jest „ściskane” siłą ciężkości i siłą odśrodkową. Teraz rozumiesz? Dodanie gazu, kiedy motocykl pochyla się w skręcie, pomaga utrzymać amortyzatory w neutralnym położeniu i zachować przyczepność opon, nawet jeśli trafią na wybój czy dołek. Dlatego najlepszą metodą pokonywania zakrętów jest konsekwentne dodawanie gazu przez cały czas, kiedy maszyna jest przechylona.

Gazu przez cały zakręt

Kiedy zbliżamy się do zakrętu, powinniśmy zwolnić. Oczywiście to „dociąża” przód motocykla i zmniejsza prześwit między podwoziem a nawierzchnią, ale dopóki jedziemy prosto, nie ma to większego znaczenia. Cały sekret polega na tym, żeby zwalniać aż do tego punktu, w którym będziemy mogli jednocześnie przechylić motocykl i z powrotem dodać gaz — i dodawać go przez cały czas jazdy po łuku.

Oczywiście zdarzają się sytuacje, w których dodawanie gazu byłoby nierozsądne. Nie będziemy dodawać gazu w czasie pokonywania zakrętu w lewo na stromym zjeździe z góry, zwłaszcza jeśli na końcu łuku czeka nas znak STOP. Jednak normalnie dodawanie gazu na łuku jest jedną z kluczowych umiejętności pozwalających na sprawniejsze pokonywanie zakrętów. To najlepsza metoda zachowania maksymalnej przyczepności — wszystko jedno, czy wchodzimy w zakręt spokojnie, czy z dużą szybkością. W dodatku tę technikę bez problemu możemy przećwiczyć w trakcie jazdy.

W czasie następnej przejażdżki spróbuj dodawać gaz, kiedy przechylasz motocykl w skręcie. Dojeżdżając do skrzyżowania, na którym chcesz skręcić, jeszcze na

prostej lekko naciśnij oba hamulce, potem zwolnij je, popatrz na drogę za zakrętem i pochyl motocykl, a następnie dodaj nieco gazu. Jeśli przed końcem zakrętu będziesz musiał zwolnić gaz, to znaczy, że nie zwolniłeś dostatecznie dojeżdżając do skrzyżowania. I pamiętaj, żeby wchodzić w zakręty z linii zewnętrznej. To oznacza, że aby skręcić w prawo, należy przejechać na lewą stronę pasa ruchu — chyba że uniemożliwiają to warunki na drodze czy uszkodzenia nawierzchni.

Dobre opanowanie dźwigni gazu to znacznie więcej niż metoda na szybszą jazdę. Możemy w ten sposób zwiększyć swoje bezpieczeństwo. Dobre odruchy pracy gazem mogą nam uratować życie, kiedy znajdziemy się nieoczekiwanie w niebezpiecznej sytuacji. Nie wierzysz? Zapytaj Szosowego Szymona. Dziś już zainteresował się tymi „nieistotnymi szczegółami” dotyczącymi techniki pokonywania zakrętów. Uczy się pokonywania łuków po bezpieczniejszych liniach i dodawania gazu na zakrętach. I jadąc autostradą na swoim nowym motocyklu stara się unikać gwałtownych zmian pasów, które zwiększają przechył maszyny w czasie skrętu.

► ZAKRĘT Z OPÓŹNIENIEM ◀

Spójrzmy prawdzie w oczy — jazda szeroką dwupasmówką nie wymaga myślenia. Napełnić bak, odpalić maszynę, trzymać się swojego pasa i unikać tirów. Dopiero na krętych bocznych drogach można łatwo odróżnić doświadczonych motocyklistów od tych, którzy są zaledwie właścicielami motocykla. Jeśli jazdę autostradą porównamy do podskakiwania na techno party, to przemierzanie krętej górskiej drogi będzie jak Gene Kelly tańczący skomplikowany układ choreograficzny w „Deszczowej piosence”: szybkość dokładnie dobrana do konkretnych warunków, ostre przyspieszenia w dokładnie obliczonym czasie, pochylenie na granicy możliwości, doskonale utrzymywanie równowagi — i radość, jaką to wszystko daje.

Jazda, czy wyścigi

Kiedy mówimy o pokonywaniu zakrętów, oczami wyobraźni widzimy odzianego w skórę szaleńca na potężnym ścigaczu, szorującego ochroniaczem na kolano po asfalcie, pochylającego motocykl pod niewiarygodnym kątem. Szerokie opony jadą na granicy przyczepności, tył maszyny wyrywa się na zewnątrz, przód wpada w drgania... Oczywiście podstawowym celem jest tu pokonanie innych i pojechanie szybciej niż oni.

Akceptacja ryzyka

Na pewno spotkasz w życiu wielu motocyklistów jeżdżących ostro i agresywnie po publicznych drogach, owładniętych manią ciągłej rywalizacji, oceniających swoją wartość wyłącznie w kategoriach tego, kto kogo wyprzedził, a kto został wyprzedzony. Stawiają to do 1, że droga za zakrętem jest czysta, żaden śpiący kierowca nie jedzie środkiem drogi, a na asfalcie w połowie „ślepego zakrętu” nie leży piach. Oczywiście każdej słonecznej niedzieli na krętych drogach całego świata kilku takich odważnych rajdowców o wysokiej akceptacji ryzyka przegrywa zakład. Właśnie „ślepe zakręty” najczęściej sprawiają, że motocykliści ryzykanci nie dojeżdżają na umówione spotkania. Jasne — w dziewięciu przypadkach na dziesięć bez kłopotów pokonasz

zakręt z szybkością większą niż pozwala na to zasięg twojego wzroku i pokażesz tym za tobie „kto tu naprawdę rządzi”. Ale wystarczy ten jeden raz na dziesięć, kiedy wyskoczysz zza „ślepego zakrętu” z szybkością uniemożliwiającą zatrzymanie się na dystansie, jaki obejmuje zasięg twojego wzroku i poniewczasie odkryjesz, że na drodze stoi przeszkoda... Może się zdarzyć, że już nigdy nikomu nie pokażesz „kto rządzi”.

Problem polega na tym, że każdy z nas ma inny poziom świadomości sytuacji potencjalnie niebezpiecznych i inny stopień akceptacji ryzyka. Coraz więcej motocyklistów mierzy swoje poczucie wartości poziomem własnych umiejętności i przyjemnością czerpaną z jazdy, zamiast porównywać się z innymi. Z wiekiem coraz łatwiej przychodzi zrozumienie, że jazda po drogach publicznych ma inne cele niż ściganie się na torze. Jeździmy dla przyjemności, co oznacza nie tylko chęć dojechania do domu w jednym kawałku, ale także radość z podziwiania widzów i świadomość, że potrafimy naprawdę dobrze kontrolować motocykl. Nie musimy ciągle przesuwać granic, żeby czerpać przyjemność z jazdy. Ogromną radość daje jazda z szybkością dostosowaną do sytuacji, poczucie, że w pełni kontrolujemy maszynę i pewność, że mamy spory zapas umiejętności, które możemy wykorzystać, kiedy naprawdę będą potrzebne.

Przyjemność i ryzyko

Myszę, że jazda na dwóch kółkach sprawi ci więcej przyjemności, jeśli dobrze wywieczysz kilka podstawowych umiejętności istotnych przy pokonywaniu zakrętów. To naprawdę duża satysfakcja móc w pełni kontrolować motocykl, wiedzieć, co oznaczają jego poszczególne zachowania i umieć zmusić go, aby robił dokładnie to, czego od niego oczekujemy. Ale poza przyjemnością jest jeszcze inny aspekt — ryzyko. Zadaj sobie pytanie: „Czy jadąc tą samą drogą, z tą samą szybkością, mogę zmniejszyć lub zwiększyć ryzyko stosując różne techniki pokonywania zakrętów?”. Oto niektóre czynniki ryzyka związane właśnie z tym, po jakiej linii skręcamy:

- Im większy promień skrętu, tym mniejsza potrzebna przyczepność przy danej prędkości — a co za tym idzie, więcej przyczepności pozostaje „w rezerwie” na wypadek niespodziewanych niebezpieczeństw takich, jak luźna nawierzchnia czy zwierzęta na drodze;
- Ryzyko wjechania w niebezpieczeństwo, którego nie widać zza zakrętu, można zmniejszyć pokonując zakręt po takiej linii, która zapewnia najlepszą widoczność;
- Ryzyko kolizji zmniejsza się, jeśli jedziemy po linii zapewniającej nam maksymalną odległość od innych pojazdów w krytycznych punktach zakrętu;
- Ryzyko upadku na uszkodzonej czy brudnej nawierzchni można zmniejszyć jadąc tak, aby najostrożniejszą część skrętu wykonać jeszcze na tym odcinku drogi, który mamy w polu widzenia.

Widać, że to, po jakiej linii pokonujemy zakręt, ma duży wpływ na stopień ryzyka. Nieważne, czy jedziemy tempem spacerowym, czy pędzimy na złamanie karku.

Mądrze na winklach

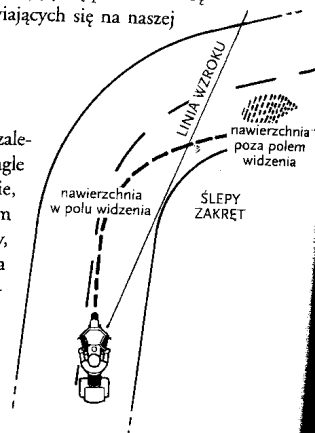
Pokonywanie zakrętów na drogach publicznych po takich łukach jak na torze wyścigowym to ogromne ryzyko. Na torze nie musimy się martwić o pojazdy nadjeżdżające

jące z przeciwnej strony, sarny wybiegające na drogę spomiędzy drzew, traktory wyruszające się z polnych dróg. Zawodnik na torze może skupić się wyłącznie na łuku, po którym jedzie, zapamiętać każdy zakręt i punkty, w których trzeba hamować. Na torze motocykl pokonuje winkle po typowo „motocyklowej” linii. Czasami nawet zaznacza się odległości od zakrętów, aby ułatwić dostosowywanie prędkości do kształtu toru. Każdy motocyklista wie także, że o potencjalnym niebezpieczeństwie zostanie w porę uprzedzony.

Jeśli oglądamy w telewizji wyścigi motocyklowe, zwróćmy uwagę na zdjęcia z góry. Zauważymy, że zawodnicy prowadzą wszystkie linie zakrętów tak szeroko, jak to tylko możliwe, przechodząc bezpośrednio z łuku w łuk. Linia, po której jadą, przypomina elastyczny pręt włożony w ramy zakrętów. Zapewnia to maksymalną przyczepność przy najwyższej prędkości. Ale jadąc drogą publiczną musimy uwzględnić, że za każdym zakrętem czeka na nas nieznanie. Nie wiemy, jak kształtuje się zakręt poza zasięgiem wzroku ani co znajduje się za łukiem drogi. Dlatego musimy pokonywać zakręty jadąc po takiej linii, żeby być przygotowanym na wszystkie możliwości — nagłe spadki, drogę wiodącą stromo pod górę, zmieniający się promień zakrętu — i móc uniknąć niebezpieczeństw znikąd pojawiających się na naszej drodze.

Zasięg wzroku

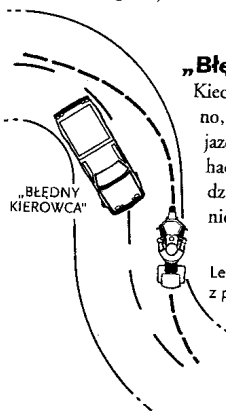
To, czy uda nam się utrzymać motocykl w pionie, często zależy po prostu od stanu nawierzchni. Nikt nie chciałby nagle odkryć, że gładki suchy asfalt, po którym właśnie jedzie, w połowie „ślepego zakrętu” pokryty jest rozlanym olejem albo krowimi plackami. Jeśli zasięg wzroku jest ograniczony, rozsądnie jest zaplanować zakręt tak, aby jego najciaśniejsza część przypadła jeszcze na tym odcinku drogi, który widzimy. Jasne, może się okazać, że za zakrętem są nawet lepsze warunki do skrętu. Jeśli tak jest, jeśli nawierzchnia za łukiem jest czysta, sucha i zapewnia dobrą przyczepność — możesz wykorzystać ją do przyspieszenia. Ale zakładanie z góry, że nawierzchnia, której jeszcze nie widzimy, pozwala mi na ostre manewry, to hazard z wysokim ryzykiem przegranej.



Najostrożniejszą część zakrętu rozsądnie jest pokonać jeszcze na tej części drogi, którą widzimy

„Błędni kierowcy”

Kiedy kierowca samochodu czy ciężarówki odkrywa o kilka chwil za późno, że zakręt jest ciaśniejszy niż mu się początkowo wydawało, jego pojazd najprawdopodobniej z piskiem opon przekroczy linię środkową i zahaczy o przeciwległy pas ruchu. Jeśli tym przeciwległym pasem ruchu jedzie akurat motocyklista, nietrudno o kolizję. Najlepszą metodą uniknięcia takich sytuacji jest pokonywanie zakrętu po takim łuku, żeby

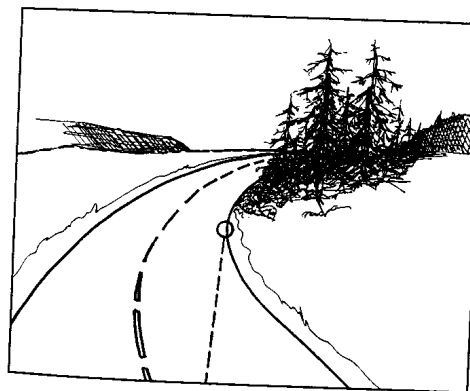


Lepiej pozostać poza strefą, w której kierowcy jadący z przeciwnej strony przejeżdżają na nasz pas ruchu

trzymać się z dala od linii środkowej w tych miejscach, gdzie jadące z przeciwka pojazdy najczęściej ją przecinają. Oczywiście zawsze trzeba trzymać się właściwej strony jezdni, jednak bardzo ważne jest, aby unikać zbliżania się do linii środkowej w takich właśnie krytycznych punktach — mniej więcej w połowie długości zakrętu.

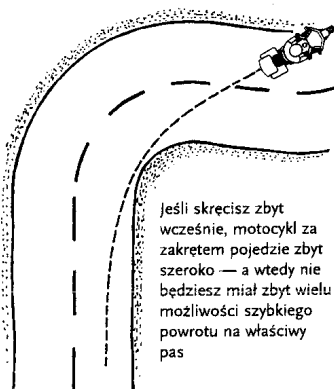
„Błędni motocykliści”

Niestety, nie tylko kierowcom samochodów zdarza się przejechać na przeciwległy pas ruchu. Także motocykliści — zwłaszcza niedoświadczeni — mają tendencję do zbyt szerokiego brania zakrętów. Przypatrzmy się, jak do tego dochodzi. Wyobraź sobie, że zbliżasz się do zakrętu. Gdzieś przy wewnętrznej linii zakrętu leży geometryczny środek (szczyt) łuku, po którym będziesz jechał — apeks. Pozornie najprościej jest kierować się właśnie na ten punkt jadąc po linii takiej, jak na torze wyścigowym. Wierz mi lub nie, ale wówczas bardzo łatwo jest zapatrzeć się w wewnętrzny skraj drogi, którego kolejne metry wyłaniają się zza zakrętu i skierować motocykl w jego kierunku zbyt wcześnie. Jeśli jedziesz po drodze publicznej, a nie po torze, problem polega na tym, że jeśli pojedziesz po takiej linii „wcześniejszego apeksu”, w dalszej części zakrętu — mniej więcej w połowie jego długości — pojedziesz zbyt szeroko, prawdopodobnie przecinając linię środkową. Jeśli nagle w połowie zakrętu orientujesz się, że właśnie wylatujesz ze swojego pasa ruchu, nie pozostaje ci wiele możliwości manewru. Albo przejedziesz na przeciwległy pas, modląc się, żeby akurat nikt nim nie jechał, albo będziesz próbował wykorzystać cały zapas przyczepności, żeby do tego nie dopuścić — ryzykując wpadnięcie w poślizg.



Łatwo jest „zapatrzeć się” na wewnętrzny skraj drogi wyłaniający się zza zakrętu i skierować motocykl do wewnątrz łuku o wiele za wcześnie

Wielu motocyklistów uważających się za „szybkich i doświadczonych” powiedziałoby zapewne, że częste wypadki na przeciwległy pas albo na pobocze są naturalnym elementem ostrej agresywnej jazdy, ale kłopotliwa prawda jest taka, że zbyt szerokie branie zakrętów jest objawem braku techniki. Trzeba też powiedzieć, że zbyt szerokie zakręty nie są specjalnością jedynie „sportowców” na ścigaczach. Wielu motocyklistów dosiadających wygodnych turystycznych maszyn także ma ten kłopot i to przy stosunkowo niedużych prędkościach. Przecinanie linii środkowej wynika nie tyle



Jeśli skreślisz zbyt wcześnie, motocykl za zakretem pojedzie zbyt szeroko — a wtedy nie będziesz miał zbyt wielu możliwości szybkiego powrotu na właściwy pas

z nadmiernej szybkości, ile z tego, że kierują oni motocykl w złym kierunku w nieodpowiednim momencie.

Jeśli spojrzymy na typowy „ślepy zakręt” z lotu ptaka, łatwo zrozumiemy, na czym polega problem. Gdy skierujemy motocykl zbyt wcześnie w kierunku „środk” łuku, osiągnięty w ten sposób apex siłą rzeczy sprawi, że resztę zakrętu pokonamy zbyt szeroko.

Pamiętaj, że cechą charakterystyczną większości z nas jest skupianie się na celu jazdy. Mamy tendencję do kierowania pojazdu w ten punkt, na którym się skupiamy, nawet jeśli wydaje nam się, że sterujemy kierownicą gdzie indziej. Kiedy jedziemy motocyklem, łatwo zapatrzyć się na wewnętrzną krawędź drogi, która stopniowo wyłania się zza zakrętu. Dlatego niedoświadczeni motocykliści mają tendencję do nieświadomego skręcania po linii

„wczesnego apexu”. Ważne jest, żeby skupić się na kierunku, w którym chcemy jechać i nie dać się „zahipnotyzować” wewnętrznej krawędzi drogi.

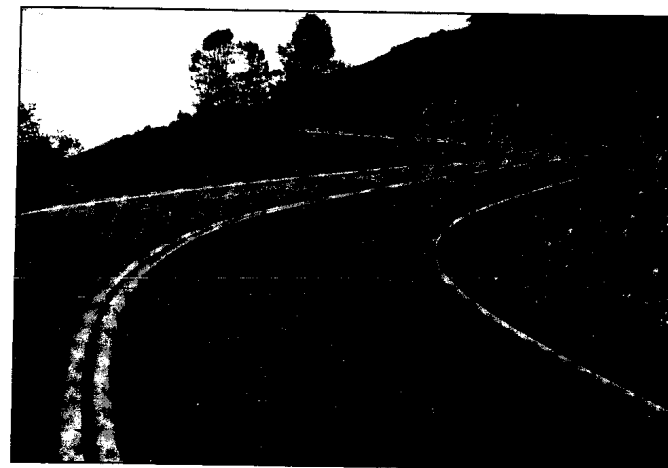
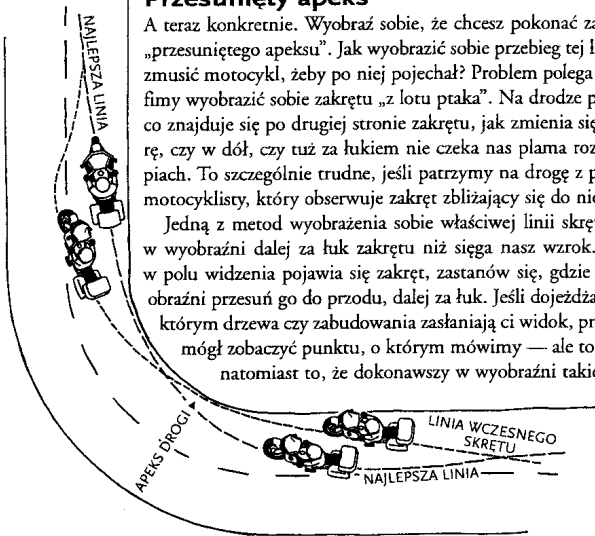
Dobłą metodą pokonywania zakrętów w czasie jazdy po drogach publicznych jest przesunięcie apexu dalej do przodu. Innymi słowy — planuj zakręt w ten sposób, aby apex wypadł w dalszej części łuku. Aby osiągnąć tak „przesunięty apex”, musisz wchodzić w zakręt bardziej z zewnętrznej linii pasa ruchu. Linia „przesuniętego apexu” zaczyna się na zewnętrznej krawędzi pasa, zakręca najostrej, kiedy motocykl jest pochylony, a następnie prowadzi po łuku o stopniowo powiększającym się promieniu osiągając apex mniej więcej w dwóch trzecich długości łuku.

Przesunięty apex

A teraz konkretnie. Wyobraź sobie, że chcesz pokonać zakręt właśnie po takiej linii „przesuniętego apexu”. Jak wyobrazić sobie przebieg tej linii siedząc na kanapie i jak zmusić motocykl, żeby po niej pojechał? Problem polega na tym, że jadąc nie potrafimy wyobrazić sobie zakrętu „z lotu ptaka”. Na drodze publicznej nigdy nie wiemy, co znajduje się po drugiej stronie zakrętu, jak zmienia się łuk, czy droga idzie w górę, czy w dół, czy tuż za łukiem nie czeka nas plama rozlanego oleju lub rozsypany piach. To szczególnie trudne, jeśli patrzymy na drogę z punktu widzenia pędzącego motocyklisty, który obserwuje zakręt zbliżający się do niego z prędkością światła.

Jedną z metod wyobrażenia sobie właściwej linii skrętu jest przesunięcie apexu w wyobraźni dalej za łuk zakrętu niż sięga nasz wzrok. Inaczej mówiąc — kiedy w polu widzenia pojawia się zakręt, zastanów się, gdzie jest apex, a potem w wyobraźni przesun go do przodu, dalej za łuk. Jeśli dojeżdżasz do „ślepego zakrętu”, na którym drzewa czy zabudowania zasłaniają ci widok, prawdopodobnie nie będziesz mógł zobaczyć punktu, o którym mówimy — ale to nie jest istotne. Ważne jest natomiast to, że dokonawszy w wyobraźni takiej operacji, będziesz musiał

Z lotu ptaka widać różnice między linią wczesnego skrętu a najlepszą linią, po której mozesz pokonać zakręt

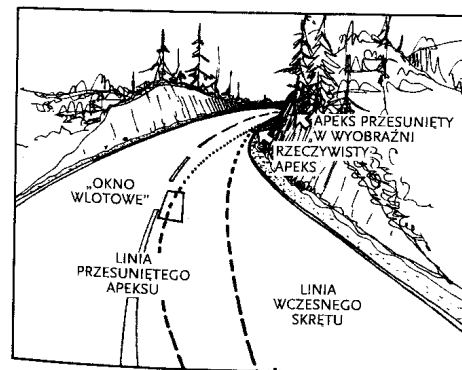


Kiedy jedziesz krętą drogą, już w momencie wchodzenia w zakręt musisz zacząć planować, jak pokonasz następny. Jeśli komputer w twojej głowie nie jest w stanie pracować z szybkością, z jaką jedzie twój motocykl — zwolnij i dostosuj szybkość maszyny do szybkości myślenia

wejść w zakręt szerzej, aby osiągnąć „przesunięty apex”. Jeśli przy tym skupisz się na punkcie, o którym mowa, zamiast na wewnętrznej krawędzi drogi, prawdopodobnie uda ci się skierować motocykl we właściwym kierunku.

Okna wlotowe

Wielu motocyklistom pomaga także wyobrażenie sobie konkretnych miejsc, „okienek” na drodze, przez które musi przejechać motocykl. Kiedy na przykład zbliżamy się do zakrętu w prawo, możemy sobie wyobrazić takie „okienko” w okolicach linii środko-



Wchodzenie w zakręt po linii „przesuniętego apexu” to dobra metoda. Po prostu wyobraź sobie, że apex twojego zakrętu jest dalej na łuku, niż wydaje ci się na pierwszy rzut oka

wej. Będzie to ten punkt, w którym należy zacząć pochylać motocykl, dodać gazu i kierować maszynę łagodnym łukiem w stronę „przesuniętego apeksu”. Oczywiście jeśli takie „okienko wlotowe” jest miejscem, w którym pochylamy motocykl, warto także wyobrazić sobie inne punkty, w których wykonujemy wcześniejsze czynności. Podstawowe „okienka” to punkty, w których kończymy hamowanie („zwolnij”), patrzymy poza łuk zakrętu tak daleko, jak sięga nasz wzrok („popatrz”), pochylamy motocykl w skrócie („pochyl się”) i przyspieszamy („dodaj gazu”). Kiedy zbliżasz się do zakrętu, wyobraź sobie te punkty, a potem — przechodzącą przez nie linię.

Istotna uwaga: punkt „zwolnij” to miejsce, w którym kończymy hamowanie i przestajemy naciskać hamulce, a nie to, w którym zwalniamy gaz i zaczynamy hamować. To bardzo ważne — pochylamy motocykl dopiero wtedy, kiedy skończymy hamować, aby całą przyczepność, jaką dysponujemy, wykorzystać na bezpieczny zakręt, zamiast tracić jej część na hamowanie.

Najważniejsza jest szybkość... myślenia

Na krętej drodze, na której każdy zakręt przechodzi bezpośrednio w następny, musisz myśleć szybciej niż jedziesz. Kiedy znalazłeś już „okienka”, przez które masz jechać, aby bezpiecznie pokonać najbliższy zakręt, zacznij analizować kolejny zakręt i wyznaczyć prowadzące do niego „okienka”. Im wcześniej wybierzesz linię, po której będziesz jechał, tym spokojniej i pewniej pokonasz zakręty.

Jeśli nie będziesz planował kolejnych kilku ruchów, może się okazać, że nagle musisz gwałtownie manewrować, aby zmieścić się w zakręcie. A gwałtowne manewry oznaczają zmniejszenie przyczepności. Jeśli nie jesteś w stanie dostosować szybkości myślenia do szybkości jazdy, pozostaje drugie wyjście: przyhamować do takiej szybkości, przy której będziesz w stanie na bieżąco analizować drogę.

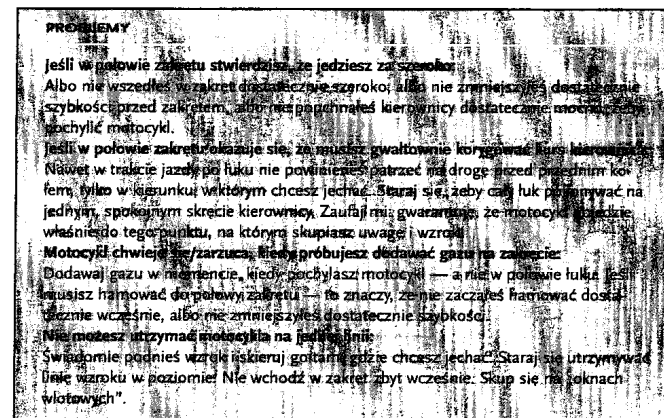
Praca domowa

A teraz czas na praktykę. Sprawdź ciśnienie w kołach i hamulce, załóż swój najlepszy kombinezon. Znajdź jakąś naprawdę krętą drogę i poćwicz wchodzenie w zakręty po linii „przesuniętego apeksu”. Nie myśl na razie o balansowaniu ciałem — jedź powoli i skoncentruj się na technice pokonywania zakrętów. Świadomie stosuj przeciwskręt, aby jechać po płynnej, ciągłej linii poprzez kolejne „okienka”. Pchaj do przodu prawą rączkę kierownicy, aby pochylać się w prawo; lewą, aby pochylać się w lewo. Na początek skup się na tym, by wchodzić w zakręty z dala od wewnętrznej krawędzi łuku i prawidłowo znajdować linię prowadzącą do „przesuniętego apeksu”. Potem zacznij ćwiczyć dodawanie gazu, kiedy motocykl pochyla się w skrócie. Wreszcie skoncentruj się na tym, żeby hamować i odpuszczać hamulce zanim pochylisz motocykl, a także na tym, by obracać głowę w stronę, w którą chcesz jechać. Pokonując serię zakrętów, zacznij się zastanawiać nad najlepszą linią przejechania następnego łuku — jeszcze zanim przejedziesz poprzedni.

Ciesz się drogą

Kiedy wyćwiczysz do perfekcji technikę przeciwskrętu, nauczysz się pokonywać zakręty po korzystniejszej linii i prawidłowo wyznaczać „okienka”, odkryjesz praw-

dopodobnie, że możesz teraz pokonywać zakręty szybciej niż dotąd, nie zwiększając ryzyka. Dodatkową korzyścią jest to, że dobre techniki pokonywania zakrętów dają większy margines reakcji na wszelkie niespodzianki, jakie mogą cię zaskoczyć na drodze — czy jedziesz w tempie spacerowym, czy z prędkością światła.



►ELEMENTARZ HAMOWANIA◄

Przyjrzelśmy się podstawowym technikom pokonywania zakrętów. Mówiliśmy o kontroli pochylecia motocykla, o ustawieniu się w takiej pozycji, z jakiej mamy najlepszą widoczność, o optymalnych liniach skrętu, o tym, że trzeba patrzeć w kierunku, w którym chce się jechać i że w czasie pokonywania łuku trzeba dodawać gazu. Co nam pozostało? Wróćmy na chwilę do pierwszej części schematu pokonywania zakrętów: „Zwolnij”. Przyjrzyjmy się hamowaniu.

Na krętej górskiej drodze umiejętność ostrego hamowania jest bardzo ważna. Rzekniście, wielu doświadczonych motocyklistów uważa, że najrozsądniej jest jechać tak, aby nie musieć ostro hamować. Zakładają, że dobra jazda to spokojna jazda — a nagłe zmiany szybkości są zaprzeczeniem określenia „spokojnie”. Niestety, nie zawsze da się tak jechać. Wiemy, że na bocznych drogach czyha na nas wiele pułapek: wyjeżdżające z boku maszyny rolnicze, jelenie na środku drogi, luźna nawierzchnia, zablokowane zakręty. Zwykle nikt nie uprzedza nas o takich niespodziankach, więc czasami musimy ostro zahamować, żeby uniknąć wypadku.

„Kręta górską drogą” zdarza się czasami w centrum miasta. Bo kiedy już zjedziemy z gór i zaczniemy mozolnie przebijać się przez miejski ruch, może się okazać, że spotykamy tu równie niebezpieczne wyzwania: skręcających w lewo kierowców, samochody niespodziewanie wyjeżdżające z bocznych uliczek. Czy zatem jeździmy spokojnie, czy też lubimy ryzykować — umiejętność ostrego hamowania powinniśmy mieć we krwi. „Spokojne” jeżdżenie nie polega na tym, żeby nie używać hamulców, a raczej na tym, żeby w razie potrzeby umieć zahamować na granicy przyczepności opon nie tracąc kontroli nad motocyklem ani zimnej krwi.

Położyć maszynę

Za „dawnych dobrych czasów” wielu motocyklistów zginęło w zderzeniach z samochodami tylko dlatego, że mieli za słabe hamulce. Słynny Lawrence z Arabii nie zakończył życia spadając z wielbłąda — zginął uderzając swoim motocyklem Brough Superior w kamienny mur, chcąc uniknąć wjechania w grupę dzieci, które niespodziewanie wybiegły na wąską drogę. W USA przez wiele lat standardową techniką szybkiego zatrzymania motocykla, której uczyli się policjanci-motocykliści, było „położenie maszyny” na boku, aby wyhamowała szorując o ziemię rączkami kierownicy i podnóżkami. Wiele akademii policyjnych do dziś uczy tej techniki, mimo że policjanci jeżdżą dziś na motocyklach wyposażonych w doskonałe opony i hamulce z ABS, co pozwala zatrzymać się szybciej niż szorując po ziemi. Szczerze mówiąc zawsze uważałem, że „położenie maszyny” jest jednak formą wypadku...

Dymiące klocki

Słyszałeś kiedyś, jak motocyklista opowiadał o hamowaniu, w czasie którego stracił przyczepność? Posłuchaj, jak Mknący Mietek opisuje swój przypadek:

„Jechałem sobie spokojnie myśląc o własnych sprawach, kiedy ta laska w wielkiej terenówce wyjechała z bocznej uliczki. Natychmiast naciśnąłem hamulce. Hamowałem tak mocno, że tylne koło aż zadymiło i zablokowało się! Zatrzymałem się przednim kołem 5 cm od jej drzwi. Mówię wam, ale miała głupią minę!”

Ano, Mieczu, jest w tej opowieści dobra i zła wiadomość. Dobra — że udało ci się uniknąć wypadku i nie przewróciłeś się na ziemię. Zła — że masz fatalną technikę hamowania. Przede wszystkim to przedni hamulec zatrzymuje motocykl. Jeśli wjeżdżając w tę uliczkę nie trzymałeś palców w pogotowiu na klamce przedniego hamulca, straciłeś jakąś sekundę (czyli ok. 20 m), zanim udało ci się ją naciśnąć. Powinieneś wiedzieć, że zderzenia z samochodami wyjeżdżającymi z bocznych uliczek to przyczyna 20% śmiertelnych wypadków na motocyklach. Dlatego widząc wynurzający się zza rogu przedni zderzak, już powinieneś być przygotowany na ostre hamowanie. A zbyt szybkie naciśnięcie tylnego hamulca spowodowało właśnie poślizg tylnego koła, przez co twoja droga hamowania wydłużyła się o kolejne 1,5 m, nie mówiąc o tym, że mogło się to skończyć upadkiem. I jeszcze jedno Mieczu: w czasie ostrego hamowania dobrze jest wcisnąć sprzęgło — można wtedy skupić się na hamulcach i nie obawiać o to, że wciąż pracujący silnik zablokuje w miejscu tylne koło po naciśnięciu hamulca.

Siła rozpędu

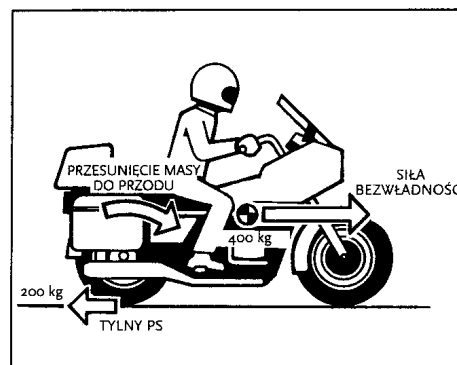
Zastanówmy się, jak zatrzymywać się szybko, efektywnie i bezboleśnie. Jadący motocykl „chce” jechać dalej do przodu, nawet jeśli odpuścimy gaz. Wyjaśnianie wszystkich działających tu sił językiem fizyki wprowadziłoby tylko zamieszanie — zostawmy zatem miłośników fizyki z ich fachowymi terminami. Wyobraźmy sobie po prostu, że siła rozpędu to taka niewidzialna lina holownicza przyczepiona w środku ciężkości motocykla, motocyklisty i ładunku. Im większa szybkość, tym większa siła rozpędu. Aby zwolnić albo zatrzymać motocykl, musimy jakoś tę siłę pokonać.

Oczywiście, jeśli zdejmemy rękę z gazu, motocykl zwolni. Opór powietrza, tarcie toczone, hamowanie silnikiem — wszystko to zmniejsza siłę rozpędu pchającą maszynę do przodu. Jeśli jednak chcemy zatrzymać się szybko, musimy użyć hamulców.

Siły hamowania

Warto zauważyć, że jeśli używamy tylnego hamulca, tylne koło może zadymić, zapisać — ale nie zwolni to motocykla tak, jak użycie przedniego hamulca. Dzieje się tak dlatego, że maksymalna siła hamowania, którą może przenieść koło, zależy od przyczepności, a przyczepność zależy od kilku czynników: masy spoczywającej na danym kole, materiału, z którego zrobiono oponę (jej współczynnika tarcia) i rodzaju nawierzchni. Zatrzymanie koła nie zawsze doprowadzi do zatrzymania motocykla...

Teoretycznie, jeśli całkowita masa motocykla — łącznie z masą motocyklisty i bagaży — rozkłada się równo na oba koła, maksymalna siła hamowania, jaką możemy uzyskać z tylnego koła, równa jest połowie masy maszyny. Jeśli całkowita masa motocykla z ładunkiem wynosi 400 kg, maksymalna siła hamowania tylnego koła wyniesie 200 kg.



Siła hamowania jest proporcjonalna do masy obciążającej dane koło

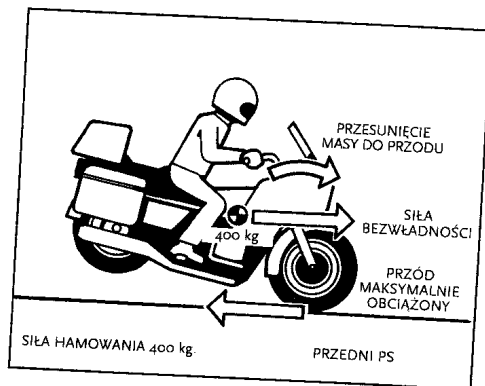
Hamowanie przednim hamulcem

Zauważmy teraz, że siła hamowania — czy to będąca skutkiem hamowania silnikiem, czy tarcia na hamulcach — przykładana jest w punkcie styku opon z podłożem, podczas gdy środek ciężkości znajduje się dużo wyżej. Dlatego w czasie hamowania motocykl przechyla się do przodu. Z punktu widzenia motocyklisty wygląda to tak, jakby duża część masy motocykla została nagle przeniesiona na przednie koło.

Pamiętajmy, że maksymalna możliwa siła hamowania zależy od masy spoczywającej na danym kole. Kiedy motocykl hamuje, masa przesuwa się do przodu, więc przednie koło ma większy zapas przyczepności, zatem może być przez nie przeniesiona większa siła hamowania. Zakładając, że zarówno nawierzchnia, jak i opony dają nam odpowiednią przyczepność, stosunkowo łatwo jest — jadąc lekkim motocyklem — zahamować dostatecznie mocno, żeby 100% siły hamowania przeniosło się przez przednie koło i aby tylne uniosło się w powietrze.

Teoretycznie maksymalna siła hamowania danego koła jest ograniczona do siły grawitacji, która działa na to koło. Motocykl ważący 400 kg powinien móc wytworzyć na przednim kole siłę hamowania równą 400 kg przy założeniu, że współczynnik tarcia o idealnie gładką nawierzchnię wynosi 100% (1,0). Maszyna o tej wadze — wyposażona w dobre hamulce, jadąca z szybkością 100 km/godz. — powinna zatrzymać się na dystansie 45 m.

Jeśli jednak przejrzymy pisma motocyklowe podające minimalne dystanse hamowania różnych motocykli, zauważymy, że rzeczywista droga hamowania takiego motocykla wyniesie zaledwie około 35 m! Czyżby motocykle potrafiły omijać prawa fizyki? Nie, po prostu nawierzchnia nigdy nie jest idealnie gładka. Oczywiście bardzo gładka powierzchnia, na przykład wyszlifowana stalowa płyta, rzeczywiście będzie miała współczynnik tarcia równy 1,0. Ale na typowej nawierzchni asfaltowej czy betonowej, z leżącymi na niej drobnymi kamykami, współczynnik ten będzie znacznie większy.



Kiedy masa przesunie się do przodu, można lepiej wykorzystać przedni hamulec

Endo

Niektórzy motocykliści boją się mocno hamować przednim hamulcem w obawie, że motocykl może fiknąć koźła i przelecieć nad przednim kołem — wykona endo. Dawniej było to raczej niemożliwe, bo opony produkowano z dużo twardszej gumy, która nie miała tak dobrej przyczepności. Ale w przypadku współczesnych motocykli o małym rozstawie osi i z dużo bardziej „lepkimi” oponami rzeczywistość istnieje tak niebezpieczna. Mówimy jednak o sytuacjach ekstremalnych — większość z nas mogłaby spokojnie hamować przednim hamulcem dużo ostrzej niż robi to teraz — nawet na śliskiej nawierzchni. Używając przedniego hamulca, powinniśmy się skoncentrować na tym, aby naciskać dźwignię stopniowo coraz mocniej — w ten sposób zapobiegniemy poślizgowi przedniego koła, który mógłby wystąpić zanim masa motocykla zostanie przeniesiona na jego przód. Pełne przeniesienie masy zajmuje około sekundy.

Poślizg tylnego koła

Wielu z nas ma obsesję na punkcie poślizgu przedniego koła, tymczasem większe ryzyko wiąże się z zablokowaniem i poślizgiem tylnego. Niebezpieczeństwo polega

na tym, że jeśli w czasie ostrego hamowania zablokuje się tylne koło, motocykl może się obrócić, a wtedy czeka nas bolesny upadek. Jeśli tylne koło zaczyna się ślizgać i motocykl zaczyna się obracać bokiem do kierunku jazdy, wielu z nas ma odruch, by puścić pedał hamulca, wtedy jednak tylne koło z powrotem zaczyna pchać maszynę, która zamiast „położyć się” na boku kołami w kierunku jazdy („lowside”) zostaje poderwana i przewrócona w przeciwną stronę („highside”), a więc w sposób o wiele bardziej niebezpieczny.

Takiej sytuacji bardzo łatwo uniknąć. Trzeba po prostu wyrobić sobie odruch hamowania zawsze mocniej przednim hamulcem niż tylnym. Najbardziej narażone na poślizg tylnego koła i „highside” są lekkie sportowe motocykle, bo w ich przypadku następuje większe przeniesienie masy na przednie koło, a z tyłu mają zwykle mocny tarczowy hamulec. Kiedy motocyklista jadący na takiej maszynie — zwykle sam i bez ciężkich bagaży — mocno naciśnie tylny hamulec, koło łatwo się blokuje. Jeśli twój sportowy motocykl ma tendencję do „zamiatania” tylnym kołem nawet przy spokojnym hamowaniu, zacznij używać tylko przedniego hamulca.

Kontrola kierunku jazdy

Jeśli chcemy, aby motocykl w czasie hamowania jechał prosto przed siebie i nie tracił kontaktu z nawierzchnią, nie możemy zużyć całej siły przyczepności na hamowanie. Część przyczepności musimy poświęcić na to, aby utrzymać prosto tył maszyny, a cały motocykl w równowadze. Unikamy zmiany kierunku jazdy poprzez ciągłą regulację nacisku na dźwignię hamulca tak, aby uniemożliwić blokadę koła na drodze hamowania. Tego trzeba się nauczyć — niezależnie od tego, czy jedziemy na motocyklu wyposażonym w zintegrowany układ hamulcowy czy ABS. Pamiętaj, że najlepszy system antypoślizgowy zamontowany jest nieco wyżej — między uszami motocyklisty.

Modulacja hamowania

Podczas ostrego hamowania trzeba naciskać hamulce tak, aby siła hamowania była wykorzystana maksymalnie — na granicy poślizgu. Po naciśnięciu hamulców mija mniej więcej sekunda, zanim masa motocykla przesunie się do przodu. W czasie tej sekundy trzeba naciskać dźwignię hamulca stopniowo coraz mocniej, aż masa przesunie się na tyle, że da maksymalną siłę hamowania przednim kołem.

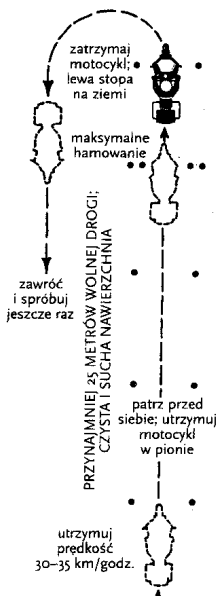
Można to przećwiczyć „na sucho”. Zamiast rączek kierownicy i dźwigni hamulca użyj kciuka i palca wskazującego prawej ręki. Chwyć „dźwignię” i przyciskaj ją stopniowo coraz mocniej przez sekundę — licząc w myśli „sto dwadzieścia jeden”. Jeśli „hamulec” jest dociśnięty do końca przed upływem sekundy, to znaczy, że naciskasz go za szybko.

Pod koniec drogi hamowania siła rozpędu zmniejsza się, toteż trzeba wtedy lekko opuścić hamulce. Jeśli w czasie hamowania opony przejeżdżają po odcinku śliskiej nawierzchni — na przykład po nalepionych na asfalcie znakach poziomych albo po rozlanej plamie oleju — ważne jest, aby na ten krótki moment w ogóle puścić hamulce. Jeśli jedziesz w deszczu albo wiesz pasażera, możesz silnie pracować tylnym hamulcem, bo proporcjonalnie większa masa obciąża wtedy tylne koło.

Hamowanie idealne

Połączmy wszystkie wymienione szczegóły i opiszmy, jak wyglądałoby idealne ostre hamowanie. Wyobraź sobie, że po przyjemnej przejeździe krętą boczną drogą wjeżdżasz do małego miasteczka. Jego mieszkańcy biegają właśnie po sklepach i koncentrują się bardziej na zakupach niż na przejeżdżających motocyklach. Sprawdź najpierw, czy nikt nie siedzi ci na ogonie, trzymaj palce prawej ręki na dźwigni przedniego hamulca i uważnie wypatruj przechodniów albo pojazdów, które mogłyby przeciąć ci drogę. Zbliżając się do centrum handlowego, które masz po prawej stronie, widzisz na przeciwległym pasie ciężarówkę, która być może skręci w lewo. Redukujesz bieg, lekko naciskasz przedni hamulec, aby wytracić prędkość i być gotowym na ewentualne hamowanie i uważnie wpatrujesz się w przód ciężarówki, by w porę wychwycić sygnał, że zaczyna ona skręcać do centrum handlowego. Przód ciężarówki lekko pochyla się do przodu — to znak, że zaabsorbowany własnymi myślami kierowca zwalnia i zamierza skręcić nie sprawdzwszy, czy ktoś nie nadjeżdża z przeciwnika. Widzisz, jak przednie koła skręcają i ciężarówka odbija w kierunku twojego pasa ruchu. Wciskasz sprzęgło i używasz jednocześnie obu hamulców

— tylny naciskając lekko, przedni — stopniowo coraz mocniej, w miarę jak masa motocykla przenosi się na przednie koło. Kierowca ciężarówki załapał wreszcie, co się dzieje, więc wciska hamulce i... staje w poprzek twojego pasa. Hamujesz ostro, przednie koło jest na granicy poślizgu — zanim motocykl stanie, wrzucasz pierwszy bieg. Stajesz z prawą nogą ciągle na pedale hamulca, lewą opierasz o ziemię. Jeszcze krótki rzut oka w lusterko, czy ktoś nie ma zamiaru wjechać ci w tylny błotnik i już możesz dać nieszczęsnemu kierowcy ciężarówki sygnał, że może jechać. Puszczasz sprzęgło i jedziesz dalej. Udało ci się uniknąć potencjalnie niebezpiecznego wypadku za cenę jednego ostrego hamowania.



Znajdź prosty kawałek czystej i suchej nawierzchni, na którym będziesz mógł spokojnie poćwiczyć. Zacznij od szybkości 30–35 km/godz., a kiedy nabierzesz wprawy — zwiększaj prędkość

Praktyka ostrego hamowania

Ostre hamowanie wymaga umiejętności i doświadczenia oraz znajomości motocykla, na którym się jeździ. To ważne, zwłaszcza jeśli czasami wsiadamy na inną maszynę niż zwykle. Jedyną metodą nabycia tych umiejętności jest ćwiczenie ich tak długo, aż staną się nawykami.

Nie mówię o sytuacjach, w których musimy szybko zmniejszyć prędkość ze 130 do 100 km/godz. Chodzi mi o hamowanie, którego celem jest zatrzymanie motocykla jadącego z normalną prędkością możliwie szybko, bez „dymiących klocków” i upadków. Jeśli ktoś chce jeździć szybko po drogach publicznych, musi być równie dobry w hamowaniu, jak i w pokonywaniu zakrętów. Motocykliści posiadający maszyn wyposażonych w ABS także nie są zwolnieni z obowiązku ćwiczeń.

Znajdź długi płaski kawałek drogi, na którym możesz być sam przez godzinę. Doskonale służy do tego celu na przykład odcinek drogi już zbudowanej, ale jeszcze nie oddanej do użyt-

ku — ważne, żeby nawierzchnia była czysta i sucha. Może masz gdzieś niedaleko duży parking, który wcześniej rano jest zupełnie pusty. Dobrze będzie ustawić na drodze kilka pachołków, żeby wyznaczyć tor hamowania, ale jeśli ich nie masz, nie szkodzi. To, co naprawdę ważne, to długi prosty kawałek czystej jezdni. Jedno zastrzeżenie: zanim zaczniesz ćwiczyć, zrób to dla mnie i załóż jak najgrubszy kombinezon. Jeśli wszystko się uda — to znakomicie. Ale jeśli coś zrobisz źle — nie będzie mnie tam, aby wytknąć ci błędy albo cię pozbierać...

Zaczynamy. Jedź 30-35 km/godz. na wyprostowanym stabilnym motocyklu, na drugim biegu. Zaufaj mi — za pierwszym razem nie szybciej! Utrzymuj prędkość aż do punktu, który wyznaczyłeś jako początek drogi hamowania. Staraj się nie patrzeć na wskaźniki. Kiedy przednie koło mija wyznaczony punkt — wciśnij sprzęgło, zwolnij gaz i jednocześnie wciśnij oba hamulce, przedni naciskając coraz mocniej przez czas jednej sekundy („sto dwadzieścia jeden”). Staraj się zatrzymać na jak najkrótszym odcinku bez wpadania w poślizg i blokowania któregoś z kół. Pod koniec drogi hamowania wrzuc pierwszy bieg. Zatrzymaj się z prawą nogą na hamulcu, lewą oprzyj o ziemię. Nawyk wrzucania pierwszego biegu może okazać się bardzo pomocny, kiedy będziesz musiał zaraz po zatrzymaniu szybko ruszyć, aby uniknąć uderzenia z tyłu przez nadjeżdżający pojazd. Wróć na początek toru i powtórz ćwiczenie. Może za kolejnym razem uda się skrócić drogę hamowania bez wpadania w poślizg. Kiedy już nabierzesz wprawy w hamowaniu w ten sposób, przy każdym kolejnym przejeździe zwiększaj szybkość o 3 — 4 km/godz.

Poślizgi

Nieuchronnie zbliżający się poślizg przedniego koła rozpoznajemy po tym, że przód motocykla robi się „miękkki” w prowadzeniu. Jeśli przednie koło zaczyna się ślizgać, natychmiast puść hamulce, aby odzyskać przyczepność (i równowagę). Pamiętaj, że w miarę jak wzrasta prędkość, rośnie także prawdopodobieństwo poślizgu tylnego koła, bo coraz większa jest siła rozpędu. Jeśli twoje tylne koło nagle straci przyczepność, najlepiej jest pozostawić je w tym stanie — zablokowane — i ślizgać się do końca drogi hamowania. Inaczej ryzykujesz niebezpieczny upadek typu „highside”. No i następnym razem pamiętaj o ostrożniejszym używaniu tylnego hamulca. Jeśli nie udaje ci się uniknąć poślizgu tylnego koła, spróbuj oprzeć prawą nogę na podnóżku dla pasażera i hamować tylko przednim hamulcem. Motocykl o większym rozstawie osi ma wówczas mniejszą tendencję do podnoszenia tylnego koła.

Kiedy ćwiczysz, dobrze byłoby, żeby inny motocyklista obserwował twoje zmagania. Jeśli trenujesz z kumplem, jeden może dawać drugiemu sygnał, kiedy ma zacząć hamować — to wprowadzi do ćwiczenia element zaskoczenia.

Jeśli trochę się boisz ostrego hamowania na granicy przyczepności, to może warto wziąć kilka dodatkowych lekcji jazdy? Możesz wtedy przećwiczyć stawianie na prostej, hamowanie na zakrętach, kombinację uników i hamowania — wszystko pod okiem doświadczonego instruktora.

Czy ćwiczysz sam, czy z instruktorem, najważniejsze jest wyrobienie sobie odruchu używania zawsze przedniego hamulca, a także wykorzystania hamowania jako stałego elementu pokonywania zakrętów. To odruchy zdecydowały o tym, jak zachowałeś się w sytuacji prawdziwego zagrożenia.

▶ PANICZNE HAMOWANIE BEZ PANIKI ◀

Józio Jeździec wyruszył właśnie na przejażdżkę bocznymi drogami. Jest piękny ciepły dzień, motocykl gładko sunie po asfalcie.

Droga wiję się w kolejnych przewidywalnych zakrętach, zaglądając w zacięzione drzewami doliny i wspinając na wzgórza wśród łąk i pól. Dzień jest zbyt piękny, żeby się spieszyć, ale Józio nie chce również się wlec — przyjemność sprawia mu dodawanie gazu, pokonywanie zakrętów z dużą szybkością, przyspieszanie w migających plamach słońca.

Józio nie wie jeszcze, że jego dobry humor niedługo się skończy. Kiedy wyjeżdża z kolejnego zakrętu na wzgórze, zaskakuje go widok dużego brązowego obiektu, który wynurza się spomiędzy przydrożnych drzew i zmierza w jego kierunku. To jeleni! Józio ma nadzieję, że zwierzak zostanie na poboczu i pozwoli mu spokojnie przejechać obok. Odruchowo odpuszcza gaz i odbija lekko w lewo, żeby przejechać z dala od jelenia.

Niestety, zwierzę ani myśli stać nieruchomo. Kiedy motocykl dojeżdża na odległość 10 m, jeleni nagle decyduje się na przejście na drugą stronę drogi i wybiega na środek, stukając kopytami o asfalt. Próbuje biec zygzakiem, aby ominąć nadjeżdżający motocykl, a Józio Jeździec próbuje ominąć go płynnym łukiem. Niestety, obaj popełniają błąd. Józio w panice ściska z całej siły klamkę przedniego hamulca — o kilka chwil za późno. Przednie koło wpada w poślizg, a motocykl i jeleni wpadają sobie w objęcia i przewracają się na jezdnię. Na szczęście ani motocyklista, ani jeleni nie są poważnie ranni, więc po kilku sekundach obaj zrywają się na równe nogi. Jeleni kulejąc znika między drzewami. Józio kulejąc ogląda kawały połamanego plastiku i pogiętego metalu — wszystko, co pozostało z jego motocykla.

Nieważne, czy to będzie jeleni, wóz z sianem stojący w poprzek drogi za zakrętem, samochód skręcający w lewo na skrzyżowaniu — ostre hamowanie bywa czasami jedynym sposobem uniknięcia zderzenia. Amerykanie nazywają je czasami „panic stop”, czyli „panicznym zatrzymaniem się”, kiedy dochodzi do sytuacji wymagającej natychmiastowej reakcji. Oczywiście słowo „paniczny” brane dosłownie oznacza działanie podjęte w stanie przerażenia, pozbawione racjonalnej analizy, czyli dokładnie to, co zrobił nasz Józio, kiedy jeleni wyskoczył mu przed motocykl. Lepiej dla Józia — i dla nas, kiedy znajdziemy się w podobnej sytuacji — byłoby podjąć działania przemyślane, rozsądne, prowadzące do uniknięcia zderzenia. Zastanówmy się, w jaki sposób z naszego ostrego hamowania usunąć element „paniki”.

Ostre hamowanie najlepszym wyjściem?

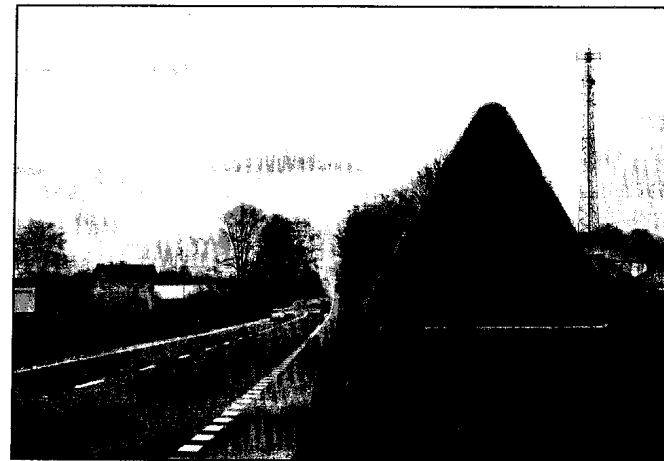
Być może wielu motocyklistów nie zgodzi się, że ostre hamowanie i zatrzymanie motocykla to najlepsza reakcja na jelenia wybiegającego na drogę. Czy nie lepiej byłoby zwolnić na tyle, żeby nie przestraszyć zwierzaka albo przyspieszyć, żeby zdążyć przejechać przed nim? Niezupełnie. Zmniejszanie lub zwiększanie prędkości miałyby sens, gdybyśmy potrafili przewidzieć, co jeleni robi za chwilę. Hamowanie zmniejsza siłę rozpędu pchającą nas do przodu, więc szybkie zatrzymanie motocykla pozwoli nam uniknąć zderzenia, jeśli jeleni rzeczywiście wyskoczy nam przed maszynę.

Czy w obliczu potencjalnej kolizji na gładkiej nawierzchni rozsądnie byłoby „położyć” motocykl i w ten sposób wytracić prędkość? Wyobraźmy sobie, że jadąc w deszczowy poranek uświadamiamy sobie, że przed nami leży plama rozlanego ole-

ju, a jadąc z przeciwną śmieciarka właśnie skręca w lewo przecinając nasz pas. Co będzie bezpieczniejsze — ostre hamowanie i próba zatrzymania motocykla, czy jego „położenie”?

Moje doświadczenie ze śliskimi nawierzchniami mówi, że zwykle nie mamy wyboru — sytuacja decyduje za nas. Ja wolałbym pozostać w pionie i podjąć próbę zatrzymania się. Podstawowym argumentem jest to, że guma opon ma większą przyczepność niż metal i plastik — nawet na rozlanym oleju. W znakomitej większości sytuacji szybciej zatrzyma się motocykl jadący na kołach niż przewrócony i szorujący po ziemi. Róbmy co możemy, żeby zahamować — jeśli się nie uda, i tak się przewrócimy. Pamiętajmy, że gdy „położymy” motocykl, od tego momentu tracimy nad nim jakąkolwiek kontrolę.

Na pewno mógłbyś wyobrazić sobie wiele innych sytuacji, w których pozornie najlepszym działaniem byłoby przyspieszenie lub próba ominięcia przeszkody. Warto jednak pamiętać, że mamy pewien ograniczony zapas przyczepności, toteż nierozsądne byłoby jednocześnie wykonywanie uniku i dodawanie gazu. Jeśli wybieramy przyspieszenie, raczej uniemożliwia nam to inne opcje. Zmniejszenie szybkości i próba wyminięcia czasami jest dobrym wyjściem, pod warunkiem jednak, że dobrze wyberzemy, z której strony ominąć przeszkodę. Jeśli chodzi o jelenia na drodze, nie mamy pewności, że przewidzimy jego następny ruch.



Skoro już zostałeś ostrzeżony — czy nie byłoby rozsądnie być przygotowanym na ostre hamowanie?

Ostre hamowanie ma w kilku punktach przewagę nad przyspieszaniem czy wymianianiem. Przewagą jest niewątpliwie możliwość zatrzymania się i uniknięcia kolizji. W nowoczesnych motocyklach hamulce są zwykle bardziej wydajne niż silnik. Najczęściej szybkie zatrzymanie się jest najlepszą metodą uniknięcia wypadku.

Jeśli to jeszcze nie jest dla ciebie oczywiste, zapamiętaj: najlepszą metodą usunięcia elementu paniki z ostrego hamowania jest być zawsze przygotowanym. Istotną czę-



Jeśli trwają właśnie prace w polu — nie dziw się, gdy na drogę wyjedzie traktor czy kombajn

ścią tego „bycia przygotowanym” jest z kolei ciągle analizowanie sytuacji na drodze pod kątem wskazówek mogących ostrzec cię przed niebezpieczeństwem, którego jeszcze nie widzisz. Jeśli jedziesz przez las o zmierzchu, nie powinieneś być zaskoczony, gdy na drogę wyskoczy jeleni czy nawet całe ich stado. Jeśli jedziesz przez rolniczą okolicę i widzisz ludzi koszących łąki, nie powinieneś się dziwić wozom wyładowanym sianem czy traktorom wracającym z pól i przecinającym ci drogę. Jeśli widzisz przy krętej drodze znaki ostrzegające przed obecnością dzikich zwierząt, czy nie byłoby rozsądnie oddalić się nieco od tej ciężarówki z drewnem jadącej tuż za tobą? Albo nie jechać tuż za pełnym ludzi autobusem nie widząc, co dzieje się z przodu?

Kiedy przebijamy się przez miejskie korki, nie powinieneś się dziwić, że spotkamy po drodze kilku kierowców skręcających nagle w lewo tuż przed nosem jadących z przeciwka. W dzielnicach domków jednorodzinnych codziennością są samochody wyjeżdżające z podjazdów, dzieciaki wypadające na drogę na rolkach, psy biegnące za naszym motocyklem. Jeśli w czasie jazdy używamy głowy, to nie tylko będziemy rozglądali się za potencjalnymi niebezpieczeństwami, ale też będziemy starali się przewidywać kilka ruchów na przód.

Jeśli dostrzegamy potencjalnie niebezpieczną sytuację, musimy przygotować się na możliwość ostrego hamowania. Na przykład, gdy mijamy „ślepy zakręt”, z którego widać dach stojącej przy drodze stodoły, powinieneś już na wszelki wypadek trzymać rękę na przednim hamulcu i przygotować się psychicznie na konieczność błyskawicznego zatrzymania.

Józio Jeździec popełnił duży błąd — uznał, że skoro on panuje nad swoim motocyklem, to nic na pewno nie znajdzie się niespodziewanie na jego drodze. Nie zwinął, kiedy zmniejszyła mu się widoczność w czasie dojeżdżania do zakrętu na wzgórzu, bo zakładał, że droga przed nim wygląda tak samo jak odcinek za nim — mimo, że nie widział, co znajduje się za wzgórzem. A kiedy w końcu zobaczył jelenia uznał, że

rogacz zostanie na poboczu, podczas gdy on spokojnie przejedzie obok. W tej sytuacji równie dobrze mógł wpaść na krowę, która urwała się z łańcucha albo na ciężarówkę wyjeżdżającą z bocznej drogi. Niestety, nie wystarczy dobrze kontrolować własny pojazd i oczekiwać, że inni będą nam schodzić z drogi. My także musimy być przygotowani na „zejście z drogi” innym — dzikim zwierzętom czy kierowcom.

Kilka lat temu dyskutowałem z młodym motocyklistą z nogą w gipsie. Miał wypadek. Wjechał w niego kierowca, który nie ustąpił mu pierwszeństwa przejazdu.

Młody motocyklista: — Nie mogę uwierzyć, że we mnie wjechał! Przecież powinien ustąpić mi pierwszeństwa!

Ja: — Czy kierowca też został ranny?

— Nie, u licha! Tylko ja mam złamaną nogę!

— Dlaczego więc nie stanąłeś?

— To on powinien stanąć! Ja miałem pierwszeństwo!

— Boli ta noga?

— Jasne, że boli.

— Dlaczego więc pozwoliłeś, żeby cię stuknął?

Nie ma najmniejszego znaczenia, czy motocyklista ma pierwszeństwo przejazdu, czy nie — w razie wypadku to on będzie najbardziej poszkodowany. Najlepszą metodą uniknięcia bólu i wydatków (nie wspominając o gorszych możliwościach...) jest „zejście z drogi”. Mój ojciec przytaczał w takich razach wierszyk:

Jak pierwszeństwo mam, to jadę — zwykły był mówić dumnie.

Święte słowa. Teraz mu je wypiszemy na trumnie.

Jeśli z decyzją o ostrym hamowaniu czekamy do ostatniej chwili, to w efekcie będziemy działać w panice. Ważne, żeby zacząć hamować dużo wcześniej, gdy tylko pojawiają się pierwsze zwiastuny potencjalnego niebezpieczeństwa. Kiedy skracą się pole widzenia, kiedy inny pojazd ustawia się w takiej pozycji, z której może skręcić na nasz pas, już powinniśmy zacząć hamować, zmniejszając nieco siłę rozpędu i rozgrzewając tarcze hamulcowe.

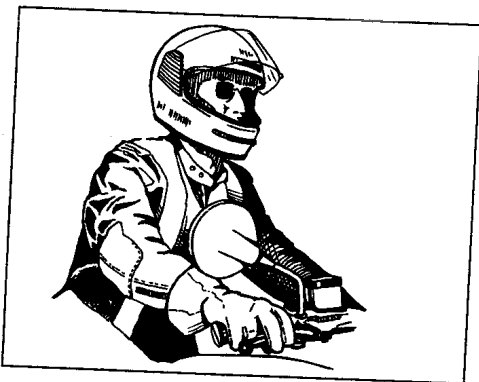
Jeśli inny kierowca nie ustąpi nam pierwszeństwa albo nagle wjedzie na nasz pas ruchu, po prostu dociskamy hamulce mocniej i zatrzymujemy się unikając zderzenia. Jeśli natomiast tamten jednak się zatrzyma, możemy zwolnić hamulce i z powrotem dodać gazu nie robiąc zamieszania na drodze. Nie musimy ostro hamować i stawać zawsze, kiedy widzimy potencjalne zagrożenie, ale powinniśmy być do tego przygotowani.

Wyobraź sobie, że jedziesz ruchliwą miejską ulicą, z mnóstwem skrzyżowań i poprzecznych uliczek. Musisz założyć, że na twojej drodze pojawią się kierowcy wykonujący nieprzewidziane manewry. Wyprzedzasz wlokący się samochód na zamieszanych numerach, zostawiasz z tyłu zaślaniający ci widok autobus, zmieniasz pas, aby przepuścić agresywnie jadącego taksiarza. Spoglądasz, czy na asfalcie nie ma żadnych pułapek, rozlanego oleju albo piachu. Obserwujesz maski samochodów jadących z przeciwka wypatrując wszelkich oznak zwiastujących niespodziewany skręt w lewo. Uważasz na samochody wyjeżdżające z bocznych ulic. Co jeszcze możesz zrobić?

Techniki doświadczonych motocyklistów

Przyjrzyjmy się sześciu technikom wykorzystywanym przez wyjadaczy dwóch kółek, a służącym szybkemu zatrzymaniu się bez wpadania w panikę.

• Wyrób sobie odruch używania przedniego hamulca. Używaj przedniego hamulca przy każdym hamowaniu, nawet jeśli twój motocykl ma zintegrowany układ hamulcowy albo ABS. Nie bez powodu przednie koło wyposażone jest w mocne hamulce — w czasie ostrego hamowania to ono jest „wpychane w asfalt”. Wiele z nas wyrobiło sobie odruch hamowania silnikiem albo używania tylko tylnego hamulca — teraz nawet nie trzymają palców na klamce przedniego, wierząc, że w razie czego zdążą po nią sięgnąć. Problem polega na tym, że rzadko udaje się świadomie zmieniać odruchowe reakcje. W sytuacji krytycznej postąpimy tak, jak dyktują nam wyrobione wcześniej odruchy, a dopiero potem będziemy się zastanawiać, jak można było postąpić. Jeśli wyrobimy sobie odruch używania przedniego hamulca, w razie niebezpieczeństwa użyjemy go nawet o tym nie myśląc.



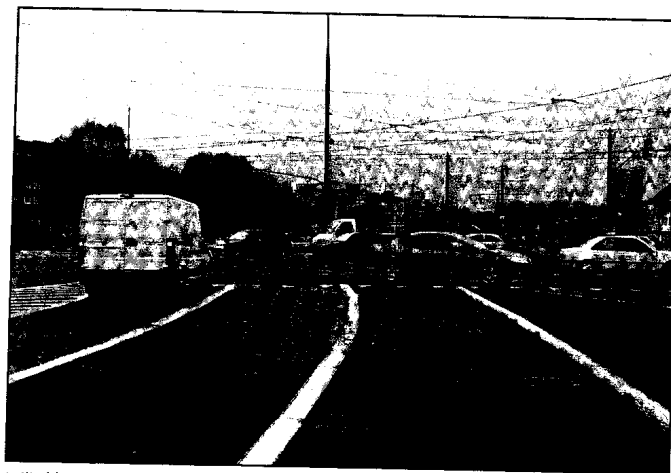
Bądź przygotowany na użycie przedniego hamulca



Kiedy zbliżasz się do zakrętu — użyj hamulców

• Hamuj, kiedy zbliżasz się do zakrętów. Hamowanie powinno być normalną częścią techniki pokonywania zakrętów. Oczywiście zdjęcie ręki z gazu także spowalnia motocykl, ale pamiętaj, że hamowanie silnikiem działa tylko poprzez tylne koło. Jeśli dodamy do tego lekkie przyhamowanie przednim hamulcem, które poprzedzi przechylenie motocykla w skręcie, wyrobimy sobie dobry odruch hamowania oboma kołami. Jeżeli mamy odruch hamowania przed zakrętem, to kiedy zobaczymy, że zakręt jest ciaśniejszy niż nam się wydawało, zauważymy rozsypany na drodze piach albo drzewa zasłaniające widoczność czy pieszego, który właśnie wchodzi na przejście — po prostu mocniej zaciśniemy hamulce.

• Hamuj wcześniej. Kiedy zbliżamy się do potencjalnie niebezpiecznego miejsca, na przykład do ruchliwego skrzyżowania, przyhamujmy lekko przednim hamulcem, żeby zmniejszyć zarówno ewentualny czas reakcji, jak i drogę hamowania w przypadku nagłego problemu. Każdy z nas potrzebuje co najmniej pół sekundy, żeby podjąć decyzję o hamowaniu, a jeśli musimy dopiero sięgnąć do klamki hamulca, czas ten wydłuża się o kolejne pół sekundy. Ten czas potrzebny na reakcję może kosztować nas więcej niż myślimy. Jadąc 65 km/godz. przejeżdżamy w ciągu pół sekundy niemal 10 m! A nawet jeśli potrafimy sięgnąć do hamulca w ciągu pół sekundy, kolejne pół sekundy zajmie nam stopniowe zwiększanie nacisku na dźwignię, zanim przednie koło zostanie maksymalnie dociążone i pozwoli na hamowanie z pełną mocą. Przy szybkości 65 km/godz. jedna zmarnowana sekunda to przejechane niemal 20 m — tyle samo, ile normalnie zajmuje pełne zatrzymanie motocykla przy tej samej szybkości. Czyli droga hamowania wydłuża się dwukrotnie!



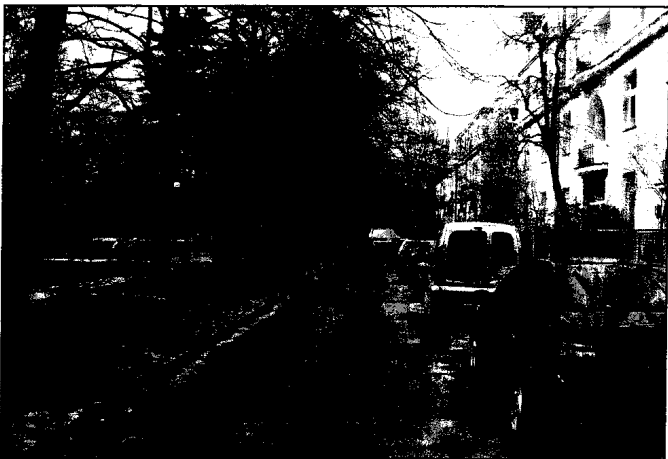
Jeśli zbliżasz się do potencjalnie niebezpiecznego miejsca — zacznij hamować jak najwcześniej

Jeśli natomiast już wcześniej lekko naciskamy przedni hamulec — dzięki czemu masa motocykla przesuwana jest częściowo na przednie koło, a tarcze hamulcowe są rozgrzane — mocniejsze naciśnięcie dźwigni i rozpoczęcie ostrego hamowania nie

powinno nam zająć więcej niż pół sekundy. Od wczesnego rozpoczęcia hamowania zależy więc istotna różnica: czy zatrzymamy się 1,5 m od błotnika samochodu, czy uderzymy w niego z szybkością 50 km/godz.

- W razie problemów, zwolnij o 15 km/godz. Jeśli zbliżamy się do niebezpiecznego punktu, na przykład ruchliwego skrzyżowania, na którym stoi samochód czekający na możliwość skrętu w lewo albo poprzecznej uliczki, z której wystaje przedni zderzak auta — przyhamujmy o 15 km/godz., redukując bieg, aby zwiększyć obroty silnika. Typowa prędkość na skrzyżowaniu to 50 — 65 km/godz. Zwalniając o 15 km/godz. (czyli z 50 do 35 km/godz.), zmniejszamy siłę rozpędu prawie o połowę. W praktyce oznacza to, że te same hamulce i te same opony mogą zatrzymać tak samo obciążony motocykl na odcinku o niemal połowę krótszym.

- Dostosuj prędkość do zasięgu wzroku. Większość z nas ma tendencję do utrzymywania stałej szybkości jazdy, zamiast zwiększać i zmniejszać ją w zależności od warunków na drodze. Przyczynia się do tego także fakt, że motocykliści dostosowują szybkość raczej do momentu obrotowego silnika, zamiast zwiększać ją i zmniejszać. Pamiętajmy jednak, że nasz zasięg wzroku zmienia się w trakcie jazdy. Kiedy pole widzenia się skraca, trzeba natychmiast zmniejszyć prędkość tak, aby móc zatrzymać motocykl na tym odcinku drogi, który widzimy.



By uniknąć problemów — zwolnij o 15 km/godz.

W praktyce znaczy to, że jeśli zasięg wzroku nagle się skraca, powinieneś natychmiast użyć hamulców i zmniejszyć prędkość. To ważne szczególnie na krętych drogach, na których nie widzisz, co dzieje się za zakrętem czy wzniesieniem. Im szybciej jedziesz na prostej, tym ważniejsze jest dostosowanie prędkości do zasięgu wzroku. Im bardziej „domyślasz się”, jak biegnie droga, której nie widzisz, tym bardziej ryzykujesz. Lubisz jeździć szybko? Pamiętaj, że wypadek zdecydowanie zmniejsza twoją średnią szybkość na trasie...



Dostosuj prędkość do zasięgu wzroku

- **Ćwicz.** Czytanie może być bardzo pożyteczne, ale żeby naprawdę się czegoś nauczyć, nie możesz pozostać na poziomie teorii — musisz przećwiczyć to, czego się dowiedziałeś. Gdyby Józio Jeździec poćwiczył ostre hamowanie, może udałoby mu się zatrzymać, zanim uderzył w jelenia — i nie rozbić motocykla. Ćwicz ostre hamowanie przynajmniej raz w roku, żeby nie wyjść z wprawy.

Podstawowym celem ostrego hamowania jest zwolnienie z normalnej szybkości podróżnej do zera na możliwie najkrótszym odcinku bez utraty kontroli nad motocyklem. Nawet jeśli twoja maszyna ma zintegrowany układ hamulcowy albo jeśli wybuliłeś mnóstwo kasy na ABS, nie zwalnia cię to z obowiązku ćwiczenia techniki. Musisz nauczyć się oddzielać hamowanie od uniku. Musisz nauczyć się szybko zatrzymywać motocykl na suchej i mokrej nawierzchni jadąc pod górę i w dół, czy to na prostej, czy na zakręcie. Wszystkie wymienione przeze mnie techniki stosowane przez weteranów szos doskonale sprawdzają się także w przypadku motocykli wyposażonych w ABS.

Nie panikuj

Jeśli nauczysz się tych technik i wyrobisz sobie odpowiednie odruchy, możesz się zdziwić, że coraz rzadziej spotykasz się z takimi niebezpiecznymi sytuacjami i masz więcej czasu na decyzję, co robić w razie niespodzianki. Naprawdę — stosując te techniki, mamy zawsze jakieś 3–4 sekundy na podjęcie takiego działania, by nie dopuścić do zderzenia. Motocykliści po wypadkach mówią często, że nie mieli czasu na reakcję, ale w gruncie rzeczy to tylko wymówka. W rzeczywistości po prostu nie obserwowali drogi dosyć uważnie.

Jeśli będziesz przewidywać niebezpieczeństwo i analizować drogę przed sobą, będziesz przygotowany i wyćwiczysz wymienione techniki, to nauczysz się ostro hamować i zatrzymywać motocykl nie marnując ani sekundy — sam się zdziwisz.

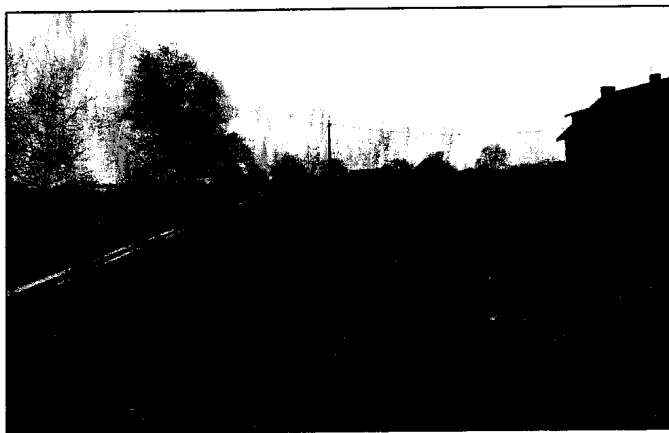
► WŁAŚCIWA SZYBKOŚĆ WE WŁAŚCIWYCH MIEJSCACH ◀

Kilka miesięcy temu wybrałem się na przejażdżkę bocznymi drogami w okolicach San Francisco. Grupa znajomych motocyklistów pokazała mi kilka naprawdę sympatycznych dróg wijących się wśród wzgórz i wąwozów ocienionych ogromnymi sekwojami. Zatrzymaliśmy się na obiad w restauracji Alice's przy Skyline Boulevard, ulubionym miejscu spotkań miłośników dwóch kółek. Siedząc przy stoliku, podziwialiśmy fantastyczne sportowe motocykle stojące na parkingu.

W każdy słoneczny weekend Skyline Boulevard rozbrzmiewa rykiem silników potężnych motocykli i... samochodów odholowujących wraki. Jadąc minęliśmy lśniącego żółtego Ducati wyciąganego pomiędzy drzew. Wszystko, co pozostało z motocykla, to pogięty tył akuratu wciągany na drogę. Rozpoznaliśmy tylko charakterystyczne rury wydechowe.

Trudno było zrozumieć, dlaczego do wypadku doszło właśnie w tym miejscu. Nie było tu skrzyżowania z ograniczoną widocznością, nie było też zakrętu o zmieniającym się promieniu. Na asfalcie nie leżały rozsypane igły sosnowe czy rozmiękłe liście. Nie padało. Nie widzieliśmy śladów jelenia. Nigdzie w pobliżu nie było samochodu z drzwiami wgniecionymi od strony pasażera. Wszystko wskazywało na to, że motocyklista dosiadający tego Ducati zlekceważył prawa fizyki — i szybko tego pożałował. Za bardzo się spieszył, zaczęło go znosić na zakręcie, spanikował, zrobił coś głupiego i wyleciał z drogi prosto na potężne drzewa. Nie zatrzymaliśmy się — takie wypadki zdarzają się w tej okolicy bez przerwy.

Jeśli wierzyć okładkom magazynów motocyklowych, cała przyjemność motocyklisty polega na tym, żeby jechać tak szybko, jak to tylko możliwe, a na zakrętach trzeć o asfalt ochraniaczami na kolanach. Wmawia się nam, że ludzie ścigający się na drogach publicznych zasługują na miano bohaterów, a repliki wyścigowych motocykli to marzenie każdego z nas.



O tym, że wiejska zsoza to nie tor wyścigowy może przypomnieć nawet coś tak prozaicznego i śliskiego jak...

Oczywiście współczesne motocykle sportowe to naprawdę znakomite maszyny. Gdybyśmy mogli wziąć którykolwiek z nich prosto ze sklepu i za pomocą wehikułu czasu przenieść się wstecz o zaledwie 10 lat, mielibyśmy motocykl szybszy i potężniejszy niż modele produkowane wówczas przez wielkie firmy z myślą o torze wyścigowym. I to właśnie jest problem wielu współczesnych motocyklistów.

Ja także wyobrażam sobie czasami siebie na fantastycznym sportowym motocyklu, wyprzedzającego wszystko, co się rusza, choćby Mike'a Hailwooda czy Joey'a Dunlopa. Ale jest zasadnicza różnica: nie jeżdżę po torze wyścigowym. Dlatego do obrazu „supermotocyklisty” od razu dołączają mi się inne: wozu z sianem wyjeżdżającego z bocznej drogi, konia, który urwał się z pastwiska i wybiega pomiędzy drzew, rozlanego na jezdni oleju, zardzewiałej furgonetki jadącej niepewnym zygakiem, kiedy jej kierowca wyrzuca na drogę kolejną puszkę po piwie...

Jasne, że myśl o wyprzedzaniu i wielkich szybkościach jest miła, ale nie miałbym także nic przeciwko temu, żeby dożyć emerytury i jeszcze trochę pojeździć. A wiem, niestety, że drogi publiczne pełne są pułapek, które mogą szybko i skutecznie pozbać mnie na zawsze przyjemności dosiadania motocykla. Na naszych drogach spotkamy wielu motocyklistów, którzy lubią zaszaleć jak właściciel tego żółtego Ducati — ale najczęściej ich przygoda z motocyklem szybko się kończy. Większość z nas nie akceptuje ryzyka otrzymania mandatu, nie mówiąc już o ryzyku poważnego wypadku. Przez lata jeżdżenia na motocyklu odkryłem, że najważniejsze w tym wszystkim jest czerpanie przyjemności z jazdy, a szybkość to zaledwie niewielka część tej przyjemności.

Jeśli często masz wrażenie, że motocykl realizuje własne pomysły, jeśli zdarza ci się wpadać w panikę, kiedy uświadamiasz sobie, że nie w pełni kontrolujesz sytuację, to znaczy, że maszyna podejmuje decyzje za ciebie, a ty jesteś jedynie bagażem. Warto się nad tym zastanowić. Pomyśl, na czym jeździsz. Błyszczący sportowy motocykl ze stukotnym silnikiem stojący na parkingu wygląda naprawdę kusząco, ale utrzymanie pod kontrolą repliki wyścigowej maszyny, mogącej jechać 250 km/godz. i to na publicznej drodze — to wyzwanie, z którym większość z nas raczej sobie nie poradzi.

Łatwo wyobrazić sobie, jak doszło do wypadku żółtego Ducati. Motocyklista pędzi Skyline Boulevard przekraczając granice rozsądku. Jego mózg pławi się w adrenalinie, której nie dorównują, niestety, umiejętności i doświadczenie. Wchodzi w zakręt trochę za szybko i gdzieś w połowie łuku jego mózg stwierdza, że drzewa zbliżają się zadziwiająco szybko, a motocykl ani myśli zakręcać tak ciasno jak droga. Motocyklista wpada w panikę. Prawa ręka zwalnia gaz do zera, prawa stopa naciska pedał tylnego hamulca. Adios, amigo.

Odpowiedni motocykl

Mój pierwszy motocykl miał silnik o pojemności 150 cm³. Rok później przesiadłem się na maszynę o pojemności 305 cm³, potem — na 450, a później jeździłem na różnych motocyklach o silnikach 500, 750, 800, 900 i 1000 cm³. Kilka lat temu do mojej stajni dołączyłem szosowe enduro z silnikiem 350 cm³ i na nowo odkryłem, ile przyjemności daje jazda na mniejszej maszynie, tak po drogach, jak i w terenie. Na wspomnianą wyżej wyprawę w okolicy San Francisco wziąłem właśnie tę trzystąpiędziesiątkę. Pomyślałem, że ten motocykl równie dobrze sprawdzi się na krętych bocznych drogach, jak i w centrum miasta.

„Trzystapięćdziesiątka na drodze, którą jeżdżą wielkie sportowe maszyny? — popytacie może. — Czy kiedy cię mijają, pęd powietrza nie zdmuchiwał cię z drogi?” Owszem, początkowo pozostali uczestnicy wyprawy patrzyli na mnie z rozbawieniem. Przed wyruszeniem w drogę jeden z prowadzących zapytał o prędkość maksymalną i zasięg. Nie wiem, czy uwierzył, kiedy powiedziałem, że mogę jechać 110 km/godz., a zasięg na jednym baku paliwa to ponad 300 km. Natomiast to, co naprawdę zdziwiło pozostałych uczestników rajdu to fakt, że kiedy wjechaliśmy już na boczne drogi, moja trzystapięćdziesiątka bez problemu utrzymywała tempo narzucone przez grupę, a nawet wyprzedzała niektóre większe motocykle. Lżejszy motocykl może pokonywać zakręty tak samo szybko jak duży, a znacznie mniejsze jest ryzyko popełnienia błędu. Trzystapięćdziesiątka okazała się znakomitym wyborem zarówno na krętych drogach, jak i na autostradzie. Wcale nie żałuję, że nie zdecydowałem się na zabranie na tę wyprawę mojego smoka z silnikiem 1000 cm³.

Jeśli planujesz zmienić motocykl albo dodać nową maszynę do swojej stajni, zastanów się nad szosowym enduro z silnikiem od 350 do 650 cm³ albo nad sportowym motocyklem o pojemności 600 cm³. Jasne — jeśli zwykle jeździsz z pasażerem, jeśli poruszasz się wyłącznie drogami szybkiego ruchu albo zawsze wozisz ze sobą mnóstwo bagażu, to wielki turystyczny motocykl z silnikiem 1200 czy 1500 cm³ będzie właściwym wyborem. Nie zapominaj jednak, że średniej wielkości motocykle także mogą sprawić dużo frajdy. Poza tym, niezależnie od tego, na jaki motocykl się zdecydujesz, większość opisanych wcześniej technik jazdy pozostaje taka sama. Rozważmy kilka podstawowych sposobów pokonywania zakrętów, które pomogą nam uniknąć kłopotów i w pełni cieszyć się jazdą.

Odpowiednia prędkość

Większość z nas lubi czuć pod sobą potężny motocykl. Sprawia nam przyjemność pochylanie w skręcie ciężkiej maszyny i to niepowtarzalne uczucie, kiedy dodajemy gazu na prostej. Ale pamiętajmy, że świat motocykli nie ogranicza się do potężnych ścigaczy i „pierzdzikótek” z silniczkami od kosiarki do trawy. Pomiędzy tymi skrajnościami jest jeszcze dużo miejsca na czerpanie prawdziwej przyjemności z jazdy — jeśli tak do tego podejźmy, nie będziemy musieli nakręcać ryzyka do maksimum, żeby cieszyć się motocyklem. O tym tak naprawdę opowiada ta książka.

Mówimy tu głównie o technice jazdy. Kierowanie. Hamowanie. Praca gazem. Linie skrętu. Ale jazda na motocyklu to także kwestia rytmu. Przyjemność z jazdy zależy w dużej części od tego, czy potrafimy jechać z szybkością odpowiednią do okoliczności.

Wyobraź sobie muzyka, który gra każdy utwór tak samo: szybko i głośno. Szybkie allegro doskonale pasuje do „Lotu trzmiela” Rimskiego-Korsakowa, ale nie próbujmy grać w ten sam sposób bluesa czy kościelnego hymnu. Nastrój i typ utworu dyktuje właściwe dla niego tempo. Podobnie powinno być z jazdą na motocyklu. Szybkość jazdy powinna zależeć od drogi, sytuacji, motocykla, współtowarzyszy podróży, pogody, twój nastawienia. Sam powinienes określić, jaka jest właściwa szybkość na dzisiejszą przejażdżkę. Nie chodzi o to, jaka szybkość dozwolona jest na danej drodze, ale o to, jak wchodzisz w zakręty, jak używasz hamulców, jak pochylasz motocykl i pracujesz gazem.

Na przykład to, z jaką siłą naciskasz kierownicę, ma wpływ na to, jak szybko twój motocykl przechylił się w zakręcie. Naciśnij mocniej, a maszyna od razu się przechy-

li. Naciśnij delikatniej — przechylił się powoli. Naciśnij za mocno, a przednie koło ucieknie spod ciebie i znajdziesz się na asfalcie. Za lekko — a wjedziesz w krzaki, bo nie zdążysz zakręcić. Różne zakręty wymagają różnej prędkości. Eksperymentując z różnymi liniami pokonywania zakrętów, także musisz dostosować do nich szybkość.

Jak i kiedy hamować?

Jeśli sprawą numer jeden w motocyklowym survivalu jest umiejętność maksymalnie efektywnego hamowania, to drugie miejsce niewątpliwie zajmuje umiejętność takiego dobrania szybkości wchodzenia w zakręt, aby nie musieć potem ostro hamować. „Ściganci” mówią często o tzw. opóźnionym hamowaniu. Jednak w realiach drogi publicznej opóźnione hamowanie to znaczna utrata przyczepności i zbyt szerokie wejście w zakręt — jedno i drugie może nagle przerwać naszą przygodę z motocyklami... Właściwe wycucie czasu to podstawowa sprawa przy hamowaniu.

Kiedy hamujesz, jak szybko naciskasz dźwignię? Z jaką siłą? Jak szybko ją zwalniasz? Czy moment puszczenia dźwigni nie jest równie ważny jak sposób jej naciskania? Jeśli przedni hamulec jest wciśnięty do oporu, a przednie amortyzatory ściśnięte do maksimum, to nagle puszczenie hamulca sprawi, że przód motocykla podskoczy do góry, zaburząc równowagę i zmieniając przyczepność. Jeśli naciskamy na hamulec stopniowo, to tak samo go puścimy. Pamiętaj, że przez pierwszą sekundę hamowania trzeba naciskać hamulec stopniowo coraz mocniej, aż masa motocykla przesunie się na przednie koło. Spróbuj tak samo przez sekundę zwalniać hamulec i zastanów się, kiedy możesz zupełnie puścić dźwignię. To podstawowa sprawa — nie chcesz przecież marnować przyczepności na hamowanie, kiedy motocykl jest przechylony w skręcie. Doświadczony motocyklista ustala prędkość wchodzenia w zakręt dużo wcześniej i puszcza hamulec, zanim pochyli maszynę. Ewentualnie w czasie skrętu można lekko nacisnąć tylny hamulec, żeby silnik pchał nas do przodu bez zwiększania szybkości. „Opóźnione hamowanie” to wskazówka, że nie dostosowałeś prędkości do zbliżającego się zakrętu.

„A dlaczego nie można po prostu jechać spokojnym tempem, kontrolując szybkość manetką gazu?” — zapytasz. Wielu motocyklistów rzeczywiście tak robi, ale też wielu z tego powodu pakuje się w kłopoty, bo w razie niebezpieczeństwa ich odruchy nie uwzględniają ostrego hamowania. Jeśli chcesz się nauczyć ostro hamować, gdy pojawi się przed tobą niespodziewana przeszkoda, musisz wyrobić sobie odruch hamowania przednim hamulcem i używania obu hamulców przed wejściem w zakręt, nawet jeśli będzie to tylko lekkie dotknięcie dźwigni i pedału.

Jak i kiedy skręcać?

Mówiłem już o konieczności wchodzenia w zakręt z odpowiednią szybkością. Doskonałą wskazówką na temat tej szybkości jest to, co działo się na poprzednim zakręcie. Jeśli już po przechyleniu maszyny musiałeś odpuszczać gaz albo hamować, to znaczy, że wszedłeś w zakręt za szybko. Odpowiednia szybkość to taka, która pozwoli ci na stopniowe dodawanie gazu przez całą długość zakrętu. Zastanów się także, jak pokonujesz serię zakrętów. Jeśli zauważysz, że na drugim zakręcie jedziesz nieco za szeroko, na trzecim jeszcze szerzej, a na czwartym zahaczasz już o pobocze, to zna-

czy, że twój motocykl jedzie szybciej niż twoje szare komórki. Zwolnij trochę przed wejściem w kolejny zakręt, odzyskaj pełną kontrolę nad maszyną i ciesz się jazdą z nieco mniejszą szybkością, bardziej odpowiednią dla tempa twoich procesów myślowych.

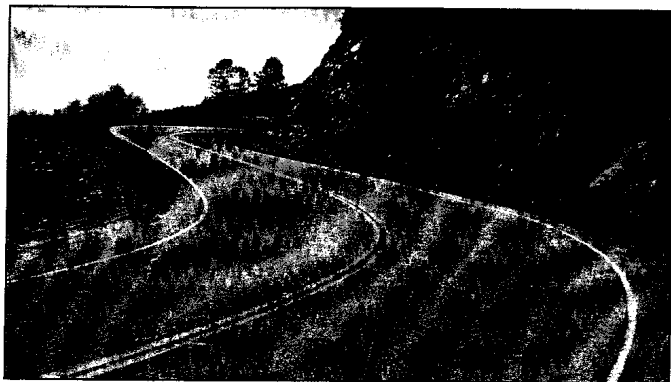
Jak i kiedy dodawać gazu?

Już o to pytałem i zapytam jeszcze nie raz: kiedy w czasie pokonywania zakrętu dodajesz gazu? Czy w połowie łuku odpuszczasz gaz i pozwalasz, żeby pracujący silnik wyhamował nieco motocykl? Czy dodajesz gazu dopiero po zakręcie, kiedy już podniesiesz maszynę z powrotem do pionu? Czy odpuszczasz gaz w momencie pochylenia motocykla i wejścia w zakręt? Pamiętaj — jeśli nie pokonujesz dziwnie ukształtowanego zakrętu na drodze biegnącej stromo w dół, to właściwy czas na użycie gazu jest wtedy, kiedy pochylasz motocykl w skręcie na długo, zanim osiągniesz apeks.

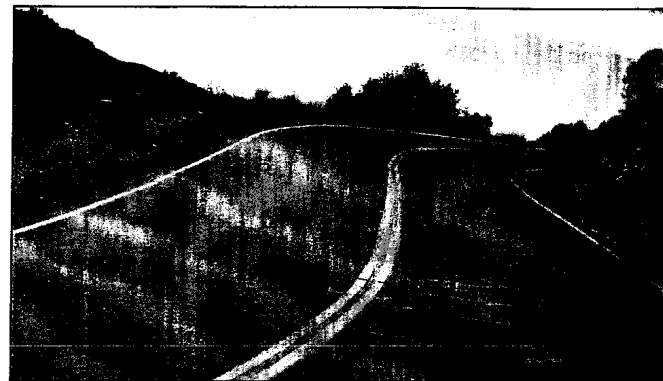
Jeśli zmniejszysz szybkość do tego stopnia, że możesz bezpiecznie pokonać zakręt, pochyl motocykl w łagodnym stabilnym łuku i jednocześnie zacznij dodawać gazu — zobaczysz, że wszystko pójdzie gładko. Oczywiście nie mówię tu o nagłym „kopie” i odkręceniu manetki do oporu, ale o delikatnym dodawaniu gazu przez całą długość zakrętu. Jeśli w połowie zakrętu wpadasz w panikę, bo motocykl jedzie zbyt szerokim łukiem, zastanów się nad tym, po jakiej linii pokonujesz zakręt i jak pracujesz gazem.

Jak i kiedy pochylać motocykl?

Nie pochylaj motocykla zbyt wcześnie, bo w ten sposób skierujesz go za bardzo w stronę wewnętrznej krawędzi zakrętu i kiedy dojedziesz do apeksu okaże się, że bierzysz zakręt zbyt szeroko. Opóźnij lekko wejście w zakręt, trzymając się zewnętrznej krawędzi swojego pasa ruchu, potem zdecydowanie pochyl motocykl, kierując się na „przesunięty apeks”. Lepiej naciskać dolną rączkę kierownicy zdecydowanie, ale



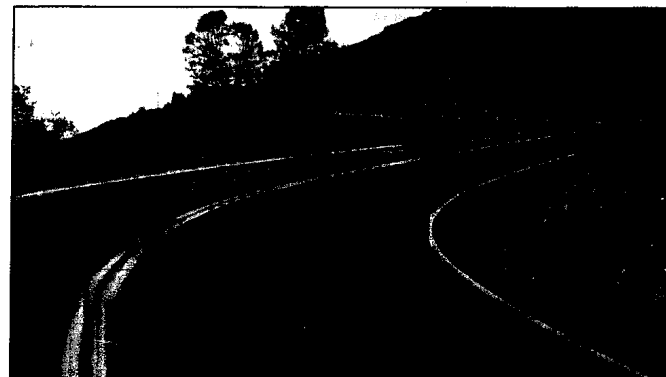
Wchodź w zakręt w lewo z prawej krawędzi pasa ruchu, przedtem wyhamuj do takiej prędkości, żeby móc dodawać gazu przez całą długość łuku



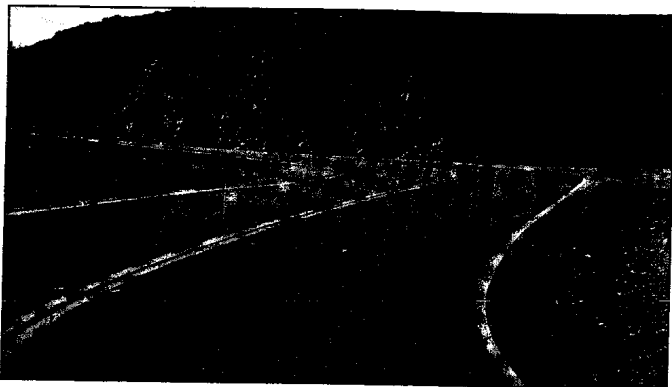
Jeśli zaczniesz skręcać zbyt wcześnie, twój motocykl skieruje się w stronę linii środkowej drogi



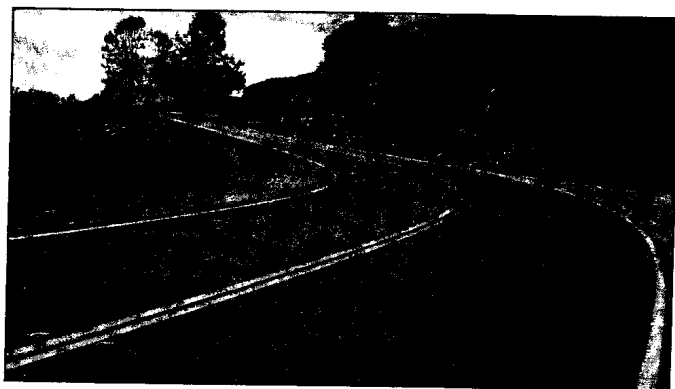
Zbliżając się do zakrętu w prawo wyhamuj do prędkości, przy której...



...będziesz mógł dodawać gazu, przez całą długość łuku. Kieruj się na „przesunięty apeks” umiejscowiony za zakrętem, za widocznymi tu skałami



Teraz widzisz zbliżający się zakręt w lewo, a za nim — kolejny w prawo. Skieruj się na zewnętrzną część pasa ruchu...



...i wyhamuj do prędkości, przy której będziesz mógł dodawać gazu pochylwszy motocykl w lewo. Kiedy tylko zobaczysz kolejny zakręt, powinieneś zacząć planować „okna wlotowe” i linie, po której go pokonasz

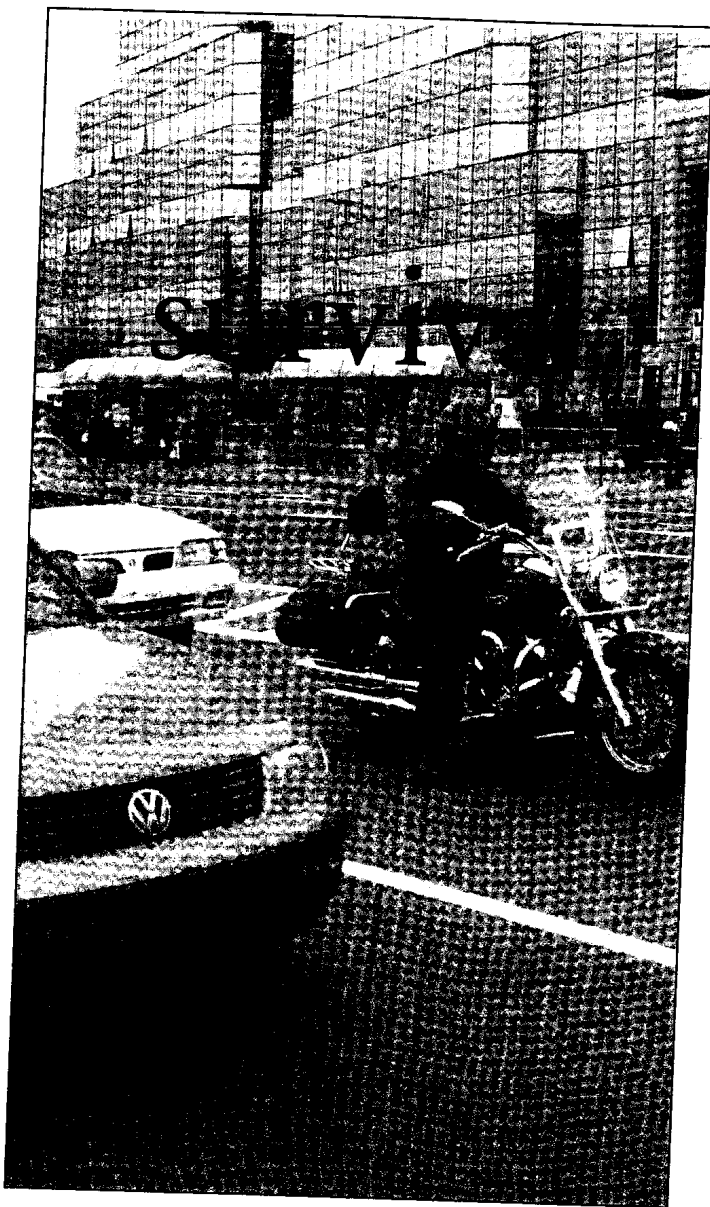
z wycuciem i przytrzymać odrobinę dłużej niż pochylać motocykl nagłym szarpnięciem — to uchroni cię przed chybotaniem, kiedy będziesz jechał po łuku.

Im łagodniej pochylasz motocykl, tym większy masz zapas przyczepności na zakręcie i tym mniejsze jest ryzyko poślizgu.

Kiedy już miniesz zakręt, czas wyprostować motocykl. Jeśli tylko nie musisz gwałtownie omijać przeszkody, to nie ma sensu ostro naciskać górnej rączki kierownicy, żeby szybko podnieść maszynę do pionu. Po prostu dodaj nieco gazu i pozwól, żeby motocykl sam się wyprostował na wyjściu z łuku. Jeśli nic nie nadjeżdża z przeciwka i nie ma żadnych problemów z nawierzchnią, możesz pojechać całą szerokością pasa. Wypróbuj to wszystko jadąc krętą drogą z dużą ilością zakrętów.

Ciesz się jazdą

Wszystko to ma prowadzić do czerpania większej przyjemności z jazdy — przyjemności wynikającej z pełnej kontroli nad motocyklem, a nie z tego, co pokazuje szybkościomierz. A podstawą pełnej kontroli jest umiejętność podejmowania odpowiednich czynności we właściwym czasie. Wiele z nas odkryje ze zdumieniem, że kiedy dostosują szybkość do warunków i okoliczności, będą nie tylko lepiej kontrolować motocykl, ale także szybciej wchodzić w zakręty. Szybka, ale w pełni kontrolowana jazda ulubioną krętą drogą na motocyklu, który posłusznie spełnia nasze polecenia — oto najprzyjemniejszy sposób spędzenia popołudnia.

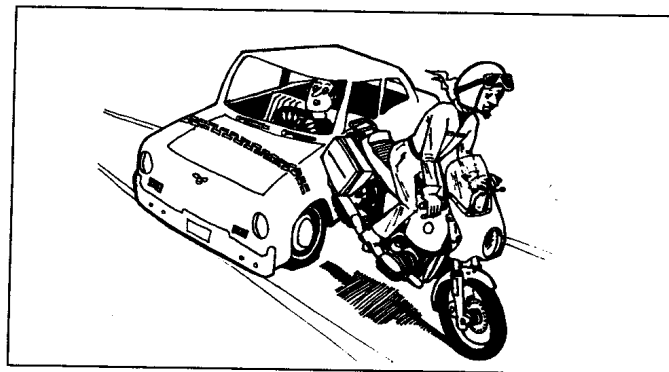


4

MIEJSKI SURVIVAL

► RUCH ULICZNY ◄

Zdarza mi się czasami jeździć na motocyklu po jakichś krajach na końcu świata. Takie wyprawy zawsze sprawiają mi dużo przyjemności, ale kiedy z nich wracam, po raz kolejny zaskakuje mnie to, co moi bliscy myślą o niebezpieczeństwach czyhających na motocyklistę za granicą. Kilka lat temu miałem okazję uczestniczyć w wyprawie po RPA na szosowym enduro BMW GS. Najczęstsze pytanie, jakie znajomi zadawali mi po powrocie brzmiało: „Nie bałeś się, że coś ci się stanie?”. Jasne, bałem się, że coś może mi się stać, ale bardziej niż zamieszek na tle rasowym bałem się zatłoczonych ulic w południowoafrykańskich miastach. Powiedzmy sobie szczerze: przedzianie się na motocyklu przez zatłoczone miasto jest zajęciem ryzykownym niezależnie od tego, w jakim kraju się to robi.



Oczywiście można zostać zamordowanym w Afganistanie czy uciepić w zamachu bombowym w RPA, ale znacznie większe jest prawdopodobieństwo zderzenia z taksówką we własnym mieście. Innymi słowy, możliwość napadu, postrzelenia, podpalenia czy wysadzenia w powietrze przez jakiegoś terrorystę-fanatyka nie jest

tym, czego najbardziej obawia się podróżnik. A podróżnik motocyklista na pierwszym miejscu wśród niebezpieczeństw — w dowolnym punkcie świata — stawia niewątpliwie ruch uliczny.

Dobra rada dla podróżników

Jeśli zatem naprawdę zależy ci na bezpieczeństwie, najlepsza rada, jakiej mogą ci udzielić, brzmi: (werble!) **NIE WJEŹDŹAJ DO MIAST!** Podróżuj gdzie tylko chcesz, ale trzymaj się z dala od wielkich miast. Miasto to strefa wojenna: samochody, ciężarówki, autobusy, pociągi, tramwaje, wózki zaprzężone w osiołki, rowery, dzieciaki na deskorolkach i najróżniejsze inne pojazdy kołowe wyraźnie starające się wjeżdżać na siebie nawzajem z możliwie dużymi prędkościami. To nie jest środowisko przyjazne motocyklistom.

...Ale i tak to zrobisz, prawda?

No dobra, wiem doskonale, że zignorujesz moją dobrą radę i nie ominiesz miasta. Może sam mieszkasz w wielkim mieście, a może na przedmieściach lub w okolicy i codziennie jeździsz motocyklem do pracy, bo to jedyny pojazd, który bez trudu możesz zaparkować? Albo może marzysz o tym, żeby zrobić sobie zdjęcie ze swoją maszyną na tle Statui Wolności, katedry Notre Dame czy Big Bena? A może po prostu trasa twojej podróży biegnie tak, że nie możesz ominąć ruchliwego centrum Chicago, Londynu czy Warszawy? Albo po prostu jesteś równie stuknięty jak ja i traktujesz motocykl jako zwykły codzienny środek lokomocji? Niezależnie od tego, co pcha cię na motocyklu do miasta, warto przyjrzeć się technikom przetrwania. A zatem zaparkuj maszynę w bezpiecznym miejscu, zaparz sobie dobrej herbaty (czy na co tam masz ochotę), znajdź wygodny hotel i weź książkę do ręki. Zaczynamy.

Niespodziewane kolizje

Pierwsze, co trzeba sobie uświadomić na temat „niespodziewanych kolizji”, to fakt, że najczęściej wcale nie są one tak „niespodziewane”, jak wydaje się ich ofiarom. Jeśli nagle zdasz sobie sprawę, że jedziesz prosto w boczne drzwi taksówki i masz jeszcze sekundę czy dwie do zderzenia, oczywiście to, co nastąpi potem, wyda ci się bardzo „niespodziewane”. Ale zwykle znajdujesz się w takiej sytuacji dlatego, że wcześniej nie obserwowałeś dostatecznie uważnie tego, co dzieje się przed tobą na drodze aż do momentu, kiedy było już za późno. Jeśli wiesz, gdzie patrzeć, jak patrzeć i na co zwracać uwagę, zwykle możesz przewidzieć potencjalną kolizję przynajmniej na kilka sekund wcześniej. A kiedy już widzisz, co się dzieje, zazwyczaj możesz zareagować tak, by uniknąć wjechania w kłopoty.

Jedną z przyczyn, dla których miasto jest tak niebezpieczne, jest liczba pojazdów poruszających się jednocześnie po ulicach. Mamy tu wiele pasów ruchu, mnóstwo samochodów jadących we wszystkich kierunkach, przejeżdżających w poprzek na skrzyżowaniach, parkujących „na drugiego”, pieszych wchodzących na jezdnię, agresywnie jeżdżących rowerzystów, ryczące ciężarówki, dziury w jezdni mogące położyć człowieka, a do tego miliony znaków drogowych i sygnałów, z których połowa ustawiona jest tylko po to, żeby wprowadzić jeszcze większe zamieszanie. Wszystko,

co widać przed nami, wymaga uwagi i skupienia, bo potencjalnie może narobić nam kłopotu. Paradoks polega na tym, że powinniśmy uważać na wszystkie zagrożenia jednocześnie, ale zwykle jest ich po prostu za dużo, żeby na raz je ogarnąć. Zastanówmy się, jak sobie z tym paradoksem poradzić.

Pierwszy sposób polega na tym, żeby jakoś podzielić możliwe zagrożenia. Chociaż pozornie wygląda to tak, że wszystko dzieje się jednocześnie, w rzeczywistości potencjalne niebezpieczeństwa są od siebie oddzielone w czasie — choćby o kilka metrów czy ułamek sekundy. Nie jesteśmy w stanie skłonić innych kierowców, żeby utrzymywali dystans albo jechali wolniej, ale możemy obserwować ich zachowania z większej odległości albo o wiele wcześniej, ogarniając wzrokiem większy odcinek drogi.

Sztuka polega na tym, żeby oceniać sytuację na drodze nie tuż przed motocyklem, ale da-a-a-leko przed sobą. Im większa odległość dzieli cię od źródła potencjalnych kłopotów, tym więcej masz czasu na analizę sytuacji, podjęcie odpowiedniej decyzji i działanie. Nie będziesz musiał działać w panice w ostatniej chwili — zamiast tego lekko skorygujesz kurs czy szybkość i unikniesz niebezpieczeństwa. Eksperti od bezpieczeństwa na drogach radzą często, aby oceniać sytuację na 12 sekund do przodu. Chodzi o odcinek, który przejedziesz w ciągu 12 sekund — to zwykle taka odległość, z jakiej możesz jeszcze rozróżnić szczegóły. Inaczej mówiąc, każdy potencjalny problem należy zauważyć i zacząć analizować na 12 sekund wcześniej niż stanie się naprawdę niebezpieczny.

12 sekund wcześniej

Analizowanie drogi z 12 sekundowym wyprzedzeniem to bardzo dobry zwyczaj, pod warunkiem, że mamy na myśli coś więcej niż tylko gapienie się na drogę z wytrzeszczonymi oczyma. Musimy naprawdę obserwować drogę. Obserwować, czyli cały czas omiatać wzrokiem teren przed nami i na bieżąco oceniać to, co się dzieje.

Przećwicz to od razu: cofnij się do poprzedniego paragrafu i przeczytaj go raz jeszcze, ale tym razem czytaj po jednej linijce, po czym odrywaj wzrok od tekstu i rozglądaj się przez dwie sekundy oceniając, co się wokół ciebie dzieje, a dopiero potem przechodź do następnej linijki. Sprawdź, czy analizując otoczenie (Która jest godzina? Jaki program leci w telewizji? Kto poza tobą jest w pokoju? Jaki był kolor tego samochodu, który przejechał za oknem? Jakie obrazy wiszą na ścianie?) potrafisz jednocześnie rozumieć i zapamiętać to, co czytasz. Niełatwe, prawda? Mamy tendencję do koncentrowania się na jednej czynności: albo rozglądamy się i przestajemy czytać, albo zagłębiaamy się w lekturze i przestajemy analizować otoczenie. Czy to nie przypomina sytuacji, kiedy jednocześnie musimy kierować motocyklem i obserwować, co się dzieje wokół? Zauważ: kiedy raz rozejrzysz się wokół siebie i zanotujesz w pamięci, która godzina i kto jeszcze siedzi w pokoju, masz już pojęcie o swoim otoczeniu. Teraz wystarczy raz na jakiś czas rozejrzeć się, aby stwierdzić, co się zmienia.

Podobnie jest na ulicy. Musimy uważać na wszystko, co się dzieje, ale skupiać się przede wszystkim na tym, co potencjalnie może nam zagrażać. Na przykład ten grzechoczący tir załadowany samochodami na sąsiednim pasie może zwracać naszą uwagę, ale wystarczy dwa czy trzy spojrzenia, aby upewnić się, że nie stanowi zagrożenia. Z kolei samochód, który spokojnie nadjeżdża z przeciwka, wcale nie przyciąga uwagi, lecz wiemy przecież, że samochody skręcające w lewo są częstą przyczyną wypadków motocyklowych, dlatego należy się na nim skupić bardziej niż na tirze.



Skrzyżowania to niebezpieczne strefy, musisz na nich szczególnie uważać

Niebezpieczne strefy

Skrzyżowania to strefy, w których musimy naprawdę uważać. Kierowcy, którzy nie potrafią dobrze ocenić sytuacji, łatwo popełniają błędy na skrzyżowaniach. Cofają się innym prosto na maskę, niespodziewanie zawracają, nagle hamują albo przejeżdżają na czerwonym świetle. Zauważmy, że ze skrzyżowaniem mamy do czynienia wszędzie, gdzie drogi różnych pojazdów przecinają się — nie tylko tam, gdzie spotykają się dwie szerokie ulice, ale także na przecięciu pasów ruchu na parkingu przed supermarketem. Warto zapamiętać: 3/4 wszystkich wypadków motocyklowych to zderzenia z samochodami. 1/4 wszystkich wypadków motocyklowych to efekt tego, że kierowca jadący z przeciwka niespodziewanie skręca w lewo przecinając pas, po którym jedzie motocyklista.

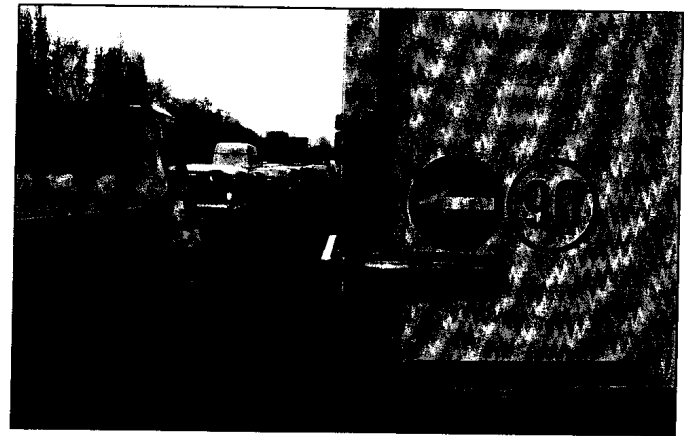
Warto także zauważyć, że zderzenia z samochodami niespodziewanie wyjeżdżającymi z prostopadłych ulic to duży procent wszystkich wypadków na skrzyżowaniach i jedna z najczęstszych przyczyn śmiertelnych wypadków motocyklistów. Nieważne, kto jest winien i kto miał pierwszeństwo — to motocyklista odniesie najcięższe obrażenia.

Trzymać się z dala od zagrożenia

Skoro możemy w myśli oddzielić sytuacje niebezpieczne od mniej niebezpiecznych, możemy także w rzeczywistości „oddalić się” od potencjalnych niebezpieczeństw. Możemy pokierować motocyklem tak, aby oddalić się od źródła zagrożenia, możemy także oddzielić od siebie poszczególne niebezpieczeństwa zmieniając pas ruchu czy szybkość. Jeśli na przykład ten rozklekotany tir wyładowany samochodami za bardzo przyciąga naszą uwagę, możemy przyspieszyć, zwolnić lub zmienić pas, aby się od niego oddalić. Podobnie możemy oddalić się od zbyt wolno jadącego samochodu, za którym tworzy się kolejka pojazdów i potencjalne kłopoty albo zmienić

pas, żeby przejechać dalej od zderzaka samochodu, który właśnie wyjeżdża z bocznej ulicy.

Skoro skrzyżowania same w sobie są dostatecznie niebezpieczne, postarajmy „oddalić się” od innych zagrożeń, zanim na nie wjedziemy. Jeśli na ogonie siedzi mi agresywny kierowca albo po przyległym pasie jedzie inny pojazd, który właśnie mnie wyprzedza, dobrze byłoby zwiększyć dystans od tych niebezpieczeństw. Jeśli tylko jest to możliwe, staram się trzymać z daleka od ciężarówek i autobusów — przede wszystkim dlatego, że zasłaniają mi widok na drogę. Nie chciałbym być ofiarą wypadku, dlatego wolę unikać zwłaszcza takich sytuacji, w których różne niebezpieczeństwa sumują się. Wolę w pełni kontrolować sytuację, aby ciągle zwiększać swoje szanse. Nie mam zamiaru dać się zepchnąć z drogi ani zablokować.



Unikaj jazdy za ciężarówkami czy autobusami, które ograniczają twoje pole widzenia

Nie zauważyłem...

Jeśli zdarzy się, że stuknął cię inny użytkownik drogi, zwykle usłyszysz standardową wymówkę: „Nie zauważyłem, że jedziesz”. Bywa, że taki kierowca, patrząc na nieszczęsnego motocyklistę leżącego pod pogiętym motocyklem, sam sobie przeczy mówiąc: „Kurczę, nie widziałem cię! Jechałeś tak szybko, w dodatku jesteś ubrany na czarno, a poza tym nie miałeś włączonego światła...”. Oczywiście zdarzają się sytuacje, kiedy kierowca naprawdę nie zauważy jadącego motocyklisty, ale wielu doświadczonych miłośników dwóch kółek ma często wrażenie, że takie tłumaczenie to tylko wykręty. No cóż, kiedy kierowca nagle skręci w lewo tuż przed jadącym z przeciwka motocyklem i nie zdąży przejechać, doprowadzając do wypadku, nie oczekujemy, że powie: „Tak, widziałem cię, ale spieszę się bardzo i miałem nadzieję, że zjedziesz mi z drogi”.

Wymówka „Nie widziałem...”, bez przerwy powtarzana przez kierowców, którzy potracili motocyklistów sprawia, że niektórzy eksperci od ruchu drogowego naprawdę uwierzyli w to, że motocykle na drodze są słabo widoczne. Teoretycznie zatem

wyjściem z sytuacji byłoby stać się bardziej widocznym. Motocyklistom sugeruje się noszenie odblaskowych strojów, kamizelek lub innych dodatków, oślepianie wszystkich na drodze włączonym na stałe długim światłem, a na dodatek przykręcenie do tylnego błotnika dużego wizerunku Yosemite Sama z kreskówek o Króliku Buggsie z napisem: „Odczep się!”.

Wielu z moich przyjaciół, z którymi przejechałem mnóstwo kilometrów po różnych drogach świata, przewraca oczami na samą myśl o tych odblaskowych ciuchach. „Nie będziemy nosić ubranek z różowej skóry” — kpią. Kto wie, może ci wyjadacze mają bardziej realistyczne spojrzenie na mit „Nie zauważyłem...” i uważają, że odblaskowe gadżety to raczej talizman niż rzeczywista ochrona, że — podobnie jak magiczne amulety — mają chronić przed niebezpieczeństwem nie wymagając żadnego wysiłku od samego motocyklisty. Odblaski bazują na podstawowym założeniu, że kierowca zjedzie motocyklistę z drogi, jeśli tylko będzie go widział. Weterani dwóch kółek wiedzą, że naprawdę skuteczną metodą uniknięcia kolizji jest gotowość szybkiego zjechania z drogi kierowcy samochodu — wszystko jedno, czy nas widzi, czy nie.

Trzeba jednak dodać, że nie każdą sytuację jesteśmy w stanie w pełni kontrolować. Może nam się to nie podobać, ale czasami jesteśmy uzależnieni od tego, czy inny kierowca uważa i myśli, czy nie. Fakty są takie, że motocykl naprawdę jest mniejszy i wyższy od samochodu, toteż rzeczywiście, zwłaszcza na zatłoczonej ulicy, trudniej go zauważyć. Inni kierowcy często naprawdę nie wiedzą, jak szybko zbliża się do nich motocykl — bo pojedynczy reflektor o średnicy kilkunastu centymetrów nie jest dobrą wskazówką o szybkości pojazdu. Zatem może jednak warto być nieco lepiej widocznym na drodze — na wypadek spotkania z takim kierowcą, który naprawdę chce uniknąć kolizji. Co ważniejsze, jeśli dopiero uczysz się jeździć po mieście, twoje bezpieczeństwo naprawdę zależy od reakcji innych kierowców, powinienes zatem trochę im pomóc, stając się tak widocznym jak to tylko możliwe. Niezależnie jednak od poziomu twoich umiejętności, musisz zastanowić się nad tym, jak być widocznym na drodze na tyle, na ile jest to potrzebne i nie przekracza granic twojej wrażliwości.

Jeśli sądzisz, że warto byłoby poprawić swoją widoczność — oto kilka rad:

- Możesz kupić kombinezon ochronny w jasnych kolorach: jasnobrązowy, srebrny, żółty, jasnoniebieski. Jeśli nosisz ciemny skórzany strój, dodaj do niego odblaskowe paski albo kamizelkę;
- Wybierz kask w jasnych żywych kolorach albo z jasnymi wzorami.
- Kiedy kupujesz nowy motocykl albo malujesz stary, który wyblakł od słońca, wybierz jasną paletę barw;
- Zamontuj z przodu halogeny świejące tak szeroko, jak to tylko możliwe (i dozwolone);
- Jeśli planujesz jazdę nocą, naklej odblaskową taśmę na tylne sakwy, zbiornik paliwa i kask. Zamontuj także kilka dodatkowych, szeroko rozstawionych czerwonych świateł z tyłu.

Kto nie manewruje, ten ginie

Sugerowałem, że rozsądny motocyklista stara się wprowadzać niewielkie korekty kursu i szybkości, aby uniknąć niebezpieczeństwa, a także w miarę możliwości rezy-

gnuje z gwałtownych manewrów. No dobrze, przyznam się — to nie do końca prawda. Możemy nauczyć się unikać większości wypadków, ale od czasu do czasu znajdziemy się w niebezpiecznej sytuacji, której nie mogliśmy wcześniej dostrzec ani przewidzieć. Wielki kamień nagle spada na górską drogę tuż przed tobą. Czarny koń, który uciekł z zagrody, wybiega na drogę w czasie ciemnej deszczowej nocy. Kiedy nagle zdasz sobie sprawę, że od zderzenia dzieli cię dwie sekundy, zrobisz dokładnie to, co podpowiedzą ci twoje odruchy. Jeśli masz odruch używania przedniego hamulca do granicy przyczepności — naciśniesz go, zanim zdążyś pomyśleć. Jeśli masz odruch pochylenia motocykla w szybkim uniku — będziesz natychmiast próbował wyminąć przeszkodę. Dlatego właśnie powtarzam do znudzenia tę samą radę: ćwicz manewry pomocne w niebezpiecznych sytuacjach, takie jak ostre hamowanie i uniki przynajmniej raz w roku, a prawidłowe pokonywanie zakrętów nawet wtedy, kiedy nie musisz. Jednak survival w mieście wymaga czegoś więcej niż tylko perfekcyjnego opanowania manewrów awaryjnych. Musisz zdawać sobie sprawę tego, co się dzieje na drodze i nauczyć się przewidywać, co może się stać za chwilę.

► POTRZASKI SKRZYŻOWAŃ ◀

Miasta są pełne potrzebów, w które łatwo może wpaść nieuczony motocyklista. Kolizje z innymi pojazdami są wysoko na liście niebezpieczeństw. Początkujący myślą, że utrzymanie motocykla oponami do dołu to przede wszystkim kwestia umiejętności zachowania równowagi, zmian kierunku jazdy i pracy gazem. Jednak doświadczenie szybko uczy, że spryt i inteligencja są równie ważne jak umiejętność manewrowania.



Typowy kierowca skręcający w lewo

Potrzaski na skrzyżowaniach często przybierają postać samochodu, który pozornie czeka, aż przejedziemy. Nagle samochód wjeżdża na nasz pas i pstryk! Potrząsk się zamyka. Statystyki mówią, że 2/3 wypadków motocyklowych — w tym połowa

	Wszystkie wypadki	Wypadki śmiertelne
skrzyżowanie z droga nieprostopadłą	3%	4%
skrzyżowanie typu T	10%	7%
alejka, podjazd	13%	17%
skrzyżowanie typu X	38%	22%
teren poza skrzyżowaniami	33%	50%

Teren, na którym zdarzył się wypadek

okolice biur, centrów handlowych	37%
dzielnice mieszkalne	32%
dzielnice apartamentowców	9%
tereny przemysłowe	8%
tereny wiejskie	7%
okolice szkół	4%

wszystkich wypadków śmiertelnych! — ma miejsce na skrzyżowaniach. Nieuważnemu motocykliście pozostają dwie sekundy na uniknięcie wypadku, a wielu nowicjuszy w takiej sytuacji wali w bok wyjeżdżającego przed nich samochodu nawet nie zdążywszy sięgnąć do dźwigni przedniego hamulca.

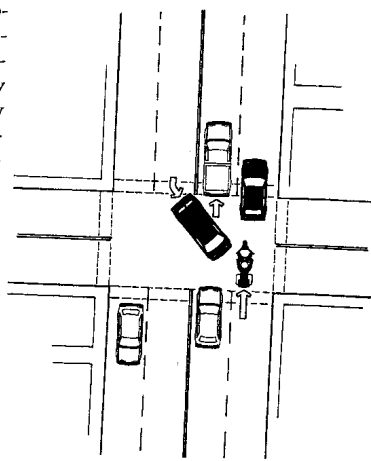
Jeśli mamy nauczyć się unikać takich potrzasków, musimy wyćwiczyć kilka podstawowych strategii unikania kolizji. Zdefiniujemy najpierw, co to jest skrzyżowanie, żebyśmy mieli pewność, że mówimy o tych samych sytuacjach, a potem przyjrzymy się różnym rodzajom wypadków, które na tych skrzyżowaniach mają miejsce. W końcu zastanówmy się nad taktyką unikania zderzeń.

Przez skrzyżowanie rozumiem każde miejsce, w którym spotykają się dwie drogi, ulice czy pasy ruchu, włączając w to także wjazdy na stacje benzynowe, alejki, podjazdy, pasy ruchu na parkingach przed supermarketami i każde inne miejsce, w którym jeden pojazd może przeciąć drogę innemu. Na rysunku obok widzimy różne

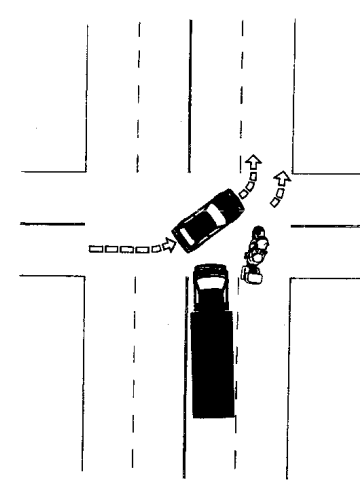
rodzaje skrzyżowań i odsetek ogólnej liczby wypadków i wypadków śmiertelnych, które zdarzają się na każdym z nich.

Według raportu Hurta, do około połowy wszystkich wypadków z udziałem motocykli dochodzi z winy innych użytkowników dróg, najczęściej kierowców samochodów, którzy wymuszają pierwszeństwo przejazdu. Jeśli porównamy ilość wszystkich wypadków z ilością wypadków śmiertelnych okaże się, że na alejkach i podjazdach ma miejsce tylko 13% wypadków, ale że wypadki śmiertelne w takich miejscach stanowią już 17% wszystkich. Niewątpliwie powinniśmy zwracać większą uwagę na samochody wyjeżdżające z podjazdów. Pełne skrzyżowania (zwane „skrzyżowaniami X”, czyli miejsca, gdzie przecinają się dwie drogi lub ulice) to punkty, gdzie zdarza się najwięcej wypadków, w tym 22% śmiertelnych. Zacznijmy zatem od takich właśnie skrzyżowań.

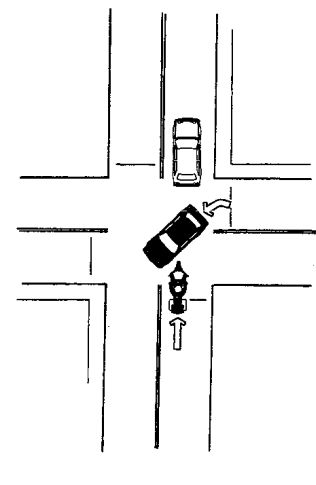
Aż 28% kolizji motocykli z samochodami ma miejsce wtedy, kiedy kierowcy samochodu skręcają w lewo. Typowy wypadek wygląda tak, że samochód skręca w lewo przed jadącym z przeciwka motocyklem, który uderza w jego prawy bok.



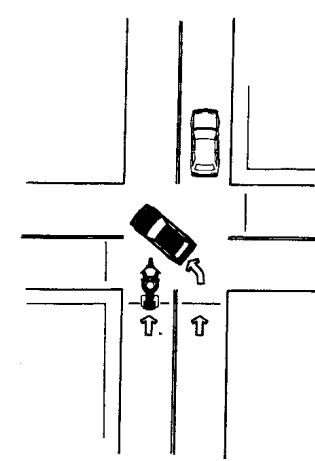
Typowa sytuacja z kierowcą skręcającym w lewo



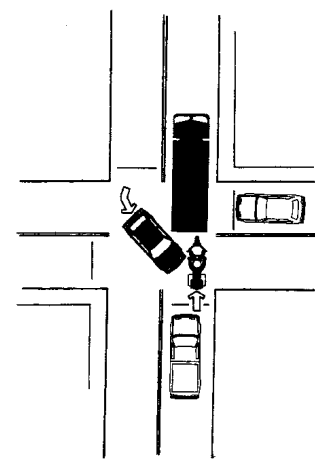
Kierowca skręcający w lewo z ulicy po twojej lewej stronie



Kierowca skręcający w lewo z ulicy po twojej prawej stronie



Kierowca skręcający w lewo z ulicy jednokierunkowej



Oto, dlaczego błędem jest przejeżdżanie skrzyżowań za autobusem czy ciężarówką

Zwykle kierowca skręcający w lewo nadjeżdża z przeciwnika, jest jednak kilka wariantów tej sytuacji, którym również powinniśmy się przyjrzeć. Samochód może skręcać w lewo także z ulicy prostopadłej do naszego kierunku jazdy — czy to z lewej, czy z prawej strony. Jeśli widoczność na skrzyżowaniu ograniczają autobusy, ciężarówki lub zaparkowane samochody — może się zdarzyć, że taki pojazd pojawi się na naszym pasie zupełnie niespodziewanie.

Inną pułapkę może stanowić samochód jadący prawym pasem ulicy jednokierunkowej, który nagle skręca w lewo przed nosem motocyklisty.

Jeśli spróbujemy wyobrazić sobie strategię unikania takich wypadków, zauważymy, że może do nich dojść tylko wtedy, kiedy żaden z kierujących nie próbował przewidzieć problemu i ocenić sytuacji. Motocykliści opowiadający, że od momentu, kiedy zobaczyli niebezpieczeństwo do momentu, kiedy uderzyli w samochód minęły zaledwie dwie sekundy — przyznają tym samym, że nie patrzyli dostatecznie daleko przed siebie, nie wiedzieli, na co zwracać uwagę albo nie wierzyli, że może dojść do zdarzenia.

Podnieś oczy

Mówiłem o zasadzie analizowania sytuacji na drodze na 12 sekund do przodu. Przy szybkości 65 km/godz. 12 sekund to dobrze ponad 200 m! Jeśli pojazdy na drodze lub inne przeszkody sprawiają, że nie jesteś w stanie objąć wzrokiem takiego dystansu — zwolnij. To da ci w razie czego więcej czasu na reakcję. Duże pojazdy mogą bardzo ograniczyć twoją widoczność, a także sprawić, że inni kierowcy nie będą widzieć ciebie.

Uważaj na przejeżdżające ciężarówki i autobusy czekające na możliwość skrętu. Problem nie polega jedynie na tym, że nie widzisz, co się dzieje za nimi, ale także na tym, że inni kierowcy nie widzą ciebie schowanego za ciężarówką czy autobusem. Kierowca, który na przeciwnym pasie czeka na możliwość skrętu w lewo może założyć, że za autobusem jest dosyć miejsca, by skręcić. Rozsądni motocykliści nigdy nie jadą tuż za dużymi pojazdami — autobusami czy ciężarówkami.

Aby wcześniej rozpoznać kierowców mogących skręcać w lewo, zwróć uwagę na istotne wskazówki:

- Pojazd, który wjeżdża na skrzyżowanie, zaczyna zwalniać;
- Maski obniżają się lekko, kiedy kierowca wciska hamulce;
- Samochód wjeżdża na pas do skrętu w lewo albo trzyma się blisko środkowej linii;
- Przednie koła skręcają w twoją stronę.

Oczywiście kierowca powinien wrzucić kierunkowskaz, ale nawet włączony migacz nie da ci dokładnej informacji o tym, kiedy samochód zaczyna skręcać. Niektórzy eksperci radzą utrzymywać kontakt wzrokowy z tamtym kierowcą, ale kontakt wzrokowy nie daje gwarancji, że kierowca mimo wszystko nie skręci. Kiedy już stwierdzisz, że jadący z przeciwnika samochód może skręcić na twój pas, musisz zorientować się, czy rzeczywiście zaczyna to robić, czy czeka, żeby cię przepuścić. Za chwilę przyjrzmy się dokładnie technikom unikania kolizji.

Alejki i podjazdy są miejscem nieproporcjonalnie dużej liczby śmiertelnych wypadków m.in. dlatego, że zwykle je lekceważymy. Są wąskie i często schowane mię-

dz budynkami, więc musisz szczególnie uważnie wypatrywać jakichkolwiek oznak tego, że za chwilę może z nich wyjechać samochód. Wskazówki mogą być bardzo nieznaczące: blysk światła odbitego od chromowanego zderzaka czy zatrzymujący się na moment przechodnie. Alejki, podjazdy i ulice po prawej stronie drogi są potencjalnie bardziej niebezpieczne, bo wynurzające się z nich samochody wjeżdżają bezpośrednio na twój pas ruchu. Unikanie jazdy przy samym krawężniku zdecydowanie zwiększa szanse uniknięcia kolizji z samochodem, który niespodziewanie wyjedzie na ulicę.

Kiedy obserwujesz samochody stojące u wylotu bocznych uliczek, patrz na szczyt przedniego koła. Szczyt koła porusza się dwukrotnie szybciej niż zderzak, więc szybciej zauważysz jego ruch, kiedy samochód zacznie jechać do przodu.

Jasne — zgodnie z przepisami możesz mieć na skrzyżowaniu pierwszeństwo przejazdu, ale pierwszeństwo to mała pociecha, kiedy czekasz na karetkę pogotowia. Kiedy nie jesteś w stanie dojrzeć, co dzieje się na 12 sekund przed tobą, co należy zrobić? Właśnie tak — zwolnić, aby mieć więcej czasu na reakcję na „nieznane”, zmieniń pozycję na drodze na taką, która maksymalizuje pole widzenia i być gotowym na szybkie zjechanie z drogi większemu od siebie.

Jak zbliżać się do skrzyżowań

Jeśli dojeżdżasz do skrzyżowania, na którym — jak sądzisz — może dojść do kolizji, przygotuj się do manewrów, które pozwolą jej uniknąć. Wbij sobie do głowy, że droga hamowania zależy od twojej szybkości, czasu reakcji i umiejętności, ale także od tego, czym właśnie jedziesz. Ustaw się tak, żeby mieć jak najlepszą widoczność i być jak najdalej od innych pojazdów. Jeśli na przykład budynki czy duże pojazdy zasłaniają ci widok na ulicę po prawej stronie, możesz poprawić sobie widoczność przejeżdżając na lewą stronę swojego pasa ruchu albo na lewy pas, jeśli jedziesz ulicą dwupasmową. To samo odnosi się do wąskich alejek i podjazdów.

Im szybciej jedziesz, tym dłuższą masz drogę hamowania, nawet jeśli dysponujesz znakomitą refleksą i bezbłędną techniką. Droga hamowania wydłuża się prawie dwukrotnie przy każdym zwiększeniu szybkości o 15 km/godz. Na przykład jeśli jedziesz 50 km/godz., na zatrzymanie motocykla potrzebujesz około 13 m, ale już przy szybkości 65 km/godz. — około 25 m. Wniosek — przy zwykłych miejskich prędkościach zwolnienie o głupie 15 km/godz. może skrócić drogę hamowania o jakieś 12 m, czyli o szerokość kilku pasów ruchu. Nie musisz telepać się po mieście z szybkością 40 km/godz., ale jeśli dojeżdżasz do ruchliwego skrzyżowania, zwolnienie o 15 km/godz. może oznaczać różnicę między kolizją a ostrym hamowaniem. Pamiętaj też, że musisz nacisnąć dźwignię, aby hamulce zaczęły w ogóle działać. Twój czas reakcji, zanim naciśniesz hamulce, może dodać pół sekundy albo więcej do drogi hamowania, jeśli nie trzymasz palców na dźwigni hamulca. Wydaje się, że pół sekundy to bardzo mało, ale przy szybkości 65 km/godz. te pół sekundy to niemal 10 m. A niezależnie od tego, kiedy naciśniesz hamulce pamiętaj, że droga hamowania zależy także w dużym stopniu od twoich umiejętności i motocykla, na którym jedziesz.

Motocykliści, którzy nigdy nie ćwiczyli szybkiego zatrzymywania motocykla jadącego z szybkością 65 km/godz., zwykle nie potrafią zrobić tego naprawdę sprawnie. Na kursach jazdy dla zaawansowanych często okazuje się, że nawet weterani nie potrafią ostro zahamować bez poślizgu tylnego koła albo nie wiedzą, jak ostro hamo-

wać na łuku nie tracąc kontroli nad motocyklem. Jeśli sama myśl o ćwiczeniu ostrego hamowania niepokoi cię, to może właśnie powinieneś je poćwiczyć, zanim będziesz musiał sprawdzić swoje umiejętności w praktyce na ulicy.

Przypomnę raz jeszcze: w nagłych, nieprzewidywanych okolicznościach działamy odruchowo. Wielu motocyklistów zbyt rzadko używa przedniego hamulca albo nie używa go w ogóle. Dlatego niektóre motocykle mają zintegrowany układ hamulcowy, który automatycznie przenosi siłę hamującą także na przednie koło nawet wtedy, kiedy motocyklista hamuje tylko tylnym hamulcem. Ale naprawdę szybkie zatrzymanie maszyny wymaga użycia dźwigni przedniego hamulca, a nie tylko naciśnięcia pedału.

Niektórzy z nas wydali grube pieniądze na motocykl z systemem ABS i wydaje im się, że nie muszą już ćwiczyć hamowania, bo ABS na pewno uchroni ich przed poślizgiem. Fakt, ABS pomoże uniknąć poślizgu, jeśli za ostro zahamujesz na śliskiej nawierzchni, ale nie uchroni przed nim, kiedy ostro zahamujesz przechylny w skręcie. Nawet na prostej najefektywniejsze jest hamowanie na granicy uruchamiania się ABS. ABS to nie jest skrót od „Automatyczny Błyskawiczny Stop”. Zatem wszystko jedno, czy twój motocykl ma zintegrowany układ hamulcowy, ABS, czy zwykłe hamulce — musisz nauczyć się ostrego hamowania tak na prostej, jak i na zakręcie.

Możliwości

Zsumujmy te techniki i zobaczmy, jak wpływają na drogę hamowania motocykla jadącego ze zwykłą, „uliczną” szybkością 55–70 km/godz.

Technika	Ścieżka
Brak zwalniania i hamowania	12 m
Brak zwalniania, hamowanie na dźwigni hamulca	12 m
Nieba technika hamowania	17 m
Dobra technika hamowania	17 m
Złoty środek między drogą hamowania	30,7 m

Jedziesz tam, gdzie patrzysz

Pamiętaj — motocykl ma tendencję do jechania tam, gdzie kierujesz wzrok. Jeśli gapisz się w lewo na samochód, który może za chwilę skręcić, motocykl potoczy się w jego stronę. Jeśli więc hamujesz, żeby nie wjechać w prawe przednie drzwi skręcającego w lewo samochodu, czy nie byłoby sensowniej skupić wzrok na jezdni przed samochodem — tam, gdzie chcesz się zatrzymać — zamiast na samej przeszkodzie?

Ćwiczenia

Żeby wyrobić sobie dobre odruchy, mądrzy motocykliści ćwiczą uniki i ostre hamowanie przynajmniej raz w roku. I bardzo słusznie, ale nie zapomnij o możliwości profesjonalnego doszkolenia się. Niektórzy z nas, co roku czy co dwa lata biorą udział w kursach dla zaawansowanych, traktując to jako sposób na odświeżenie dobrych nawyków. Jeśli chcesz znaleźć takie kursy, poszukaj w internecie na stronach poświęconych motocyklom. Niezależnie od tego, czy zdecydujesz się na kurs, czy będziesz

ćwiczył sam, wyrabiaj w sobie odruch używania przedniego hamulca i hamowania przed zakrętem, zanim pochylisz motocykl. W krytycznej sytuacji to odruchy zdecydowały, jak się zachowasz. Tak jak napisałem na początku tego rozdziału, unikanie miejskich potrzasków polega nie tylko na sprawnych manewrach, ale także na szybkim myśleniu.

►PODMIEJSKI SURVIVAL◀

Wielki Wiesio nie może sobie znaleźć miejsca, od kiedy we wtorek obejrzał w telewizji motocyklowe wyścigi na szosie. Jego prawa ręka mimowolnie dodaje gazu, a myśli błądzą po krętych drogach. Kiedy zatem zbliża się weekend, Wiesio sprawdza opony i poziom oleju, zakłada sakwy, czyści skórzany kombinezon i jeszcze raz poleruje kask.

Czwartkowa prognoza pogody zapowiada słońce w piątek, ale deszcz w sobotę. Kończąc oporządzać motocykl Wiesio usiłuje wymyślić możliwie wiarygodną chorobę, którą mógłby podać jako usprawiedliwienie nieobecności w pracy. Prognoza pogody pomaga mu podjąć decyzję — w piątkowy poranek, zamiast do pracy, Wiesio kieruje motocykl w stronę wyjazdu z miasta. Cały czas przebijając się przez irytująco zatłoczone ulice, pomiędzy wlokącymi się okropnie samochodami, pokonuje w myśli ostre zakręty wymagowanego wyścigu. Aby nie tracić czasu, Wiesio decyduje się skrócić sobie drogę jadąc dobrze sobie znanymi bocznymi uliczkami.

Ale zanim Wielki Wiesio dojeżdża do granic miasta, dopada go szara rzeczywistość przedmieścia. Z bocznej uliczki bez ostrzeżenia wynurza się furgonetka — prosto na pas, którym jedzie nasz przyjaciel. Ponieważ Wiesio pogrążony jest w błogich marzeniach, mija dodatkowy ułamek sekundy, zanim łapie, co się dzieje i zaczyna hamować. I ten ułamek sekundy okazuje się decydujący. Hamowanie niewiele daje. Wiesio wpada z impetem w drzwi furgonetki i przelatuje nad jej dachem. Na szczęście pamiętał, żeby włożyć kombinezon, więc jest tylko zdrowo potłuczony. Ale jego motocykl... Cały przód jest zgnieciony i wbity pod furgonetkę. Nieprędko wyjedzie na szosę. Koniec podróży. Wiesio może już ucciwie podać szefowi usprawiedliwienie nieobecności w pracy — zwichnięty bark.

Spotkałem w życiu wielu naprawdę doświadczonych motocyklistów. I wiem dobrze, co im w głowach siedzi. Jednym z priorytetów jest właśnie jazda krętą boczną drogą najszybciej jak się da. Rozumiem ich — to naprawdę fascynujące. Wielu z nas stara się naśladować sportowców nie płacąc jednocześnie za czas spędzony na torze. Nie ma nic złego w szybkiej jeździe, ale nie tylko na tym polega przyjemność z jazdy na motocyklu. Warto zdać sobie sprawę z tego, że nawet jeśli wybierasz się na boczne drogi, spora część twojej trasy biegnie przez miasto i przedmieścia. Żeby dostać się na wieś, musisz tam dojechać. A właśnie na przedmieściach zdarza się duża część wypadków motocyklowych.

Często wydaje nam się, że szczególnie niebezpieczna jest jazda po autostradzie czy szerokiej dwupasmówce — ruch duży i prędkości znacznie większe. Okazuje się jednak, że „zwykłe” drogi i ulice są znacznie bardziej niebezpieczne. Wielu motocyklistów uważa, że to właśnie miejskie skrzyżowania są najgorszym miejscem na Ziemi: prostopadły ruch, kilka pasów, czasami nie wiadomo, kto ma pierwszeństwo, znaki ustawione są tak, że łatwo się pomylić, do tego jeszcze piesi, taksówki, samochody dostawcze, autobusy i mnóstwo agresywnych sfrustrowanych kierowców spieszących się na umówione spotkania i wyprzedzających „na trzeciego”. Czasami już samo wy-

jechać z dużego parkingu jest ostrą walką. I na tym właśnie polega problem — kiedy już wyrwiemy się z tego piekielka i jedziemy spokojną podmiejską ulicą, bardzo łatwo uznać, że nie trzeba już być czujnym.



Kiedy wreszcie zjedziesz z dwupasmówki, opuścisz miejski ruch, zatłoczone ulice i jedziesz cichą boczną uliczką — łatwo możesz stracić czujność

Najciemniej pod latarnią

Prawdopodobnie wiesz już, że większość wypadków motocyklowych zdarza się w centrach miast i na terenach handlowych; w słoneczne dni; na prostych, równych, suchych ulicach; przy szybkościach poniżej 65 km/godz.: że 3/4 wszystkich wypadków to kolizje z samochodami osobowymi i furgonetkami. Natomiast zapewne nie wiesz, że znakomita większość tych wypadków wydarza się w ciągu pierwszych 12 minut jazdy albo w czasie „wypraw” na odległość mniejszą niż 8 km.

Zastanówmy się nad tym zjawiskiem. Kiedy jesteś jeszcze blisko domu, dobrze znasz drogę, którą jedziesz. „Jechałem tą ulicą tysiąc razy i nigdy przedtem żaden samochód nie wyjechał z tego podjazdu. Od pięciu lat mijam te same samochody zaparkowane w mojej uliczce i nigdy żaden z nich nie wyjechał mi przed motocykl, aż do dzisiaj. Nie przyszło mi do głowy, że ten kierowca wjedzie na mój pas, żeby ominąć rowerzystę”. Przyzwyczajenie i znajomość terenu potrafią być niebezpieczne. Oczywiście małe boczne uliczki są ciche i spokojne. Ale jeśli zdarzy się tak, że znajdziesz się w tym samym miejscu i czasie, co ktoś inny, kto nagle pojawi się na twojej drodze — aby uniknąć zderzenia musisz być tak samo czujny i przygotowany jak na ruchliwej ulicy w centrum czy na drodze szybkiego ruchu.

Podróżuj z głową

Pomyśl, o czym myślał Wielki Wiesio, kiedy wjechał w tę furgonetkę. Marzył o przyśrodku, zamiast uważać, co się dzieje na jego drodze teraz. Myślami był już na wy-

marzonej drodze daleko za miastem. Nie był dostatecznie skupiony na teraźniejszości i na tym, co widać przed motocyklem. Dla Wiesia przebijanie się przez miasto było tylko irytującą niedogodnością, którą trzeba pokonać, aby zacząć prawdziwą jazdę. Tak się nie da. Musisz myśleć o tym, gdzie jesteś i co się wokół ciebie dzieje, czy jedziesz na fantastyczną przejażdżkę krętymi drogami, czy pokonujesz kolejny etap długiej podróży, czy po prostu wybierasz się do kawiarni przy sąsiedniej ulicy.

A jeśli już mówimy o myśleniu, pamiętaj o podstawowej sprawie: musisz być najedzony i wolny od wszelkiej „chemii”. Nie oczekuj, że twój mózg będzie dobrze pracował, jeśli nie dostarczysz mu odpowiednich substancji odżywczych albo przytrujesz go alkoholem lub prochami. Zanim wyruszysz rano w trasę, zjedz porządne śniadanie albo przynajmniej zatrzymaj się szybko w przydrożnym barze. Jeśli bierzesz jakieś lekarstwa, po których kręci ci się w głowie albo jesteś senny, lepiej zostaw motocykl w garażu. I najważniejsze — absolutnie żadnego alkoholu!

Alkohol ma fatalną reputację tego, który odpowiada za dużą część śmiertelnych wypadków. I trzeba powiedzieć, że jest to reputacja w pełni uzasadniona. Alkohol upośledza większość funkcji fizycznych i umysłowych, które są niezbędne do bezpiecznego prowadzenia pojazdu. Niestety, wydaje się, że motocykliści nie pamiętają o tym częściej niż kierowcy samochodów. A przecież jazda na motocyklu wymaga większego doświadczenia i dokładniejszej oceny sytuacji niż prowadzenie samochodu. Amerykańskie Państwowe Centrum Statystyk i Analiz podaje, że ok. 20% kierowców, którzy zginęli w wypadkach, miało we krwi 0,1 promila alkoholu lub więcej. Jeśli chodzi o motocyklistów, taką zawartość alkoholu we krwi miało już 40% ofiar wypadków. Koktajl złożony z kilku piw czy drinka i szybkiego motocykla jest bardzo niebezpieczny.

Czas, czas, czas!

Zdziwiłbyś się, jak duży wpływ na ilość wypadków i śmiertelność ma pora dnia. Szczególnie niebezpieczne są godziny, kiedy sfrustrowani ludzie wracają z pracy i kiedy w czasie weekendu wracają do domów „kierowcy podwójnego gazu”. 1/4 wszystkich wypadków motocyklowych (także śmiertelnych) zdarza się pomiędzy godz. 15 a 18. Wyraźnie wzrasta także liczba wypadków w piątki i soboty około północy. Dla porównania — między godz. 3 a 6 rano wypadków jest bardzo mało, nawet w weekendy. Zatem Wielki Wiesio dobrze wybrał porę na wyjechanie z miasta — w piątek rano ryzykował znacznie mniej niż na przykład w sobotnie popołudnie. To może być dobra wymówka, jeśli chcesz urwać się z pracy, aby pojeździć po okolicy. Ale pamiętaj, że nie ma takiej pory dnia ani takiego dnia tygodnia, w którym wypadki w ogóle się nie zdarzają. Boczne uliczki na przedmieściach zawsze niosą ze sobą specyficzne zagrożenie, o którym musimy pamiętać.

Zaparkowane samochody

Przy uliczkach na przedmieściach czy osiedlach zawsze stoją zaparkowane samochody. Zawsze — łatwo zatem odruchowo postrzegać je jako stojące tam na stałe atrakcje. Pamiętaj, że to jednak są samochody. Od czasu do czasu ruszają się z miejsca. Mądry motocyklista zawsze poszuka wskazówek sugerujących, że stojący przy krawężniku samochód właśnie zamierza odjechać. Popatrz, czy za kierownicą ktoś nie

siedzi, spójrz, czy we wstecznym lusterku nie odbijają się oczy. Może unosi się dymek z rury wydechowej? Może właśnie zapaliło się światło stopu? Albo tylne światła, które przemieszczają się, kiedy kierowca wytacza auto na ulicę? Zwróć uwagę na przednie koła — czy nie są skrócone w twoją stronę? Pamiętaj, szczyt koła porusza się dwa razy szybciej niż zderzak.

Nigdy nie lekceważ samochodów zaparkowanych na podjazdach przed domami. Kierowca, który chce wyjechać z podjazdu na ulicę, nie ma dobrej widoczności i może nie zauważyć jadącego motocykla. To szczególnie istotne w przypadku samochodów zaparkowanych na pochyłości albo częściowo schowanych za ścianami budyn-



Czy zauważyłeś, że w tym samochodzie jest uchylone okno? Widzisz twarz w lusterku?



Jeśli tak — nie powinno cię zaskoczyć, kiedy samochód włączy się do ruchu

ków, żywopłotami czy ogrodzeniami. Jeśli zauważysz jakąkolwiek wskazówkę, że samochód może za chwilę ruszyć, bądź przygotowany na szybką reakcję, a najlepiej na ostre hamowanie.

Dzieciaki, psy i deskorolki

W dzielnicach mieszkalnych częściej niż gdzie indziej zdarza się, że na ulicy nagle pojawiają się ludzie czy zwierzęta. Dzieciaki bawiące się przy ulicy też pewnie już przyzwyczały się do jeżdżących pojazdów i mogą nagle wybiec za piłką prosto przed ciebie.

Ludzie na rowerach, rolkach czy deskorolkach to także zwykły obrazek na takich ulicach. Nie wiedzieć czemu wielu z nich uważa, że zasady ruchu drogowego ich nie dotyczą. Często widuje się całkiem dorosłych rowerzystów czy rolkarzy przejeżdżających skrzyżowanie na czerwonym świetle albo wyskakujących z chodnika na jezdnię w kierunku przeciwnym do ruchu pojazdów. Pamiętaj także, że samochód jadący z przeciwnika może nagle wjechać na twój pas usiłując ominąć rowerzystę czy deskorolkarza. Małe dzieci można jeszcze usprawiedliwić, bo często po prostu nie rozumieją niebezpieczeństwa, ale dorośli, którzy powinni wiedzieć, na co się narażają, również często bywają ofiarami wypadków. 60% ofiar śmiertelnych wypadków rowerowych to osoby w wieku powyżej 15 lat.

Nagłe wtargnięcie na drogę jest najczęstszą przyczyną wypadków z udziałem pieszych. W 1996 r. w USA zginęło 5412 pieszych — do 84% tych wypadków doszło poza skrzyżowaniami. Warto także wiedzieć, że 27% wypadków z udziałem pieszych miało miejsce pomiędzy godz. 16 a 20, kiedy najwięcej kierowców jedzie z pracy do domu, a 37% — pomiędzy godz. 20 a północą w weekendy.

W zderzeniu motocykla z pieszym czy deskorolkarzem to raczej motocyklista „jest górą”. Ale nawet jeśli nic ci się nie stanie, a twój motocykl nie zostanie uszkodzony, nie myśl, że takie zdarzenie nie będzie miało żadnych konsekwencji. Jeśli dojdzie do rozprawy i nawet miałeś zielone światło, sympatia sądu zwykle jest po stronie pieszego. Także twój ubezpieczyciel nie będzie zachwycony. A zatem nawet jeśli masz pierwszeństwo, uważaj i staraj się omijać pieszych i rowerzystów.

Unikanie kłopotów

Pierwszym krokiem w celu uniknięcia wszystkich tych niebezpieczeństw jest ich przewidywanie. Najprostszym manewrem w każdym takim przypadku (w każdym, z wyjątkiem psów spuszczonej ze smyczy) jest ostre hamowanie. Pamiętaj, aby zawsze używać przedniego hamulca i wyćwiczyć maksymalnie efektywne hamowanie bez wpadania w poślizg. Jeśli nie ćwiczyłeś, najprawdopodobniej nie jesteś przygotowany na jazdę w ruchu miejskim.

Czy pędzisz po autostradzie, czy jedziesz spokojnie boczną uliczką, zawsze powinienś mieć siłę zatrzymać się na odcinku, który obejmujesz wzrokiem. Problemem na bocznych czy osiedlowych uliczkach jest to, że pole widzenia ograniczone jest do długości samochodu, który właśnie mijasz albo do żywopłotu na rogu. Spomiędzy zaparkowanych samochodów może wyskoczyć dziecko, zza żywopłotu może wyjechać deskorolkarz. Dlatego po takich osiedlowych uliczkach musisz jechać na tyle wolno, żeby w razie czego naprawdę szybko się zatrzymać. Nierozsądnie jest pędzić bocznymi uliczkami na złamanie karku, jak to robił Wielki Wiesio.



Kiedy dojeżdżasz do „ślepego skrzyżowania”, na którym nie widzisz, czy coś nie jedzie z boku — zatrzymaj się, nawet, jeśli nie ma znaku „STOP”

Kiedy dojeżdżasz do „ślepego skrzyżowania” i nie widzisz, czy coś nie nadjeżdża z prostopadłej ulicy, zatrzymaj się i sprawdź, nawet jeśli akurat nie ma tam znaku „STOP”. Poleganie wyłącznie na fakcie, że masz pierwszeństwo przejazdu, to wręcz zaproszenie do stłuczki. Wyrób sobie odruch pełnego zatrzymania się, z lewą nogą na ziemi, zawsze kiedy widzisz znak „STOP”. Wielu motocyklistów, którzy uważali, że wystarczy przy takim znaku zwolnić i szybko ocenić sytuację, wpadało w pułapkę i ze zdziwieniem odkrywało, że ich motocykl jednak się zatrzymał. Na asfalcie.

Niebezpieczeństwa związane z nawierzchnią

Na bocznych i osiedlowych uliczkach zdarza się więcej niebezpieczeństw związanych z nawierzchnią niż na ruchliwych ulicach czy drogach. Drogowcy często ignorują w takich miejscach pofałdowany asfalt, dziury w jezdni czy zapadnięte studzienki kanalizacyjne. Kiedy rozglądasz się za innymi pojazdami, dziećmi wybiegającymi na drogę lub biegającymi psami, zwróć również uwagę na nawierzchnię.

W małych miasteczkach, ale nie tylko, często jeszcze zdarzają się ulice brukowane albo wykładane cegłą czy też mosty z drewnianą nawierzchnią. Bruk i deski zapewniają dobrą przyczepność, kiedy są suche. Po deszczu mogą być bardzo śliskie.

Ceglany pył, drobne kamyki leżące na bruku czy włókna drewna mieszają się z wodą tworząc śliską maź, która w dodatku nie różni się kolorem od otaczającej nawierzchni. Nie zobaczysz jej w porę — zapamiętaj zatem, że drewno i bruk mogą być śliskie, gdy są mokre, nawet jeśli zwilżone są jedynie poranną rosą.

Na bocznych uliczkach częściej także natkniesz się na wyboje czy dziury. Jeśli przy ulicy rosną duże drzewa, możesz oczekiwać wyrzuteń asfaltu spowodowanych przez rozrastające się korzenie. Zdarza się, że niespodziewanie zamiast asfaltu pojawia się droga bita czy żwirowa, ulica zwęża się albo nagle kończą się chodniki.

Na niedawno zbudowanych osiedlach możesz natknąć się na uskoki nawierzchni, dołki i wyboje powstałe w trakcie budowy domów, kładzenia rur czy kabli. Zdarzają się klapy studzienek kanalizacyjnych czy ruszty odpływów burzowych, które położono poniżej poziomu asfaltu i nigdy tego nie poprawiono. Pamiętaj, że studzienki i odpływy zwykle znajdują się przed skrzyżowaniami, czyli tam, gdzie twoja uwaga skupiona jest raczej na ruchomych celach.

Pułapki wiosny i jesieni

W naszym klimacie, gdzie zimą temperatura spada zwykle sporo poniżej zera, możesz spodziewać się, że wiosną na wyjeżdżonych przez samochody śladach w śniegu pojawi się piasek, którym w zimie posypywano ulice. Uważaj na skrzyżowaniach — piasek gromadzi się głównie przy krawężnikach i w pobliżu linii środkowej. Jedź tak, aby go omijać.

Jesienią bardzo uważaj na opadłe liście. Możesz wpaść na twórczy pomysł przejechania z impetem przez kupkę liści zgromadzoną w zagłębieniu drogi czy przy krawężniku, ale zanim to zrobisz — pomyśl. Jeśli nawet z wierzchu liście są suche, to pod spodem, tam, gdzie twoje opony stykają się z ziemią, może leżeć warstwa rozmiękłych, śliskich, przegniłych resztek. A może wśród liści leżą na przykład kasztany lub żołądźdź? Albo kawałki gruzu czy obniżona kratka odpływu burzowego, która tylko czeka na okazję do pogięcia ci felgi? Dobra, możesz rozjechać tę kupkę liści, ale potem nie przychodzi się wyzalać, jeśli nie wszystko pójdzie tak, jak planowałeś.



Dobrze się zastanów, zanim przejeździsz po tym, co wiosną i jesienią na drogę opada z drzew

Nie rezygnuj z kombinezonu

Na koniec przypomnienie: kombinezon przydaje się zwłaszcza wtedy, kiedy uważasz, że go nie potrzebujesz. Podobnie jak Wielki Wiesio, zdajesz sobie sprawę, że szybka jazda krętą drogą może być niebezpieczna, więc chyba oczywiste jest, że trzeba po-

rzędnie się zabezpieczyć. Ale jeśli jedziesz do sklepu kilka przecznik dalej, to czy założenie ochronnych portek i kurtki jest już za dużym wysiłkiem? Pamiętaj, że ta spokojna cicha uliczka może zaskoczyć cię tak samo jak kręta droga w górach, a wjechanie w skręcający w lewo samochód może być tak samo niebezpieczne jak poślizg na zakręcie.

► DROGI SZYBKIEGO RUCHU ◀

Mieszkam poza miastem. Prosto z podjazdu przed domem wjeżdżam na spokojną większą drogę, z dala od miejskiego zgiełku i ruchu. Zdaję sobie sprawę z tego, że jestem członkiem uprzywilejowanej mniejszości. Większość motocyklistów najczęściej jeździ ruchliwymi miejskimi ulicami albo zatłoczonymi drogami międzymiastowymi. Nawet ci, którzy chcą pojeździć w spokoju bocznymi drogami, muszą najpierw do nich dojechać — w Europie Zachodniej czy USA najczęściej autostradą, ale i w Polsce coraz częściej mają do dyspozycji dwupasmówkę. Jeśli często jeździsz po całym kraju, dużą część czasu na motocyklu spędzasz jadąc drogami szybkiego ruchu. Autostrady, drogi szybkiego ruchu, drogi ekspresowe... Na nasz użytek nazywajmy je wszystkie po prostu dwupasmówkami. Przyjrzyjmy się podstawowym technikom przetrwania na dwupasmówce — z punktu widzenia motocyklisty.

Statystycznie takie drogi, na których przeciwległe pasy ruchu są od siebie oddzielone, są znacznie bezpieczniejsze niż miejskie ulice czy jednopasmówki. Stary dobry raport Hurta z 1981 r. stwierdza, że tylko 10% wszystkich wypadków z udziałem motocykli w USA miało miejsce na dwupasmówkach. Późniejsze dane wykazały jeszcze większą przewagę dwupasmówek nad zwykłymi drogami.

Typ drogi	Pasy ruchu nieoddzielone	Pasy ruchu oddzielone
Wszystkie wypadki	42	169
Śmiertelne	21276	6218
Wypadki	315	125
Śmiertelne	2261	1753
Wypadki	257	85

Statystyki wypadków samochodowych w USA, 1994 r., dane Agencji Transportu

Przyjrzyjmy się różnicy między ilością wypadków na zwykłej drodze, na której przeciwległe pasy ruchu oddzielone są tylko namalowaną linią środkową a ilością wypadków na dwupasmówkach, na których trzy czy cztery pasy ruchu w każdą stronę oddzielone są metalowymi lub betonowymi barierkami od pasów przeciwległych. Jeśli sięgniemy po kalkulator, okaże się, że na każdy wypadek śmiertelny na drogach z oddzielnymi pasami przypada około 12 takich wypadków na zwykłych drogach.

Jednak choć statystyki pokazują, że drogi z oddzielnymi pasami są znacznie bezpieczniejsze od zwykłych dróg, także na nich ludzie giną w wypadkach. Na pewno nie chciałbyś dołączyć do statystyk wypadków na drogach z oddzielnymi pasami (nie wspominając o rubryce „wypadki śmiertelne”...) — zastanówmy się więc nad filozofią bezpiecznej jazdy po takich drogach, a potem przyjrzyjmy się kilku praktycznym propozycjom taktyki przetrwania.

Czasy się zmieniają

Dawnie kierowcy w Europie jeździli dużo ostrzej niż Amerykanie. Ruch na europejskich drogach był szybszy, a co za tym idzie — europejscy kierowcy zwykle lepiej sobie radzili w trudnych sytuacjach. Jeden z moich angielskich przyjaciół, kiedy przyjechał do USA w 1982 r., aby wziąć udział w motocyklowej wyprawie po Zachodnim Wybrzeżu powiedział, że w Ameryce jeździ się powoli. Jednak od tego czasu sporo się zmieniło. Dziś Amerykanie jeżdżą równie szybko jak Europejczycy, a w wielu amerykańskich miastach można spotkać tak samo ostrych kierowców jak w Berlinie czy Paryżu. I u nas coraz częściej spotykamy się z agresywnymi zachowaniami na drogach.

Jeszcze 20 lat temu motocykle miały przewagę szybkości nad samochodami. Nawet posiadając maszyny sprzed kilku lat mogliśmy zwykle wyprzedzić przeciętny samochód osobowy tak na prostej, jak i na zakręcie, a przy tym dysponowaliśmy krótszą drogą hamowania. Dziś, na skutek postępu technologicznego wymuszonego przez konkurencję z firmami japońskimi i niemieckimi, niemal każdy średniej klasy samochód nie ustępuje motocyklowi. Oczywiście supermotocykle o potężnych silnikach nadal zostawiają samochody w tyle, problem jednak polega na tym, że stale rosnąca średnia szybkość na szosach przekracza powoli możliwości przetwarzania informacji przez większość motocyklistów. Poza wszystkim innym nasza sytuacja tym różni się od sytuacji kierowców, że nasze myślenie, analiza sytuacji, wzrok i słuch bez przerwy tłumione są przez potężny — przy dużych szybkościach — pęd powietrza.

Szybkość myślenia

Pod jednym względem niewiele się zmieniło — nadal unikanie kłopotów na drodze wymaga raczej szybkiego myślenia niż szybkiej jazdy. Jasne, musimy być naprawdę dobrzy w pokonywaniu zakrętów, także na śliskich czy luźnych nawierzchniach, w omijaniu przeszkód, w ostrym hamowaniu. Ale musimy także być dostatecznie bystrzy, żeby planować każdy ruch wcześniej i przewidywać, co się stanie, zanim do tego dojdzie. Nagłe nieplanowane ruchy na drodze znacznie zwiększają niebezpieczeństwo wypadku. Jeśli łapiesz się na tym, że zmieniasz pasy ruchu bez żadnego wyraźnego powodu, ciągle przyspieszasz i zwalniasz albo przejeżdżasz nagle przed nosem innych kierowców przez trzy pasy ruchu, żeby zdążyć skręcić tam, gdzie chcesz — to wyraźne wskazówki, że twoje umiejętności planowania i przewidywania wymagają „tuningu”.

Pamiętaj także, że moje dobre rady na niewiele się zdadzą, jeśli jedziesz zaabsorbowany innymi problemami, kręci ci się w głowie od prochów albo uodporniłeś się na rozsądek wypijając kilka piw. Trzeba się skupić na tym, co dzieje się tu i teraz, nawet jeśli jeździsz tą samą drogą codziennie od wielu lat. Kiedy ruszasz sprzed domu, najpierw rozkręć do wysokich obrotów swój mózg, a dopiero potem silnik.

Jeżeli jedziesz na daleką wyprawę, musisz się do niej przygotować inaczej niż do krótkiego wypadu w najbliższą okolicę. Nie możesz sobie przecież pozwolić, żeby na skrzyżowaniach dwupasmówek jednocześnie pokonywać niebezpiecznego „ślimalaka” o zwięzającym się promieniu skrętu i spoglądać na mapę. Doświadczeni motocykliści dokładnie czytają mapę przed wyprawą i zapisują na kartce kolejne miasta i numery dróg, które pojawiają się po drodze. Taką kartkę można potem przykleić do owiewki albo włożyć do mapnika na baku. Kiedy na trasie zbliżasz się do skomplikowanego skrzyżowania, możesz wcześniej rzucić okiem na notatki, żeby odświeżyć sobie pamięć.

Na każdej dłuższej trasie spotkasz skrzyżowania, które będą wyglądać zupełnie inaczej niż na mapie. Nie unikniesz także mylących znaków wskazujących niewłaściwe pasy ruchu do skrętu czy zmiany drogi. Ważne jest, żeby w takich sytuacjach nie panikować — nie hamować ostro, nie zmieniać nagle pasa, kiedy zorientujesz się, że wjechałeś w niewłaściwy zjazd albo nie zdążyłeś skręcić. Zjedź następnym zjazdem, zatrzymaj się, wyciągnij mapę, spójrz, gdzie powinieneś jechać i zawróć. Możesz też szybko spisać nową listę nazw i numerów.

Coraz popularniejsze są elektroniczne urządzenia informujące nas, gdzie dokładnie jesteśmy — na przykład GPS. Jeśli na swoim motocyklu masz GPS i umiesz się nim posługiwać, to wyprzedziłeś nas o kilka długości.

Na właściwym pasie

Na pewno usłyszysz w życiu wiele dobrych rad dotyczących jazdy po dwupasmówce zaczynających się od słów „zawsze” albo „nigdy”. „Nigdy nie jedź środkowym pasem”. „Zawsze jedź lewą stroną swojego pasa”. „Zawsze jedź lewym pasem”. Problem z takimi zasadami polega na tym, że sytuacja na drodze szybkiego ruchu czy autostradzie bez przerwy się zmienia — a to oznacza, że ty także powinieneś wciąż na nowo oceniać sytuację i podejmować decyzje. To, którym pasem lub którą jego stroną jedziesz, zależy od zmieniających się warunków, m.in. od stanu nawierzchni. Jedyna zasada z kategorii „nigdy”, która naprawdę ma sens, dotyczy tego, żeby nigdy nie wjeżdżać w „martwą strefę” innych pojazdów, czyli w ten obszar, którego kierowca nie widzi ani bezpośrednio, ani w lusterku. Jeśli nie widzisz oczu kierowcy odbitych w jego lusterku, to najprawdopodobniej on ciebie także nie widzi.



Instykt stadny

Zaskakujące, jak dużo wolnego miejsca można znaleźć na pozornie bardzo zatłoczonej autostradzie. Spróbuj kiedyś popatrzeć na dwupasmówkę z góry, na przykład z wiaduktu przebiegającego nad nią (tylko wybierz taki, na którym są chodniki, dobrze?). Przypatrz się uważnie przez kilka minut temu, jak wygląda ruch samochodów. Ciekawe zjawisko, które możesz wtedy zaobserwować polega na tym, że kierowcy mają tendencję do zbijania się w „stada”. To, ty samochodów jedzie blisko siebie, przepychając się między pasami, za nimi widać pusty odcinek drogi, a dalej kolejne „stado”.

Mądry motocyklista będzie unikał „stad” — albo zwalniając, aby pozostać w tyle na pustym odcinku, albo wyprzedzając samochody, aby wysforować się do przodu.

Kierowcy mają tendencję do jeżdżenia stadami, między którymi pozostaje dużo wolnej przestrzeni

Jazda po linii

Przebijasz się przez miasto zatłoczoną dwupasmówką, jest czwarta po południu, ruch coraz większy, a na dodatek droga zwęża się, połowę jej szerokości blokują jakieś wykopy. Samochody suną jak żółwie, ale pomiędzy ich sznurami otwiera się zachęcająca „pas dla motocykli”. Może z niego skorzystać? Motocykl rzeczywiście najczęściej zmieści się między dwoma rzędami samochodów — pytanie tylko, czy jechanie w ten sposób jest rozsądne i bezpieczne...



Kiedy na drodze robi się ciasno — czy mądrze jest jechać pomiędzy samochodami? A może warto spróbować jazdy po linii?

Musimy odpowiedzieć sobie na kilka pytań. Po pierwsze, czy jazda po linii nie jest sprzeczna z prawem o ruchu drogowym? Czy jest tolerowana przez kierowców i policję? W USA zależy to od lokalnego, stanowego prawa i zwyczajów.

Na zatłoczonych szosach Kalifornii taka taktyka jest powszechna i większość kierowców nie ma nic przeciwko niej. Nastawienie innych użytkowników drogi sprowadza się do stwierdzenia: „No tak, kolejny dumny motocyklista jedzie po linii. Niech lepiej uważa, żeby nie urwać lusterka w moim nowym BMW, bo nie ręcę za siebie!”.

Za to na przykład w Seattle jazda po linii jest nie tylko nielegalna, ale wręcz budzi powszechny sprzeciw kierowców. „Za kogo się uważa ten cymbał, że jedzie wbrew przepisom?! Skręć i dam mu nauczkę!”. I tak jest, niestety, w większej części USA, poza Kalifornią.

Jeśli jedziesz przez Kalifornię albo Wielką Brytanię czy Włochy, gdzie jazda po linii jest powszechną praktyką, wybór należy do ciebie. Taki sposób jazdy może się wydawać niebezpieczny, ale w praktyce nie niesie ze sobą ryzyka większego niż jechanie w sznurze samochodów mając jeden przed sobą, a drugi na ogonie. Podrzucę ci później kilka rad, jak uprawiać jazdę po linii bezpiecznie i efektywnie.

Przewidzieć kłopoty

Podstawowa zasada bezpiecznego poruszania się po dwupasmówkach: należy myśleć na tyle szybko, patrzeć na tyle daleko i przewidywać wydarzenia na tyle wcześniej, żeby zdążyć podjąć odpowiednie działania. Na pewno nie raz widziałeś taką sytuację: kilku czy kilkunastu samochodom przed tobą kolejno zapalają się światła stopu, więc i ty odpuszczasz gaz i lekko naciskasz hamulce. Ale kierowca jadący przed tobą, zapatrzony wyłącznie w bagażnik samochodu jadącego przed nim, nie robi nic. Masz ochotę krzyknąć: „Hej, ptasi mózdzku, obudź się! Noga z gazu! Nie widzisz, że z przodu coś się dzieje?!”. Kolejne światła stopu zapalają się coraz bliżej, zjeżdżasz na pobocze, zatrzymujesz się, zastanawiasz się, czy nie wskoczyć na barierkę dla bezpieczeństwa, natomiast Pan Ptasi Mózdzek oczywiście nie robi nic, dopóki światła stopu samochodu jadącego przed nim nie rozbłyszną ostrzegawczą czerwienią. Wystarczy, że w ten sposób zachowa się kilku kierowców na zatłoczonej drodze, żeby doszło do karambolu.

Jaka była podstawowa różnica między tobą a Ptasim Mózdzkiem? Przede wszystkim taka, że ty starałeś się patrzeć na 12 sekund do przodu. Patrzyłeś nad dachami samochodów, wygłądałeś zza ciężarówek, żeby ocenić sytuację da-a-a-aleko przed sobą. Po drugie, kiedy już zobaczyłeś, że kolejne samochody zaczynają hamować, natychmiast włączył ci się w głowie dzwonek alarmowy Wczesnego Wykrywacza Niebezpieczeństwa. Słusznie przewidziałeś, że jeśli coś dzieje się z przodu, to wkrótce będzie to także twój problem. Patrząc uważnie i przewidując, co może się stać, miałeś dosyć czasu na podjęcie działań zapobiegawczych — zanim niebezpieczeństwo mogło ci zagrozić.

Analiza drogi przed tobą

Jeśli jeszcze nie jest to dla kogoś oczywiste, przypominam: kluczową zasadą pozwalającą uniknąć wielu wypadków jest prawidłowa ocena tego, co dzieje się przed nami. Mówiliśmy o patrzeniu na 12 sekund do przodu, czyli analizowaniu odcinka, który przejedziemy w ciągu najbliższych 12 sekund. Kiedy jednak na autostradzie strzałka szybkościomierza wspina się coraz wyżej po skali, te 12 sekund rozciąga się tak daleko, że większość z nas nie jest w stanie efektywnie monitorować takiego dystansu. Jest na to sposób — trzeba oceniać sytuację ogólniej. Nie musimy analizować każdego pojazdu w polu widzenia. Zamiast tego szukamy charakterystycznych zmian i zakłóceń w płynnym ruchu sznura samochodów — podobnie jak żeglarz domyśla się niebezpiecznych skał ukrytych pod wodą obserwując zawirowania na powierzchni. Staramy się uchwycić całościowy obraz drogi przed nami, a nie skupiać się na szczegółach, dlatego korzystamy z widzenia peryferycznego. To umiejętność trochę z kategorii filozofii Zen.

Przećwiczmy to od razu. Skup się na punkcie na środku przeciwległej ściany pokoju, w którym siedzisz. Potem, nie przesuając wzroku, zwróć uwagę na linię zbiegu ścian z sufitem. Następnie w ten sam sposób dostrzeż lewy dolny róg pokoju, policz okna, zorientuj się, co leci w telewizji, kto poza tobą jest w pomieszczeniu itd. Możesz śledzić, co dzieje się dookoła bez skupiania wzroku na konkretnych obiektach.

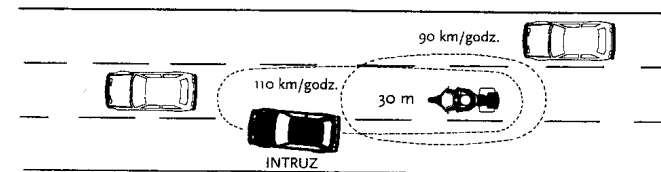
Oto kilka często spotykanych na drodze sytuacji, takich „wirów” na powierzchni wody, które warto zauważyć, bo stwarzają ryzyko wypadku:

- Pojazd jadący wyraźnie szybciej lub zdecydowanie wolniej niż pozostałe;
- Pojazd nieoczekiwanie nerwowo zmieniający szybkość lub pas ruchu;
- Samochód na pasie do skrętu, który niespodziewanie zwalnia;
- Pojazdy na jednym z pasów ruchu nagle zwalnijące bez wyraźnej przyczyny;
- Samochód na jeździe z dwupasmówki jadący szybciej niż pojazdy przed nim;
- Kierowca rozmawiający przez komórkę, czytający gazetę, poprawiający makijaż czy zapalający papierosa;
- Zaniedbany, rozklekotany samochód albo ciężarówka ze źle przymocowanym lub sypkim ładunkiem.

Jeśli dostrzegasz taki „wir”, postaraj się oddalić od niego. Zmierz pas ruchu, przyspiesz, zwolnij, odbij w stronę zjazdu. Nie jedź dalej spokojnie licząc, że problem sam się rozwiąże.

Dwusekundowa bańka

Żeby ułatwić sobie analizę zachowań kierowców wszystkich samochodów, ciężarówek, autobusów i innych motocykli jadących wokół mnie, wyobrażam sobie otaczającą mnie „bańkę” bezpieczeństwa sięgającą na 2 sekundy dookoła. Oczywiście staram się analizować drogę na 12 sekund do przodu, ale szczególnie interesuje mnie to, co dzieje się na 2 sekundy przede mną. Każdy, kto narusza tę przestrzeń (czyli zbliża się na odległość, której pokonanie zajmuje mniej niż 2 sekundy), natychmiast zwraca moją uwagę. Przy mniejszych szybkościach ta dwusekundowa bańka jest krótsza, ale szersza. Wraz ze wzrostem szybkości wyciąga się coraz dalej do przodu.



„Dwusekundowa bańka”

Głupie numery

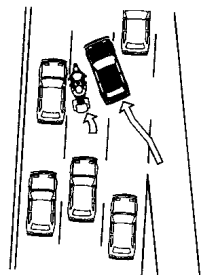
Po drogach jeżdżą coraz lepsze samochody, ale niektórzy kierowcy wciąż robią te same głupie numery co ich ojcowie i dziadkowie, tyle że jadąc z większymi prędkościami. Warto też pamiętać, że są miejsca, w których zdarza się najczęściej wypadków. Ostre zakręty, wjazdy i zjazdy, łączące się pasy ruchu — to miejsca, w których najczęściej kierowców podejmuje spóźnione decyzje, nagle zmieniając szybkość, kierunek czy pas. Następnym razem jadąc dwupasmówką zwróć uwagę na pasy oddzielające, barierki i ściany na zjazdach — na pewno zobaczysz na nich ślady gwałtownego hamowania.

A jeśli już mówimy o zjazdach i wjazdach — zawsze ustawiaj się tak, żeby nie trafić między inny pojazd a dołączający lub oddzielający się pas ruchu. Kierowca jadący z twojej lewej strony może się bardzo spieszyć i zacząć cię właśnie teraz wyprzedzać. A może

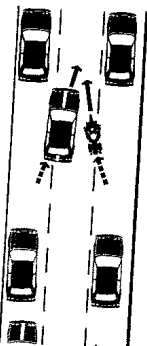
zapomniał zmienić pas i teraz koniecznie chce zdążyć skręcić w ten właśnie jazd — choćby po twoim trupie? Jeśli jedziesz skrajnym prawym pasem tuż przed jazdem, z którego nie zamierzasz skorzystać, naprawdę powinieneś popukać się w czoło z komentarzem: „Jak jedziesz, baranie?!”. A jeśli z prawej właśnie wypadła wjazd, którym pędzi samochód wyraźnie chcący wjechać na drogę przed tobą, zdecydowanie najsmardziej byłoby zjechać mu z drogi.

Szybka zmiana pasa

Kiedy zamierzasz zmienić pas ruchu, zwróć uwagę nie tylko na to, czy jest miejsce na sąsiednim pasie, ale także na innych kierowców, którzy mogą przecież mieć podobne plany. Jeśli podjąłeś decyzję, włącz najpierw kierunkowskaz i spojrz uważnie na samochody jadące równoległym pasem. Jeśli kątem oka zauważysz nerwowe ruchy głowy któregoś kierowcy, to może być sygnał, że on także chce zająć wolne miejsce, o którym myślisz. Jeśli nie ma pewności, kto zrobi to pierwszy, zachowuj się zdecydowanie: albo zacznij działać, albo wróć na swój pas. Niepewne ruchy zwiększają prawdopodobieństwo kolizji.



Uważaj na kierowców na siłę wiskających się na pas ruchu!



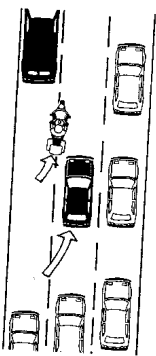
Kiedy zmieniasz pas, uważaj na kierowcę jadącego o dwa pasy dalej — może wpaść na ten sam pomysł

Rekiny szos

Jeśli nigdy nie spotkałeś się z rekinami drogowymi, zapraszam do przyjrzenia się temu gatunkowi. Łatwo ich poznać — siedzą rozparci w szybkich brykach z przyciemnionymi szybami i pędzą zatłoczoną drogą z szybkością o 50 km/godz. większą niż cała reszta kierowców, przeskakując bez przerwy z pasa na pas, jakby grali w grę komputerową. Na pewno ich poznasz, kiedy tylko pojawią się na drodze niedaleko ciebie. Rekiny są wystarczającym powodem, żeby uważać na to, co dzieje się za tobą na równoległych pasach ruchu.

Znam paru motocyklistów z przerostem ego, którzy uważają, że mogą rywalizować z rekinami. „Myśleli, że zepchną mnie z mojego pasa? Nie wiedzieli, @\$%\$, do kogo startują! Zostawiłem ich z tyłu, jadąc setką na krętej drodze. Pokazałem im, jak się jeździ!” . Niestety, fakty są takie, że w potyczkach między agresywnymi kierowcami a agresywnymi motocyklistami to ci drudzy zwykle lądują na poboczu.

Tacy kierowcy często prowokują nas do głupich zachowań. Sam nie raz — wkurzony — robiłem rzeczy, których robić nie powinienem. Każdy motocyklista powinien wbić sobie do głowy prostą zasadę: jeśli ktoś na drodze zaczyna doprowadzać cię do szału, zatrzymaj się i ochłoń. Nie daj się wyprowadzić z równowagi. Nie zachowuj się tak, jak tamten. Nie rób głupstw. Co najważniejsze — nie jedź dalej w tym stanie. Zrób sobie postój — tak długi, aż przejdzie ci złość i będziesz mógł znowu podejmować racjonalne decyzje.



Zanim zdecydujesz się na przeskoczenie na sąsiedni pas, sprawdź, co robi ten „szosowy rekin” jadący za tobą

Trochę statystyki

Jeśli interesuje cię statystyka — około 55% wszystkich śmiertelnych wypadków motocyklowych w USA stanowią zderzenia motocykli z innymi pojazdami. Ofiary śmiertelne to najczęściej motocykliści.

Kolizja pomiędzy:	Ofiary „po drugiej stronie”	Ofiary wśród motocyklistów
samochodem osobowym a motocyklem	17	996
furgonetką a motocyklem	0	386
cieżarówką a motocyklem	0	114
dwořna motocyklami	0	28
autobusem a motocyklem	0	25
innymi pojazdami/brak danych	0	29

Dane amerykańskiej Agencji Transportu na temat wypadków śmiertelnych z udziałem dwóch pojazdów, 1994 r.

Jeśli lubisz hazard, możesz postawić 115 do 1, że z miejsca kolizji motocykla z innym pojazdem to motocyklista zostanie odwieziony w plastikowym worku... Skoro zatem nie chcesz stać się ofiarą wypadku na dwupasmówce, mądrzej będzie nie walczyć o miejsce na drodze z innymi jej użytkownikami.

Uderzenia z tyłu

Jeśli jadąc drogą szybkiego ruchu boisz się, żeby ktoś nie wjechał na ciebie z tyłu pamiętaj, że według statystyk to bardzo rzadka forma wypadku. Większość wypadków, w których motocykliści tracą życie, wygląda tak, że to motocykl wpada na inny pojazd lub przeszkodę. W ciągu jednego roku (1994) w USA zdarzyło się 1540 takich śmiertelnych wypadków wobec zaledwie 76 przypadków najechania na motocyklistę z tyłu. Uważaj raczej na samochody na równoległych pasach. W 1994 r. w USA 168 motocyklistów zginęło podczas kolizji z samochodem jadącym z prawej, 113 — z samochodem z lewej. W tym samym roku doszło także do 214 śmiertelnych wypadków bez kolizji z innym pojazdem i 193 z nieznanymi przyczyn. Razem daje to 2304 motocyklistów, którzy zginęli na amerykańskich drogach w 1994 r.

Dbaj o maszynę

Na koniec: jazda po drogach szybkiego ruchu — zwłaszcza po autostradach — stawia duże wymagania przed twoim motocyklem. Nie możesz sobie pozwolić na nagłą awarię, kiedy jedziesz z dużą szybkością po zatłoczonej drodze. Biorąc pod uwagę szybkość i coraz większą agresję na drogach, nie ma na nich miejsca na niedopompane koła, telepiące się sakwy, niesprawne hamulce czy luzy na kierownicy. Jeśli zamierzasz jechać dwupasmówką razem z dużymi pojazdami, twój motocykl musi być na to przygotowany.

AGRESYWNI KIEROWCY

Pisałem o tym, że na motocyklistów czyha wiele pułapek. Wyboje w nawierzchni, które mogą podbić przednie koło i wytrącić motocykl z równowagi; zwięzająca się

droga; zmiana wyprofilowania w połowie ślepego zakrętu; kałuża oleju rozlana na zjeździe z autostrady; przecinające ulicę tory, na których możesz uszkodzić koło... Tak, droga sama w sobie może być niebezpieczna, ale także inni jej użytkownicy mogą stanowić poważne zagrożenie. Przeanalizujmy zjawisko agresywnych kierowców, którzy często prowokują innych do niebezpiecznych zachowań.

W miarę jak ruch na drodze narasta, kierowcy stają się coraz bardziej niecierpliwi i skłonni do egoistycznych zachowań. Pamiętaj — kierowcy to tylko ludzie, swojej frustracji i agresji nie potrafią zostawić w domu czy w pracy — zabierają je za kółko. W okolicy wielkich miast na pewno spotkamy więcej kierowców przekraczających prędkość, zmieniających pasy bez kierunkowskazów, przeskakujących na pomarańczowym świetle. Ale to nie wszystko — coraz więcej sfrustrowanych kierowców przekracza wszelkie granice. Przebijają się przez zatoczoną drogę lekceważąc wszelkie przepisy, świadomie przejeżdżają na czerwonym świetle, grożą innym kierowcom kolizją, jeśli ci nie ustąpią im drogi.

Fachowcy są zdania, że jeden na dziesięciu ludzi ma jakieś problemy psychiczne, poczynając od depresji, a kończąc na schizofrenii. Warto o tym pamiętać, kiedy jedziemy spokojnie drogą. Oczywiście zdarzają się także ludzie mniej więcej „normalni”, ale akurat spieszący się gdzieś, zli na swoich bliskich albo po prostu nielubiący motocyklistów. A nie można zapominać o pijanych, naćpanych i tych, którzy dysponują silnikiem o pojemności zdecydowanie przekraczającej ich iloraz inteligencji. Trudno się dziwić, że to właśnie zderzenia motocykli z samochodami są najczęstszą przyczyną wypadków motocyklowych — także śmiertelnych.

„W tym szaleństwie jest metoda...” (W. Szekspir, „Hamlet”)

Jeździec Józio od dłuższego czasu jedzie wąską drogą za wlokącym się samochodem. Kierowca wyraźnie nie zamierza przekraczać dozwolonej szybkości, a w dodatku zwalnia przed każdym skrzyżowaniem czy ostrzejszym zakrętem. Sznur pojazdów jadących z przeciwka nie pozwala Józiovi wyprzedzić marudy, więc Józio w końcu podjeżdża bliżej niego i mruga długim światłem, usiłując zmusić go, żeby przyspieszył albo zjechał na bok. Wreszcie kierowca odbija lekko w prawo. Józio daje po garach i przemyka tuż obok samochodu tak blisko, że niemal przekracza podwójną ciągłą linię. Prawa rączka kierownicy ledwie mija lusterko tamtego, kiedy Józio ostro skręca z powrotem na środek pasa, centymetry przed wyprzedzanym autem. A wtedy, zupełnie nie wiadomo dłaczego, kierowca dostaje szału. Przyspiesza, trąbi, wygraża Józiovi pięścią, coś krzyczy, zatacza się po całej szerokości pasa. Józio przyspiesza, ale powolny dotąd kierowca wciska gaz do dechy i wyprzedza go, zmuszając nadjeżdżający z przeciwka szkolny autobus do zjechania na pobocze, po czym gwałtownie odbija w prawo przed samym Józioem i naciska hamulce.

Teraz Józio jest naprawdę wkurzony. Najpierw ten ślimak jechał powoli i blokował drogę, a teraz wścieka się, że ktoś go wyprzedził! Pierwszym odruchem Józia jest dogonić gościa i przykopać mu w drzwi. Na szczęście ma dosyć instynktu samozachowawczego, żeby zrezygnować z tego pomysłu i zdać sobie sprawę, że nie ma dużych szans w starciu z samochodem. Zamiast walczyć, decyduje się odpuścić i zwalnia, żeby znaleźć się jak najdalej od wściekłego kierowcy.

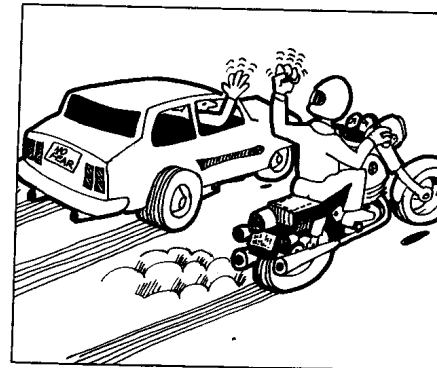
Czyżby Józio właśnie natknął się na przedstawiciela tych 10% kierowców z problemami psychicznymi? Czy raczej sam uruchomił agresywne reakcje tamtego? Motocykliści nawet nie zdając sobie z tego sprawy, mogą stymulować agresję innych kierowców albo powodować u nich narastającą złość, która kiedyś w końcu eksploduje. Józio może nie wiedzieć, że sąsiad „wściekłego kierowcy” do późnej nocy regulował silnik w swoim chopperze pozbawionym tłumika albo kilka kilometrów wcześniej kierowca natknął się na dwóch bezmyślnych motocyklistów jadących całą szerokością drogi i blokujących ruch. A teraz pojawił się Józio, który najpierw dłuższy czas siedział mu na ogonie, potem oslepił go długimi światłami, a wreszcie agresywnie wyprzedził pomimo podwójnej ciągłej linii.

Nie pomogło także to, że Józio należy do motocyklistów, którzy uważają, że im głośniejsze pracują ich maszyny, tym łatwiej zauważyc ich na drodze, więc odkręcając tłumiki, żeby czuć się bezpieczniej. Warkot Józiowego motocykla drażnił kierowcę samochodu już od dłuższego czasu, więc kiedy Józio minął go z rykiem silnika o centymetry, kierowcę poniosło. Ten kierowca nie miał poważnych problemów psychicznych — po prostu wkurzyło go już zbyt wielu motocyklistów, a Józio miał pecha być tym, na którym się to skupiło.

„Kogo bogowie chcą zgubić, temu odbierają rozum” (Eurypides)

Pamiętamy, że agresja może być wywołana przez bardzo różne czynniki, a kierowcy jadący wokół nas mogą być w bardzo różnym stanie psychicznym. Ktoś, kto już jest zły czy sfrustrowany, może wybuchnąć agresją w odpowiedzi na pojedynczy akt bezmyślności. Co gorsza, osoba chora psychicznie może zachować się agresywnie bez żadnego wyraźnego powodu. Może właśnie słyszy w swojej głowie głosy mówiące: „Załatw tego motocyklistę”?

Zastanówmy się nad historią Józia — przeanalizujmy całą sytuację, aby wyciągnąć z niej wnioski, które pomogą nam uniknąć agresji. Czy Józio postąpił słusznie, odpuszczając i zostając z tyłu, kiedy kierowca zareagował agresywnie? Znam motocyklistę, który zmusił spychającego go z drogi kierowcę do ustąpienia wyciągając z kie-



Pamiętaj, że nerwowego kierowcę można łatwo sprowokować do niebezpiecznych zachowań — czasami wystarczy niegrzeczny gest

zeni pistolet. Rozmawiałem z wieloma „macho”, którzy rzucali przez ramię ciężkimi kulkami od łożysk albo stalowymi nakrętkami, żeby „wychować” agresywnych kierowców siedzących im na ogonie. Poznałem nawet jednego motocyklistę, który z dumą opowiadał, jak strzelił w głowę agresywnego kierowcę — w czasie jazdy, przez okno.

Mnie także trafia szał, kiedy ktoś zajeżdża mi drogę. Kiedyś uważałem, że moim zadaniem jest „wychowywanie” kierowców źle traktujących motocyklistów. Pewnego razu zatrzymałem motocykl w poprzek ulicy i pomaszerowałem z powrotem, żeby wy tłumaczyć sarkastycznie takiemu komuś: „Myślę, że nie zauważył pan dotąd tego małego, błyszczącego przedmiotu przyzcpionego do pańskich drzwi. To się nazywa lusterko. Niech pan sobie wyobrazi, że niektórzy kierowcy spoglądają w nie, zanim zmienią pas ruchu”.

Ale „wychowywanie” kierowców na drodze jest mało skuteczne. Agresywnego kierowcę łatwo sprowokować do naprawdę niebezpiecznych zachowań — choćby przez niegrzeczny gest. Ryzykujemy wówczas, że tylko pogłębijmy problem, narażając w dodatku na dodatkowe niebezpieczeństwo świadków zdarzenia.

Kiedyś o mało nie spowodowałem wypadku. Na autostradzie jakiś kierowca siedział mi na ogonie. Nie było dużego ruchu, ale samochód z siwowłosą panią za kierownicą nie chciał mnie wyprzedzić. Zacząłem już myśleć o zjechaniu na pobocze, kiedy starsza pani nagle wysunęła się nieco w lewo i dodała gazu. Odbiłem w prawo, żeby nie zepchnęła mnie z drogi, a potem musiałem gwałtownie przyhamować, kiedy wróciła na prawy pas skręcając centymetry przede mną. Jej oczywista arogancja naprawdę mnie zezłościła.

Pomyślałem, że zademonstruję jej, co właśnie zrobiła. Przyspieszyłem, wyprzedziłem ją niemal na styk i skręciłem w prawo tuż przed nią — tak samo, jak ona chwilę wcześniej. Przeszraszyła się, odruchowo odbiła w prawo i ostro zahamowała, niemal tracąc kontrolę nad samochodem. Zdałem sobie sprawę, że mam do czynienia ze starszą osobą, o słabym wzroku i kiepskich umiejętnościach kierowcy, która najprawdopodobniej nie miała pojęcia, że jej zachowanie tak mnie zdenerwowało. Zrobiło mi się głupio.

Jeszcze jednym powodem, dla którego nie warto odgrywać się ani „wychowywać” kierowców na drodze jest fakt, że mogą być uzbrojeni!

Zanim zaczniesz wygrażać pięścią jadąc obok drzwi agresywnego kierowcy albo zsiądziesz z motocykla, żeby zamienić z nim kilka ciepłych słów — wyobraź sobie, że w odpowiedzi wyciąga spod siedzenia naładowany pistolet. Urażona duma to niewiele w porównaniu z dziurą od kuli.

Odsuść sobie

Jednak najważniejszym powodem, dla którego warto zawiesić dumę na kołku i spokojnie zjechać z drogi jest fakt, że samochody i ciężarówki są większe niż motocykle. Jeśli pomyślimy o różnicy masy między motocyklem a samochodem, a tym bardziej między motocyklem a ciężarówką, nietrudno będzie wyobrazić sobie, kto może być zwycięzcą w tym starciu. Jeśli kierowca wpada w szal, jedynym sposobem obrony jest ustąpić i zjechać mu z drogi.

„Jasne — myślisz sobie zapewne — zachować spokój, kiedy jakiś idiota próbuje mnie zabić”. Wiem, nie jest łatwo po prostu sobie odsuścić, ale nie ma innego wyj-

ścia. Jedną z metod uspokojenia się, zalecaną przez psychologów, jest wyobrażenie sobie agresora w jakiejś kompletnie niepoważnej roli, na przykład jako różowego królika wielkanocnego, ogromną kaczkę lub świstaka z cygarem w zębach. Komiczny obrazek trudniej brać na serio. Jeśli uda ci się dostrzec zabawną stronę całej sytuacji, jesteś na dobrej drodze. Jeśli natomiast absolutnie nie radzisz sobie w takich sytuacjach z własną złością, to być może sam masz jakiś psychologiczny problem, którym należałoby się zająć...

Jeśli zachowasz spokój, możesz wykorzystać rozsądek i możliwości motocykla do wyplątania się z tego. W naprawdę poważnej sytuacji, kiedy wściekły kierowca zachowuje się tak, jakby chciał cię przejechać, postaraj się jak najszybciej zniknąć. Możesz przejechać na drugą stronę wielkiej ciężarówki albo podjechać do radiowozu. Zdarzyło mi się kiedyś podjąć szybką decyzję o zjechaniu z autostrady, a potem odczekałem jakiś czas, żeby agresywny kierowca odjechał jak najdalej. Innym razem uciekłem do przodu, pędząc z szybkością światła, aż agresor zniknął z tyłu, po czym ostro zahamowałem i zjechałem z autostrady na boczną drogę. Na pewno nie jest dobrym wyjściem jechać dalej i liczyć, że wściekły na nas kierowca po prostu się odczepi.

Lepiej być uznanym za paranoika, niż stać się celem

Kiedy jadę wśród innych kierowców, nie znam ich nastawienia, planów i intencji, ale mogę starać się wyłapywać te ich zachowania, które wydadzą mi się podejrzane. Podejrzane wydaje mi się na przykład, kiedy jedzie za mną sportowy samochód pełen nieprzyjaźnie wyglądających „hysych” albo samochód z przyciemnionymi szybami. Może tym młodzieńcom po prostu podoba się mój motocykl albo może to czysty przypadek, że jedziemy z tą samą szybkością, jednocześnie zwalniając i przyspieszając, wolę jednak nie ryzykować. Nie dam im nawet znać, że ich zauważyłem — po prostu zmienię pas albo szybkość tak, aby między nami znalazło się kilka innych samochodów.

Inni kierowcy będą cię szanować, jeśli ty okażesz im szacunek. Być uprzejmym nie oznacza bycia ofertą. Kiedy wjeżdżasz na zatoczoną dwupasmówkę, utrzymuj szybkość, żeby nie blokować jadących za tobą. Sygnalizuj zmianę pasa i zakręty co najmniej 3 sekundy wcześniej. Jadąc po mieście, pozbadź się paskudnego zwyczaju ciągłego zmieniania pasa, siedzenia komuś na ogonie czy nagłego przyspieszania. Jeśli jedziesz z zapalonym reflektorem, przestaw go na „krótkie”, a „długie” wyreguluj tak, aby pomagały ci w nocy nie przeszkadzając innym. Kiedy na zatoczonej ulicy ktoś próbuje zmienić pas, zrób mu miejsce.

Kiedy jedziesz za innym pojazdem albo go wyprzedzasz, zachowaj co najmniej dwusekundowy odstęp. Wyprzedzając, nie śmigaj tuż obok samochodu — przejedź na lewy pas. Kiedy już wyprzedzisz, utrzymuj taką szybkość, żeby nie blokować jadących za tobą, nawet jeśli wyprzedzeni zaczynają przyspieszać.

Ostry image

Pomyśl: twój motocykl i strój, w którym jedziesz, także oddziałują na innych kierowców. Filmowcy i twórcy reklam podtrzymują wizerunek motocyklisty-bandziora czy przynajmniej szumowiny, takiego jak negatywni bohaterowie filmów z cyklu „Road Warriors”. A niektórzy z nas zachowują się tak, jakby chcieli potwierdzać ten

wizerunek. Jeśli twój image powoduje niesmak czy niechęć innych użytkowników drogi, to znaczy, że wysyłasz im proste przesłanie, iż nie zasługujesz na ich szacunek, a zatem także na miejsce na drodze. Innymi słowy: jeśli wyglądasz jak bandzior z filmu, nie dziw się, że inni będą cię traktować jako wroga, a nie współużytkownika drogi.

Możesz rozładowywać agresję robiąc dobre wrażenie — motocyklisty doświadczono, sprawnego, kontrolującego sytuację, ale uprzejmego dla innych. Zależy to nie tylko od tego, co robisz, ale i od twojego stroju. Zastanów się, jak odbierany jest motocyklista ubrany nie na czarno, jadący na czystej, cichej, rozsądnie załadowanej maszynie.

Niektórym wydaje się, że głośno pracujący silnik zmniejsza ryzyko wypadku. Inni, że huk silnika to ich święte prawo i oznaka wolności, że to ich prywatna sprawa. Jeszcze inni, że głośny silnik jest usprawiedliwiony, jeśli to jedyna metoda zwiększenia jego mocy. Niezależnie od tych pięknych teorii, hałas po prostu irytuje ludzi. Zakaz jazdy motocyklami po niektórych drogach często jest po prostu odpowiedzią na potwornie hałasujące maszyny.

Czy hałas rzeczywiście ma wpływ na bezpieczeństwo? Wydaje mi się, że tak. To oczywiście prawda, że kierowcy i przechodnie słysząc ryk silnika na pewno zwrócą uwagę na to, że nadjeżdżasz, ale jednocześnie wyrabiają sobie negatywną postawę wobec motocyklistów. Głośny motocykl prowokuje do agresywnych zachowań skierowanych przeciw temu, kto go dosiada. Czy jest możliwe, że kierowca zirytowany bardzo głośnym motocyklem wyładuje swoją złość na innym spotkanym dwukołowcu? Podejrzewam, że rzyjące silniki częściej są przyczyną wypadków niż im zapobiegają.

Jeśli twój motocykl jest bardzo głośny, zwróć uwagę, co robią inni i gdzie skierowane są twoje rury wydechowe. Nie odpalaj silnika, jeśli wyloty rur skierowane są prosto w okno restauracji, za którym ludzie jedzą obiad. Nie dawaj po garach jadąc przez cichą dzielnicę domków jednorodzinnych o piątej rano. Zastanów się, czy musisz podkręcać gaz, kiedy stoisz na czerwonym świetle przed kościołem w niedzielny poranek.

Bycie uprzejmym, porządnym, sprawnym i niezbyt głośnym oczywiście nie zagwarantuje ci uniknięcia agresywnych zachowań na drodze, ale będzie dużym krokiem w stronę zmiany nastawienia kierowców do motocyklistów.

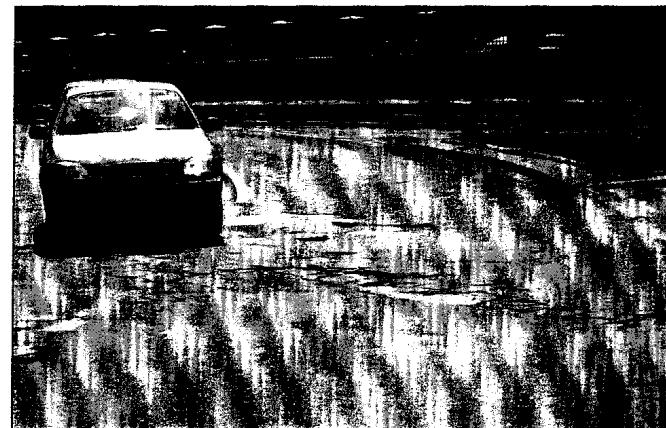
A kiedy trafisz na agresywnego kierowcę pamiętaj, że najlepiej zjechać mu z drogi i wyluzować.

► MANEWRY WYMIJAJĄCE

Kilka razy już pisałem o tym, że jeśli rozumiesz, co się dzieje na drodze, monitorujesz sytuację na 12 sekund przed sobą i wiesz, na co zwracać uwagę, to zwykle wystarczą wcześniejsze dokonane niewielkie korekty szybkości i kursu, aby uniknąć większości problemów. Jeśli zwlekasz z reakcją do momentu, kiedy kłopoty zaczynają się zbliżać, masz mniej czasu na ewentualne manewry czy unikni. Szczerze mówiąc, jeśli czekasz do ostatniej chwili, zwykle okazuje się, że jest za późno na jakiegokolwiek działanie.

Zdarza się jednak i tak, że nic nie zapowiada nadchodzących kłopotów. Kiedy prowadziłem kursy dla motocyklistów, wymyślałem kompletnie nieprawdopodobne scenariusze, żeby pokazać kursantom, co może zdarzyć się na drodze. Na przykład je-

dziesz sobie autostradą, aż nagle z jadącej przed tobą ciężarówką spada na drogę przenośna ubikacja. Co robisz — hamujesz, czy próbujesz ją ominąć? Albo jedziesz przez miasto, gdy niespodziewanie na ulicę wybiega słoń, który właśnie uciekł z zoo. Co zrobisz? Zaskakujące, jak często zdarzało się, że po zajęciach przychodzili do mnie ludzie i mówili na przykład: „Nie uwierzysz pan, ale naprawdę zdarzyło mi się, że spotkałem na drodze słońca, który uciekł z zoo!”. Odkryłem, że niezależnie od tego, jak dziwne i nieprawdopodobne niebezpieczeństwo na użytek zajęć wymyślę, zawsze prędzej czy później spotkam motocyklistę, który naprawdę je przeżył. Tak tak, prędzej czy później każdy z nas stanie w obliczu sytuacji, której nie mógł ani przewidzieć, ani nawet sobie wyobrazić. I albo uda mu się podjąć odpowiednie działanie, albo — że tak powiem — zderzy się ze słońcem.



Może uda ci się przyspieszyć i przemknąć przed tym samochodem. A może po prostu walniesz w jego bok z większą szybkością?

Podstawowe manewry

Kiedy grozi nam kolizja, w gruncie rzeczy możemy zrobić jedną z trzech rzeczy: przyspieszyć, wykonać unik lub zahamować. Problem polega na tym, że te wszystkie metody zależą od przyczepności, a przyczepność to dobro reglamentowane. Jeśli chcesz ominąć przeszkodę jednocześnie ostro hamując, motocykl zarzuca, może się przewrócić albo wręcz przekoziołkować „highside”. Żeby manewr był skuteczny, musimy podjąć błyskawiczną decyzję, co robić, a potem wykonać to sprawnie i szybko. Żeby przygotować się na ten ułamek sekundy, w którym trzeba podjąć decyzję, zastanówmy się nad plusami i minusami poszczególnych rozwiązań.

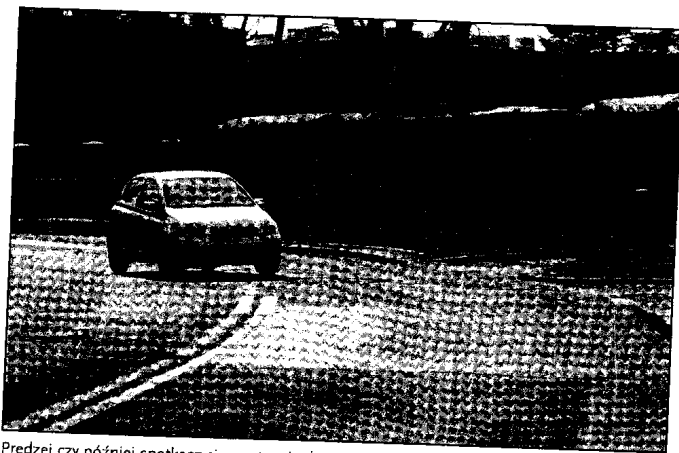
Przyspieszyć

Wyobraź sobie, że zbliżając się do skrzyżowania widzisz jadący z przeciwna samochód, którego kierowca nagle — nie zwalniając i nie sygnalizując — zaczyna skrę-

cać w lewo, w stronę twojego pasa. Jest szansa, że dodając gazu mógłbyś przeskoczyć przed nim. Jest też możliwe, że nie zdążysz i skończysz rozplaszczony na jego masce.

Tym, co przemawia za dodaniem gazu jest fakt, że motocykl zwykle ma duży zapas mocy. Ostre przyspieszenie nie jest żadnym problemem — wystarczy ostro dodać gazu. Negatywną stroną tego rozwiązania jest rosnąca wraz z szybkością siła rozpędu. Energia kinetyczna rośnie szybciej niż prędkość! To oznacza, że jeśli dodasz gazu, ale nie zdążysz przejechać przed samochodem, uderzysz w niego z dużo większą siłą. Na przykład siła uderzenia motocykla jadącego 65 km/godz. będzie aż dwukrotnie większa niż jadącego 50 km/godz.

Ostre przyspieszenie utrudnia także ewentualne zmiany kierunku jazdy. Jadąc 50 km/godz. możesz próbować zrobić unik i ominąć przeszkodę, jadąc 100 km/godz. — na pewno nie. A nawet jeśli zdołasz przeskoczyć przed tym skręcającym w lewo samochodem, masz niewielkie szanse, żeby zdążyć potem zahamować i nie wjechać w śmieciarkę, która powoli toczy się po twoim pasie za skrzyżowaniem. Podsumowując — jeśli dodasz ostro gazu, wszystkie inne możliwości znikają.



Przedzaj czy później spotkasz się z sytuacją, której nie mogłeś przewidzieć

Wykonać unik

Czasami wykonanie uniku to najlepszy wybór. Być może uda ci się ominąć skręcający w lewo samochód. Robiąc szybki unik, nie zwiększasz energii kinetycznej motocykla, więc zaraz po ominięciu przeszkody możesz błyskawicznie się zatrzymać nie wydłużając drogi hamowania. Oczywiście skuteczne ominięcia w takiej sytuacji zależą od dobrego wyczucia, w którą stronę przemieści się samochód oraz od umiejętności zrobienia takiego szybkiego uniku bez utraty kontroli nad motocyklem. Jeśli wybierasz tę opcję, dobrze byłoby wiedzieć, czy kierowca samochodu pojedzie dalej, czy panikuje i z piskiem opon stanie w poprzek twojego pasa. Niestety, zachowanie innych bardzo trudno przewidzieć.

Próby omijania wybiegających na drogę zwierząt zdecydowanie nie są dobrym pomysłem. Pies może mieć ochotę złapać zębami za twoje przednie koło, więc rzuci się w twoim kierunku niezależnie od tego, w którą stronę skręcisz. A dzikie zwierzę, takie jak jeleń czy lis, samo będzie chciało uniknąć zderzenia, więc nie jesteś w stanie przewidzieć, w którą stronę ruszy. Jeśli uda ci się ominąć biegnące po drodze zwierzę, prawdopodobnie będziesz zawdzięczał to raczej szczęściu niż umiejętnościom.

Pamiętaj także, że manewr nagłego omijania przeszkody może pochłonąć całą przyczepność, jaką dysponujesz, nawet przy stosunkowo niewielkich prędkościach. Jeśli próbujesz nagłego wymijania na granicy przyczepności, nie możesz jednocześnie pozwolić sobie na przyspieszanie czy hamowanie. Należy raczej najpierw wyhamować, żeby wytracić część energii, a dopiero potem wykonać unik. Albo odwrotnie — ominąć przeszkodę i dopiero wtedy hamować. Po uniku możesz przyspieszyć, ale przyspieszanie czy hamowanie jednocześnie z próbą ominięcia przeszkody może doprowadzić do poślizgu.

Poważnym problemem przy próbie ominięcia przeszkody jest także odruchowa reakcja, która najczęściej nakazuje nam odpuścić gaz, a to zmniejsza przyczepność tylnego koła, bo powoduje hamowanie silnikiem. Skuteczny unik wymaga utrzymania gazu na stałym poziomie do momentu, aż minie przeszkodę. Niestety, w takiej sytuacji większość z nas odruchowo zdejmie rękę z gazu, zanim zda sobie z tego sprawę. Dlatego niewielu motocyklistów potrafi w sytuacji ekstremalnej wykonać unik bez utraty kontroli nad maszyną i wywrotki.

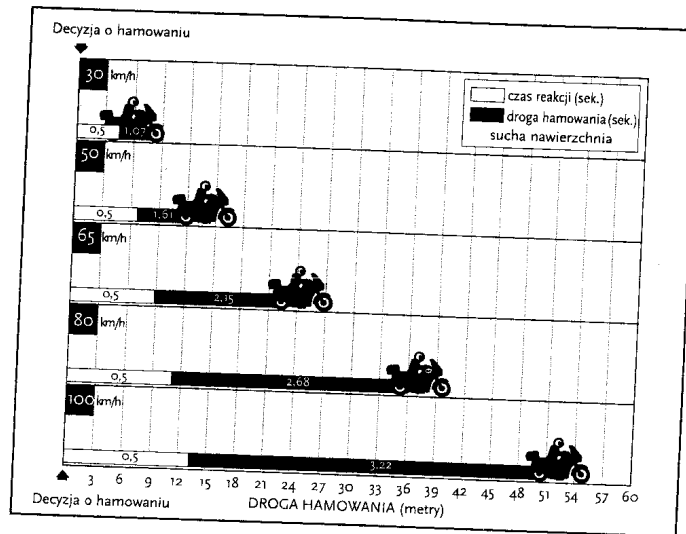
Na kursach motocyklowych dla zaawansowanych można nauczyć się kilku technik skutecznych uników — pytanie jednak, czy w sytuacji prawdziwego niebezpieczeństwa zdołamy je zastosować. Jeśli jesteśmy dobrze przygotowani, raczej nie zdołamy przeprowadzić wyczynowego manewru na 2 sekundy przed zderzeniem.

Jest mnóstwo dowodów na to, że w sytuacji zagrożenia reagujemy odruchowo. Dlatego najlepszą metodą ćwiczenia uników jest jeżdżenie krętymi drogami, wymagającymi umiejętności dynamicznego pochylania motocykla tak, aby właściwa praca kierownicą weszła nam w krew. Jeśli boisz się mocno pochylić motocykl na ostrym zakręcie, raczej nie uda ci się także ostry unik. A jeżeli zwykle wchodzisz w ostre zakręty mocno przechylony, prawdopodobnie w razie potrzeby zrobisz gwałtowny unik nawet o tym nie myśląc.

Zahamować

Ostre hamowanie to stosunkowo bezpieczny manewr pozwalający uniknąć zderzenia. Chyba najlepszy, jeśli chodzi o kolizje na skrzyżowaniach i dzikie zwierzęta na drodze. Współczesne motocykle mają zwykle przednie hamulce mocniejsze niż silnik, a nowoczesne opony zapewniają doskonałą przyczepność. Jeśli dysponujesz poprawną techniką hamowania, to prawdopodobnie możesz zatrzymać motocykl na krótszym dystansie niż odległość potrzebna do rozpędzenia się do szybkości, z którą jedziesz.

Jedną z przyczyn, dla których ostre hamowanie to dobry pomysł, jest właśnie to, że dużą część siły wytraca się na hamulcach. Jeśli twój motocykl ma ABS, jesteś dodatkowo chroniony przed poślizgiem. ABS działa w ten sposób, że zwalnia lekko hamulce, kiedy czujnik stwierdza, że tempo obrotów koła nagle spada. ABS zmniejsza wówczas ciśnienie w układzie hamulcowym, koło odzyskuje przyczepność, a hamu-



Wliczając pół sekundy potrzebne na reakcję, sprawny motocyklista powinien zatrzymać motocykl jadący z szybkością 65 km/godz. na odcinku nie dłuższym, niż 30 metrów

lec znowu dociska mocniej — mamy do czynienia z hamowaniem pulsacyjnym. Może to uchronić przed poślizgiem na śliskiej nawierzchni. Jeśli jednak mówimy o zatrzymaniu motocykla na możliwie najkrótszym odcinku, to i tak powinniśmy hamować na granicy poślizgu. Innymi słowy — ABS to pomoc, która ma za zadanie zwiększyć twoje bezpieczeństwo, a nie zahamować za ciebie. Nawet posiadacze tak wyposażonych motocykli powinni nauczyć się ostrego hamowania. To szczególnie istotne podczas hamowania na zakręcie, bo czujnik ABS rejestruje jedynie zwolnienie obrotów koła, a nie sam poślizg.

Niektóre motocykle, choćby Honda Gold Wing, mają zintegrowany układ hamulcowy. Kiedy hamujemy tylnym hamulcem, automatycznie uruchamiany jest także przedni. Jeśli zatem użyjemy pedału hamulca, około 30% siły hamowania przenieszone jest na tylny hamulec, 70% — na jedną z przednich szcęk. Jeśli natomiast użyjemy przedniego hamulca, cała siła hamowania przenoszona jest na drugą przednią szcękę hamulca. Założenie konstruktorów tego systemu było takie, że niedoświadczony motocyklista zwykle hamuje tylnym hamulcem, a system nadrabia jego brak umiejętności. Żeby jednak zatrzymać motocykl na możliwie najkrótszym odcinku, trzeba wykorzystać wszystkie trzy hamulce. A zatem także ci z nas, którzy posiadają maszyn ze zintegrowanym układem hamulcowym, powinni wyrobić sobie odruch używania przedniego hamulca.

Ani ABS, ani zintegrowany układ hamulcowy nie pomogą ci, jeśli popełnisz błąd wykonując jednocześnie unik i ostro hamując albo hamując podczas pokonywania ostrego zakrętu. A lekkie sportowe motocykle z potężnymi hamulcami tarczowymi i miękkimi, „klejącymi się do asfaltu” oponami dysponują w sumie taką siłą hamo-

wania, że mogą naprawdę przekoziółkować do przodu. Niezależnie więc od tego, jakim motocyklem jeździsz, ostre hamowanie wymaga umiejętności i praktyki.

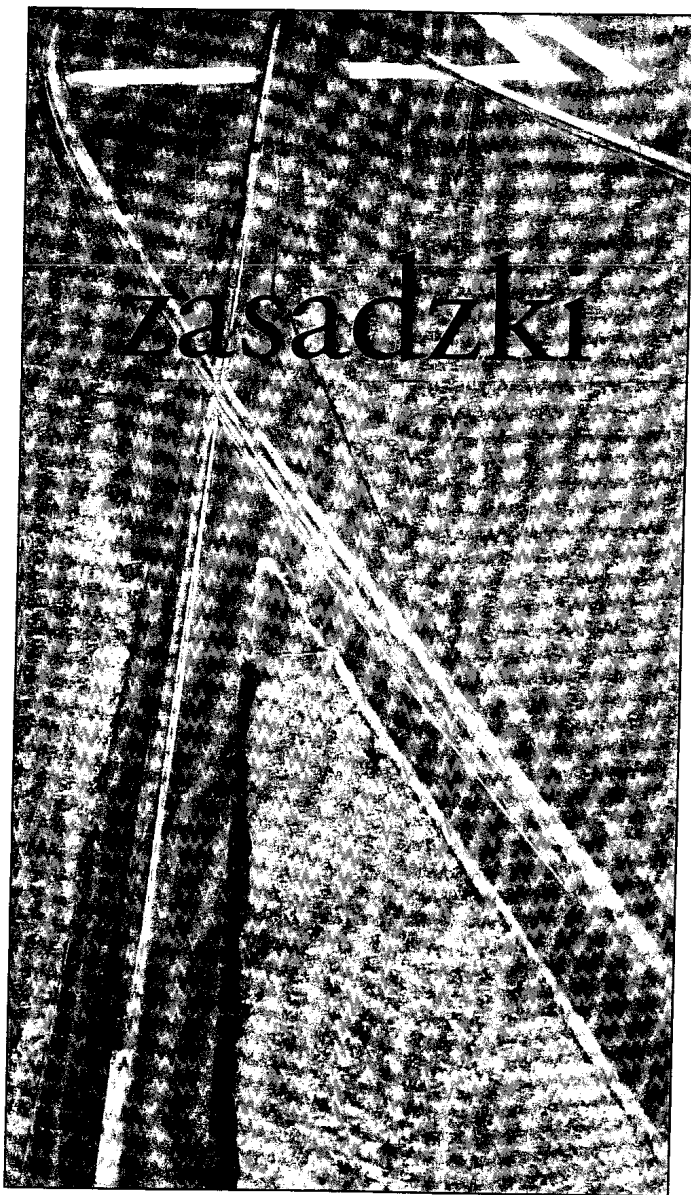
A jeśli nie zdołasz zahamować?

Nawet jeśli wszystko zrobisz jak trzeba, może się zdarzyć, że nie uda ci się wyhamować przed zderzeniem. Niektórzy motocykliści sugerują, żeby w ostatniej chwili stanąć na podnóżkach i w momencie uderzenia wybić się z motocykla do góry i do przodu, aby przelecieć nad pojazdem, w który uderzamy. Akademe policyjne z kolei uczą, jak „położyć maszynę”, mimo że większość policyjnych motocykli jest wyposażona w ABS. Są i tacy, którzy uważają, że najlepiej w takiej sytuacji zeskoczyć z motocykla, aby nie dostać się pomiędzy niego a drugi pojazd.

Myśl o uderzeniu w przeszkodę jest dosyć makabryczna. Jeśli jednak już ma dojść do takiej sytuacji, czy nie byłoby najrozsądniej zmniejszyć do minimum siłę uderzenia? Żadna z powyższych metod ci tego nie zapewni, nie mówiąc już o tym, że wszystkie trzy zakładają, że w ogóle zdołasz zrobić cokolwiek poza otwarciem szeroko oczu.

Jeśli wybijesz się w powietrze, może rzeczywiście nie uderzysz w samochód, o który rozbije się twój motocykl, ale uderzysz w asfalt po drugiej stronie. Możesz położyć motocykl, ale nie myśl, że szorowanie po ziemi końcówkami kierownicy i podnóżkami zatrzyma go w miejscu.

Moja zdanie jest takie: jeśli w ogóle masz czas na jakieś działania, to masz także czas na hamowanie. Hamowanie zmniejsza siłę, z jaką uderzysz w przeszkodę. Guma opon ma znacznie większą przyczepność niż plastik czy stal. Jeśli nie jesteś w stanie uniknąć wjechania w przeszkodę, czyż nie lepiej byłoby wjechać w nią z szybkością 10 km/godz. niż z szybkością 40 km/godz.? Ja w takiej sytuacji pozostałbym jednak w pionie i hamował ostro aż do momentu zderzenia.



5

ZASADZKI

► NAWIERZCHNIA ◀

Oto Motorowy Miecio, który przemierza właśnie swoją ulubioną, pełną zakrętów boczną drogę. Hamuje delikatnie przed każdym zakrętem, fachowo ocenia kształt łuku, dobiera właściwą linię jazdy, pochyla motocykl stosując przeciwskręt, płynnie dodaje gazu na zakrętach, aby zachować prędkość i prześwit między maszyną a ziemią. Nie widzimy jego twarzy, którą skrywa przyciemniona szyba kasku, ale maluje się na niej wyraz błogości i zadowolenia — i to już od ponad 50 km. „Oto — myśli Miecio — wszystko, o czym może marzyć motocyklista”.

Ale kiedy Miecio pokonuje kolejny zakręt, jego przednie koło nagle ucieka w bok. Miecio wpada w panikę, odruch ratowania skóry bierze w nim górę — odpuszcza gaz. Tylne koło natychmiast traci przyczepność. Zanim Miecio w ogóle orientuje się, o co chodzi, motocykl przewraca się i siłą rozpędu wpada do rowu, wyrzucając po drodze w powietrze kawałki połamanego plastiku i snopy iskier. Miecio nawet nie pamięta momentu upadku. Jego następne wspomnienie to długa jazda na boku po szosie i uczucie, że nawierzchnia usiłuje przegryźć się przez jego kombinezon.

Kiedy już udaje mu się pozbierać z ziemi, sięga do obolałego lewego łokcia i czuje na nim coś śliskiego i lepkiego. Mimo bólu obraca rękę, żeby zobaczyć, gdzie ma krwawiącą ranę. Rzeczywiście, łokieć umazany jest lepką cieczą, lecz to nie krew. Miecio nabiera trochę cieczy na palec rękawiczki i zbliża ją do nosa. Olej! Motorowy Miecio właśnie zaliczył lekcję na temat niebezpieczeństw czyhających na motocyklistów na nawierzchni drogi. Jazda drogą pełną zakrętów tak go wciągnęła, że nie zauważył rozlanego na drodze oleju.

Zjawisko, które czyni jazdę na motocyklu tak fascynującą, jest jednocześnie piętą achillesową jednośladow. Otóż motocykl wymaga pewnego poziomu przyczepności po to tylko, żeby utrzymać się w pionie. Jeśli jedna czy dwie opony samochodu albo motocykla z wózkiem bocznym tracą przyczepność, to kierowca może czuć się zaniepokojony. Ale jeśli tylko jedno koło motocykla straci przyczepność, motocyklista potrzebuje dużo szczęścia, żeby nie zaliczyć wywrotki.

Instynktownie wszyscy wiemy, o co chodzi. Ale wielu z nas nie potrafi rozpoznać niebezpiecznych fragmentów nawierzchni i nie wie, jak reagować, aby uniknąć

wypadku. Nawet jeśli w porę dostrzegamy zmiany wyglądu powierzchni drogi, często nie wiemy, jak poszczególne typy problemów wpływają na naszą przyczepność. A kiedy nagle koło traci kontakt z podłożem, nasze odruchy działają przeciwko nam. Przyjrzyjmy się różnym rodzajom niebezpieczeństw związanych z nawierzchnią i poznamy techniki, które pozwolą nam pozostać w pionie nawet wtedy, kiedy trafimy na rozlany olej.

Pamiętamy, że motocykle — i inne pojazdy jednośladowe — utrzymują równowagę dzięki temu, że przednie koło bez przerwy lekko skręca raz w jedną, raz w drugą stronę. Geometria przedniego zawieszenia pomaga utrzymać maszynę w pionie, wciąż na nowo odnajdując stan równowagi. Aby skręcić, wytrącamy motocykl z tej równowagi, pozwalamy, aby się pochylał i kontrolujemy kąt nachylenia odpowiednio pracując kierownicą. Jadący motocykl utrzymuje równowagę na tyle automatycznie, że zwykle nawet nie myślimy o związkach pomiędzy równowagą a przyczepnością. Ale to właśnie przyczepność pozwala nam zachować pozycję pionową, niezależnie od tego, czy przednie zawieszenie „samo” wprowadza nieustanne korekty kursu, czy też motocyklista pracuje kierownicą. Jadąc po prostej, możemy dopuścić do poślizgu tylnego koła bez wywrotki, natomiast poślizg przedniego koła zwykle — niestety — kończy się na ziemi.

Przyczepność

Przyczepność, czyli siła, z jaką opona „trzyma się podłoża” w czasie jazdy, jest efektem niewielkich zmian kształtu jej gumowej powierzchni, która dopasowuje się do niewielkich nierówności, dołków i wypukłości nawierzchni. Zarówno opona, jak i rodzaj nawierzchni mają więc znaczenie. Przesuń ręką po dywanie, a poczujesz lekki opór, kiedy skóra będzie dostosowywała się do nierówności włókien. Przesuń ręką po kuchennym blacie, a zobaczysz, że tarcie jest znacznie mniejsze, bo plastik czy okleina są znacznie gładsze niż powierzchnia dywanu, mają mniej elementów wystających czy wgłębień, w które może „wciskać się” skóra dłoni. Zwilż ten sam blat wodą, a tarcie będzie jeszcze mniejsze. Podobnie droga pokryta asfaltem czy betonem daje większą przyczepność niż gładka stalowa płyta.

Twarda guma daje słabszą przyczepność niż miękka, bo miękka szybciej i łatwiej „wciska się” w nierówności nawierzchni. Dlatego także zmniejsza się przyczepność, jeśli zbyt mocno napompujemy koła. Za mocno nabita opona nie może dostosowywać się kształtem do podłoża, po którym jedzie. Niższe ciśnienie w oponach poprawia przyczepność, zwłaszcza na nieutwardzonych drogach, ale z kolei przy szybkiej jeździe autostradą może powodować przegrzewanie się opon. Zatem stopień napompowania kół musi być pewnym kompromisem między przyczepnością a niezawodnością opony.

Zakładając, że masz prawidłowo napompowane koła — jak myślisz, jaka jest powierzchnia ich styku z ziemią? Czy łączna powierzchnia styku dla obu kół ma mniej więcej rozmiar tej kartki? Pewnie się zdziwisz, ale w rzeczywistości ta łączna powierzchnia styku równa jest powierzchni jednej dłoni! Zważywszy, że siła przyczepności jest w zasadzie jedynym połączeniem między motocyklem a drogą, naprawdę nie powinniśmy oszczędzać na oponach. Warto także często sprawdzać, czy ciśnienie w kołach odpowiada obciążeniu motocykla.

Uwaga na fakturę i kolor nawierzchni

Motorowy Micio zaliczył wywrotkę, bo zamyślił się na tyle, że nie kontrolował drogi przed sobą. Twórcze myśli, podziwianie widoków, a nawet skupienie na prawidłowym pokonywaniu zakrętów powinny ustępować pierwszeństwa analizie nawierzchni i przyczepności. Na co zatem nasz Micio powinien zwrócić uwagę?

Po pierwsze, powinien dobrze zdawać sobie sprawę z tego, jaką przyczepność daje mu nawierzchnia, po której jedzie w danym momencie. Jakkolwiek zmiana wyglądu nawierzchni — jej faktury czy koloru — może oznaczać zmianę przyczepności.



Nie zawsze różnice w jakości nawierzchni są tak ewidentne



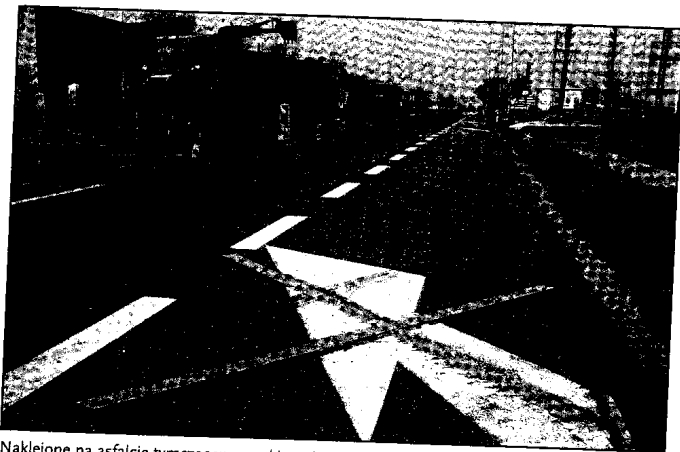
Kolor i faktura tych dwóch sąsiadujących ze sobą pasów sugerują, że przyczepność na nich może się różnić

Jeśli na przykład jedziesz po błocie, to czujesz, że jest ślisko. Kolor i konsystencja błota to widoczne znaki, że droga jest śliska. Jeśli zatem widzisz, że kolor albo konsystencja zmieniają się, możesz przewidzieć, że zmieni się także przyczepność. Jeśli droga przed tobą wygląda tak, jakby była pokryta suchym asfaltem, przyczepność zapewne wzrośnie. Jeśli na drodze pokrytej jasnoszarym betonem widać nagle plamy czy smugi ciemniejsze i błyszczące — możesz założyć, że jeśli w nie wjedziesz, przyczepność będzie gorsza.

Zatem sposobem przewidywania zmian przyczepności jest obserwowanie faktury i koloru nawierzchni. Gdyby nasz Mietcio obserwował drogę, po której jedzie, mógłby dostrzec nieco bardziej błyszczący fragment asfaltu, ciemniejszą plamę czy lekko opalizującą powierzchnię rozlanego oleju i zdać sobie sprawę, że przyczepność może się gwałtownie zmniejszyć.

Śliskie nawierzchnie

Wiemy, że lód jest śliski. Wiemy też, jak wygląda lód na drodze. Dostrzegamy biel, może nawet błyszczące w słońcu kryształki zamrożonej wody. Naklejane czasami na asfalcie żółte linie wyznaczające pasy ruchu także są bardzo śliskie i także widać je z daleka, a mimo to wielu motocyklistów nie nauczyło się jeszcze, że potrafią być niebezpieczne. Płyty gładkiej blachy leżące czasami na drodze w pobliżu miejsc, gdzie prowadzone są prace budowlane, także nie zapewniają dobrej przyczepności. Tory kolejowe czy tramwajowe wyszlizgane są gładko metalowymi kołami pojazdów szynowych.



Naklejone na asfalcie tymczasowe znaki poziome mogą być bardzo śliskie, zwłaszcza, gdy są mokre. Staraj się je omijać

Mniej oczywiste są śliskie pułapki z rozlanego oleju pozostawione przez silniki samochodowe na pasach do skrętu w lewo, plamy paliwa zlewające się z kolorem asfaltu i inne zanieczyszczenia gromadzące się na nawierzchni, kiedy nie pada deszcz.

Podobnie jak kuchenny blat, śliskie powierzchnie stają się jeszcze bardziej śliskie, kiedy są mokre. Woda miesza się z zanieczyszczeniami tworząc maź redukującą przyczepność. Dopiero pół godziny ciągłego deszczu spłukuje brudy z asfaltu, zwłaszcza jeśli od dłuższego czasu nie padało. Dlatego doświadczeni motocykliści robią sobie półgodzinną przerwę, kiedy zaczyna padać.

Śliska po zmoczeniu może być każda stosunkowo miękka substancja używana do wykładania dróg. Spotykane w małych miasteczkach ceglane ulice, kiedy są suche, dają nienajgorszą przyczepność, natomiast pokrywający je ceglany pył zmieszany z wodą tworzy bardzo śliską maź.



Dopiero po pół godzinie deszcz zmywa z asfaltu wszystkie zanieczyszczenia

Także powierzchnie drewniane — mostki wyłożone deskami, belki na przejazdach kolejowych — kiedy są wilgotne, nie gwarantują dobrej przyczepności, bo drobiny drewna zmieszane z wodą działają podobnie jak ceglany pył. W dodatku dojeżdżając do takich miejsc, nie zauważysz żadnej zmiany koloru, bo pył czy resztki drewna wyglądają tak samo jak reszta nawierzchni. Trzeba po prostu zapamiętać, że mokre cegły i drewno są równie śliskie jak błoto.

Śmieci na drodze

Musimy także uważać na leżące na drodze śmieci: zgniecione puszki po napojach, pudełka po pizzy czy jedzeniu i napojach z fast-foodów, rozgniecione plastikowe butelki. Gdy pozwolimy, by nasze koła najechały na któryś z tych przedmiotów może się zdarzyć, że stracą kontakt z nawierzchnią. Na przykład jeśli w czasie hamowania najedziesz na rozpłuszczoną plastikową butelkę, może ona przyczepić się do opony, która pojedzie na niej jak na nartach. Chyba rozumiesz, że stracisz wtedy kontrolę nad motocyklem, a jeśli szybko nie odpuścisz hamulca — stracisz także równowagę?

Rozsypany na drodze żwir działa podobnie jak kulki w łożyskach — toczy się pod oponami, które tracą kontakt z powierzchnią drogi. Służby drogowe często używają

żwiru do naprawiania dróg — rozsypują go na stosunkowo miękkim asfalcie po to, by jadące pojazdy wprasowywały go w nawierzchnię. Jednak żwir nie od razu „wta-
pia się” w asfalt, a w dodatku czasami brakuje znaków ostrzegawczych. Żwir na dro-
dze zwykle jest widoczny — sprawia wrażenie „szorstkiej nawierzchni” i ma jaśniejszy
kolor. Czasami wskazówką jest także „znikanie” pod warstwą żwiru linii namalo-
wanych na asfalcie.

Piasek, ziemia czy błoto są groźniejsze niż żwir, bo mogą doskonale maskować się,
nie zmieniając koloru ani faktury nawierzchni. Podpowiedzi można szukać w otocze-
niu: jeśli przy drodze jest plac budowy wielkiego centrum handlowego czy małego
domku, przygotuj się na ziemię i błoto, które dostają się na jezdnię na kołach pojaz-
dów budowlanych. W okolicy rolniczej uważaj na to, co pozostawiły na drodze trak-
tory, kombajny i snopowiązałki — maszyny rolnicze mogą nanieść na jezdnię mnó-
stwo błota i ziemi. Uważaj także na nawierzchnię leżącą poniżej nawadnianych wła-
śnie pól.

W klimacie, w którym zimą temperatura spada poniżej zera — tak jak u nas —
wiosną możemy trafić na piasek, którym posypywano drogi. Zwykle gromadzi się on
w pobliżu skrzyżowań, tworząc piaszczyste pasy przy obu krawędziach pasa ruchu.
Na wiejskich drogach ziemia i piasek z poboczy mogą zanieczyszczać drogę przez ca-
ły rok, a przy tym wyglądać tak samo jak zwykła nawierzchnia. Tu warto zwrócić
uwagę właśnie na pobocze — jeśli powyżej powierzchni drogi pobocze jest zabłoco-
ne lub piaszczyste, bądź ostrożny, bo to samo błoto czy piasek leży zapewne także na
jezdni.



Z daleka wygląda to jak zwykła kałuża — w rzeczywistości leży tam 15 cm śliskiego błota
zmytego z pól

Wąskie drogi biegnące w wąwozach — wiele takich można spotkać na przykład
na południowym wschodzie USA — zwykle nie mają rowów zabezpieczających.
Dlatego zwłaszcza w czasie, kiedy nie padają deszcze, może na nich być sporo piasku
nawiewanego przez wiatr albo wypłukanego przez wcześniejsze opady. Mocny deszcz

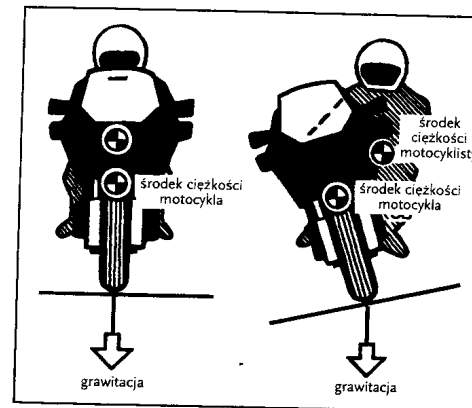
może wypłukać na jezdnię nawet kilkanaście centymetrów śliskiego błota, zwłaszcza
tam, gdzie droga biegnie nieco poniżej otaczającego ją terenu i nie ma rowów zabez-
pieczających. Błoto łatwo dostrzec, ale i tak warto zastanowić się, czy nie jedziesz
akurat przez teren, na którym może się pojawić.

Zachowaj przyczepność

Jeśli na odcinku drogi, po którym jedziesz, występują niebezpieczeństwa związane
z nawierzchnią, powinieneś jechać w taki sposób, aby zminimalizować ich wpływ:
delikatniej pochylać motocykl na zakrętach, unikać nagłych manewrów, ostrego do-
dawania gazu czy hamowania, gwałtownych ruchów kierownicą. Na śliskim czy syp-
kim podłożu bardzo ważne jest także unikanie gwałtownego odpuszczania gazu. Mo-
torowy Micio, panikując i zdejmując rękę z gazu sprawił, że tylne koło zostało przy-
hamowane pracą silnika, a część masy motocykla została „przeniesiona” na przednie.
Zwróćmy uwagę — przednie koło najechało na płamę oleju, ale to tylne wpadło
w posłizg! Może nasz Micio nie miał możliwości lepszego pokierowania motocy-
klem? Gdyby jednak nie zredukował gazu, być może udałoby mu się przejechać śli-
ską zasadzkę bez wywrotki.

Wyobraźmy sobie, że Micio wiedział, na co powinien uważać i spostrzegł rozlaną
olej. Co mógł zrobić? Sztuczka polega na tym, żeby wykorzystał do maksimum całą
dostępną przyczepność. Na drodze, którą jechał Micio, olej rozlany był tylko na jed-
nym pasie. Nasz bohater mógł spokojnie zwolnić i ominąć płamę. A nawet gdyby olej
rozlał się przez całą szerokość drogi, Micio mógł przecież tak skorygować swój kurs,
żeby po śliskiej powierzchni przejechać na motocyklu ustawionym pionowo.

A co z wyprofilowaniem drogi? Co zrobić, jeśli droga pochylona jest wzdłuż osi
podłużnej? Doświadczeni motocykliści starają się wówczas przeważać maszynę tak,
aby koła pozostały ustawione prostopadle do powierzchni drogi. Jeśli koła stracą
przyczepność, motocykl przesunie się tylko w poziomie, zmniejszając ryzyko upad-
ku. Tę samą taktykę można stosować przy jechaniu po mokrej trawie, lodzie czy ży-
wie, kiedy droga nie biegnie poziomo.



Staraj się utrzymywać koła
prostopadle do śliskich
nawierzchni

Jeśli odpowiednio zmniejszymy szybkość przed zakrętem, to także pomoże nam zachować więcej przyczepności. Im mniejsza prędkość, tym mniejsza siła działa w czasie zakrętu na koła, wypychając je na zewnątrz łuku. Wyobraźmy sobie, że nasz Miecio dojeżdża do remontowanego odcinka drogi pokrytego warstwą żwiru. Mógłby wtedy wyprostować motocykl, wyhamować jeszcze przed niebezpiecznym odcinkiem, a potem zwolnić hamulce i dodawać lekko gazu, aby ustabilizować maszynę.

Na luźnych nawierzchniach możesz stosować te same techniki jazdy co na śliskim podłożu — z wyjątkiem korzystania z gazu. Żuźłowcy używają gazu do kierowania motocyklem. Oczywiście bez potężnych opon z grubym bieżnikiem nie uda ci się wyrzucić za siebie tak imponującej fontanny żwiru czy ziemi, ale i tak możesz skorzystać z dobrej rady żuźłowców: jeśli masz wątpliwości — dodaj gazu! Jeśli nie masz właśnie takich opon z grubym bieżnikiem, trzymaj raczej stopy na podnóżkach i nie jedź za szybko.

Mówisz, że w zasadzie nigdy nie zjeżdżasz z utwardzonych dróg? No chyba, że wypadnie objazd... Kiedy jedziesz autostradą, na której trwają jakieś prace i trafisz na objazd po żwirze, masz do wyboru: zawrócić do domu albo wjechać na luźną nawierzchnię. Jeśli trafisz na objazd pokryty błotem, pamiętaj, że motocykl nie musi jechać po śladach pozostawionych przez ciężarówki. Jedź tak, aby mieć jak najlepszą przyczepność. Znajdź najmniej zapaprany pas drogi i stosuj techniki jazdy po śliskich powierzchniach, włączając w to pochylanie motocykla tak, żeby koła ustawione były prostopadle do nawierzchni.

Jeśli twój motocykl grzęźnie w błotnistej koleinie, utrzymanie go w pionie może okazać się bardzo trudne. Gdy maszyna zaczyna się przewracać, nie graj bohatera — pozwól jej na to, ale najpierw zeskocz z siodła, żeby nie przypiec sobie łydki o rozgrzaną rurę wydechową albo nie dać sobie złamać nogi. Nowe części na pewno będą tańsze niż leczenie i rehabilitacja.

Ćwiczenia

Jeśli na samą myśl o jeździe po mokrej trawie czy śliskim błocie oblewa cię zimny pot, nie martw się — nie tylko ciebie. Prędej czy później znajdziesz się w sytuacji, w której będziesz musiał jechać po śliskiej czy luźnej nawierzchni. Dlatego zamiast martwić się na zapas i za wszelką cenę unikać niebezpiecznych nawierzchni, lepiej naucz się, jak sobie z nimi radzić. Pożycz od kogoś motocykl terenowy i spróbuj na początek na oponach z grubym bieżnikiem. Znajdź jakąś zwirową wiejską drogę albo spróbuj polnych dróg pokrytych piachem. Poczekaj, aż stopnieją śniegi, załóż kombinezon i znajdź z kolei jakąś drogę śliską czy z sypką nawierzchnią, żeby pojeździć na niej na twoim zwykłym szosowym motocyklu. Pojeźdź powoli dookoła trawnika w ogródku. Wypróbuj leśną przecinkę przeciwpożarową.

Zwracaj uwagę na jakiegokolwiek zmiany faktury i koloru nawierzchni.

Pamiętaj:

- Zmniejsz prędkość;
- Oprzyj się na podnóżkach;
- Wybieraj najlepszą nawierzchnię, nie skręcaj zbyt gwałtownie;
- Delikatnie dodawaj gazu;
- Utrzymuj motocykl prostopadle do nawierzchni drogi.

Po spędzeniu kilku godzin na bitych drogach zobaczysz, że przestaniesz się bać odrobiny rozsypanego żwiru czy drewnianego mostka, przez który przyjdzie ci jechać.



Zerwana, nierówna nawierzchnia to mały kłopot. Prawdziwe niebezpieczeństwo to podwyższona krawędź między zerwanym a pozostawionym pasem asfaltu

►USKOKI◀

Jeździec Jędrus sunie wygodną dwupasmówką w ciepły letni wieczór, pogrążony w myślach o tym, co zrobi po powrocie do domu. Mija kolejny zakręt i widzi przed sobą pachołki oznaczające strefę robót drogowych, a chwilę później jego reflektor oświetla znak ostrzegający o wybojach na drodze. Jędrus zauważa, że nawierzchnia przed nim zmienia wygląd, a kiedy jego przednie koło nagle opada, zdaje sobie sprawę, że warstwa starego asfaltu została właśnie zerwana, a droga przygotowana jest do położenia nowej nawierzchni. Początkującego motocyklistę może przestraszyłyby dziury i nierówności tymczasowej nawierzchni, lecz Jędrus to stary wyga, który wie, że jego motocykl bez trudu poradzi sobie w takich warunkach.

Z przodu, po lewej stronie, odgradzona ostrzegawczymi taśmami leży sterta gruzu i pokruszonych kawałów starego asfaltu, a ustawione pachołki kierują ruch z powrotem na właściwy pas, na którym położono nawierzchnię z betonu. Jędrus kieruje kołysząc się motocykl w stronę tego, co wydaje mu się być gładką betonową nawierzchnią. Nagle, kiedy przednie koło wjeżdża na ten odcinek drogi, kierownica zaczyna wyrwać się z Jędrusowych rąk. Motocykl zaczyna przechylać się w prawo. Jędrus sili się, żeby przeciwskrętem wyprostować maszynę, ale nie daje rady. Motocykl upada ciężko na prawy bok, noga Jędrusia blokuje się między ramą a nawierzchnią. Wyprawa kończy się — nie tylko na to popołudnie, ale na kilka miesięcy koniecznych do zagojenia ran i zrośnięcia kości.

Co się właściwie stało?

Powodem wypadku Jędrusia była krawędź betonowej płyty, która wystawała ponad zerwany wcześniej asfalt. Krawędź płyty, wyższa o kilka centymetrów od wcześniejszego fragmentu nawierzchni, dała taki efekt, jakby w poprzek środka drogi wyrósł wysoki krawężnik. Dla kierowcy samochodu taki poprzeczny krawężnik może być nieprzyjemny, może nawet uszkodzić przednie zawieszenie albo powyginać felgi. Dla motocyklisty może on oznaczać groźną wywrotkę i poważne uszkodzenia tak maszyny, jak i jeźdźca.

Jeździec Jędrus nie jest przecież jedynym motocyklistą, którego zaskoczyła poprzeczna krawędź na jezdni. Zdarza się to nawet starym wyjadaczom, o których można by pomyśleć, że znają już wszystkie zasadzki. Coś, co wydaje się być po prostu jeszcze jednym wybojem czy szczeliną w nawierzchni, nagle destabilizuje motocykl tak, że pechowy jeździec nie potrafi go już opanować. Umówmy się, że takie wystające poprzeczne krawędzie będziemy nazywać „pułapkami krawężnika”, bo koło motocykla zostaje nagle zablokowane tak samo, jakby niespodziewanie najechało na wysoki krawężnik.

Problem polega na tym, że jednoślady są szczególnie narażone na niebezpieczeństwa związane z nagłymi zmianami poziomu nawierzchni, czy to w formie „krawężnika”, czy przeciwnie — „uskoku”. Wielu z nas nie zdaje sobie sprawy z tego, jak niebezpieczna potrafi być „pułapka krawężnika”. A organy odpowiedzialne za prowadzenie prac na drogach także nie znają specyfiki motocykli na tyle, by zrozumieć, dlaczego tak dużo wypadków motocyklowych zdarza się właśnie w okolicach, w których prowadzone są roboty drogowe. Nie wiedzą też, jak temu zapobiegać.

Przeciwskręt

Pamiętamy, że jednoślady utrzymują się w pionie przede wszystkim dzięki ruchom przedniego koła, czy to „automatycznym”, czy wymuszonym przez kierującego. Jeśli na przykład motocykl zaczyna przechylać się w lewo, możemy przywrócić mu równowagę skręcając przednie koło lekko w tę samą stronę. Nazywamy to przeciwskrętem. Podobnie kontrolujemy kierunek jazdy. Aby skręcić w prawo, zaczynamy od pchnięcia prawej rączki kierownicy.

Jeśli zrozumiemy istotę przeciwskrętu, zobaczymy także, dlaczego „pułapki krawężnika” — co najwyżej irytujące kierowców samochodów — dla motocyklistów stanowią poważne zagrożenie. Samochód może na chwilę stracić przyczepność przednich kół, wpaść w lekki poślizg, ale nie traci przy tym równowagi, podobnie jak motocykl z wózkiem bocznym. Jeśli natomiast przednie koło jednoślada traci przyczepność na dłużej niż sekundę czy dwie, zachowanie równowagi staje się bardzo trudne. Kiedy zbliżasz się do „krawężnika”, możesz normalnie kierować do momentu, aż przednie koło dotknie krawędzi przeszkody. Potem, kiedy koło wspina się na krawędź, nie masz możliwości zastosowania przeciwskrętu, by zachować równowagę.

Jeśli jedziesz pasem, z którego zerwano nawierzchnię, szarpanie motocykla na nierównym podłożu sprawia, że odruchowo szukasz wzrokiem gładziej drogi. Ciągnie Cię gładkie pobocze albo świeżo wylany asfalt na sąsiednim pasie. Ale jeśli będziesz próbował przedostać się przez krawędź, masz duże szanse na złapanie przedniego koła w pułapkę i utratę równowagi. Musisz zdać sobie sprawę, że nawet stosunkowo niewysoki „krawężnik” może być przyczyną upadku, jeśli wjeżdżasz na niego pod ostrym kątem.

Wiele lat temu organizacja Motorcycle Safety Foundation przeprowadziła testy, w których zawodowi motocykliści mieli próbować zrobić unik przed przeszkodą zjeżdżając z jezdni na zwirowe pobocze, a następnie wjechać z powrotem na drogę. Wszyscy byli zaskoczeni tym, jak wielu z nich się to nie udało — kończyli na ziemi!

Eksperti stwierdzili, że do największej liczby upadków dochodziło wtedy, kiedy motocyklista wjeżdżał z pobocza z powrotem na jezdnię przekraczając „krawężnik” pod kątem mniejszym niż 45 stopni.

„Pułapki krawężnika” przybierają wiele form. Musisz sam zatroszczyć się o to, żeby je w porę zobaczyć, bo zwykle nie ma co liczyć na znaki ostrzegawcze. Świeży



Taka wystająca krawędź jest bardzo niebezpieczna dla motocyklistów



Uważaj! Przed tobą może pojawić się krawędź asfaltu

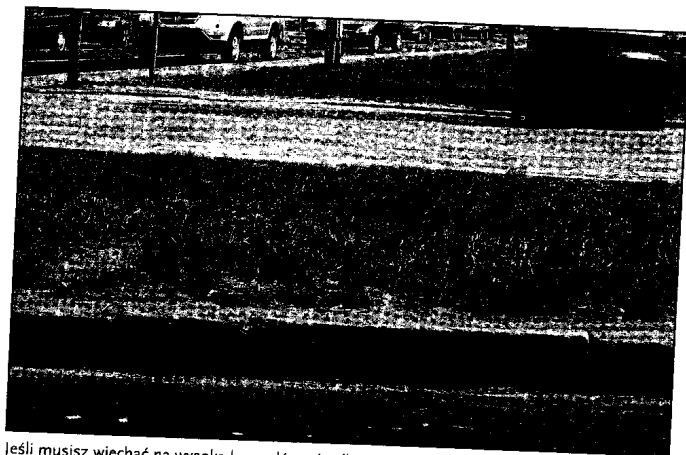
asfalt często zapada się pod ciężarem przejeżdżających pojazdów, tworząc „krawężniki” na przykład na sryku z betonową nawierzchnią czy betonowymi płytami na przystanku autobusowym. Taka sytuacja może wystąpić wszędzie tam, gdzie poszerzano drogę czy zmieniano przebieg pasów. Dolne warstwy starego asfaltu mogą się przesunąć lub zapadać, tworząc na jezdni poprzeczne rowki. Kiedy na drodze wymieniana jest nawierzchnia, wysoka krawędź będzie oddzielała pobocze od jezdni dopóki prace nie zostaną zakończone.

Nawet jeśli pobocze wydaje się być na tym samym poziomie co jezdnie, przednie koło twojego motocykla może zagłębić się w żwir i zaliczyć „pułapkę krawężnika”. Każda sytuacja, w której jesteś zmuszony do przejeżdżania w poprzek fragmentu podwyższonej nawierzchni, jest sytuacją potencjalnie niebezpieczną.

Zmiany faktury i koloru

Zawsze, kiedy zbliżasz się do rejonu, w którym prowadzone są roboty drogowe lub zauważasz jakieś zmiany nawierzchni przed sobą, pomyśl o tym, co spotkało Jędrusia i zacznij szukać wzrokiem „krawężnika”. Podobnie jak w przypadku innych niebezpieczeństw związanych z nawierzchnią, należy wypatrywać jakichkolwiek zmian w wyglądzie czy kolorze. Masz przecież świadomość, po jakiej nawierzchni jedziesz. Jeśli widzisz przed sobą jakąś zmianę, musisz być przygotowany na ewentualne problemy w miejscu, w którym jeden rodzaj nawierzchni przechodzi w inny. Nawet w nocy nie powinieneś mieć problemów z odróżnieniem asfaltu od gładziej jaśniejszej nawierzchni betonowej czy błyszczącej stalowej płyty, ani z zauważeniem przecinających drogę torów kolejowych czy tramwajowych.

Jeśli nie musisz przejeżdżać przez „krawężniki”, po prostu trzymaj się od nich z daleka, zwłaszcza od tych, które dzielą pas ruchu z zerwaną nawierzchnią od pozostałej



Jeśli musisz wjechać na wysoką krawędź na środku ulicy, podejdź do niej tak samo, jak do takiego krawężnika. Ustaw przednie koło prostopadle do niego i dodaj nieco gazu, by koło bez kłopotu wtoczyło się na krawędź

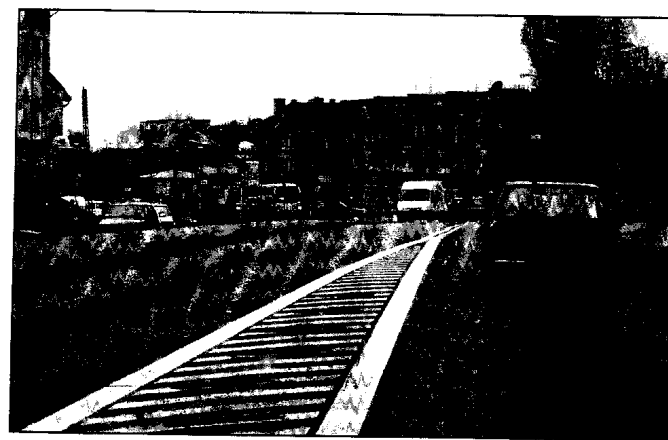
części drogi. Jeśli nawet taka krawędź wchodzi częściowo na twój pas ruchu, możesz zwykle pojechać wzdłuż niej. Lepiej nie dopuść do tego, żeby twoje przednie koło znalazło się za blisko takiego „krawężnika”, zwłaszcza jeśli ryzykujesz wjechanie na niego pod ostrym kątem.

Co jednak robić, kiedy przejechanie przez „krawężnik” jest nie do uniknięcia, bo tak prowadzi wyznaczony — i jedyny — pas ruchu? Jak nie wpaść w pułapkę i nie zaliczyć wywrotki? Sztuka polega na tym, żeby najeżdżać na taką krawędź pod kątem maksymalnie zbliżonym do prostego (czyli 90 stopni) i żeby raczej pokonywać próg „agresywnie” niż „przetaczać się” po nim. Trzeba wykorzystać moc silnika, aby poderwać przednie koło do góry. Zastanów się, co robisz, kiedy musisz przejechać przez prawdziwy krawężnik, żeby wjechać na chodnik. Najpierw zwalniasz, żeby nie pogiąć obręczy koła. Potem kierujesz motocykl prostopadle do linii krawężnika (albo co najmniej pod kątem 45 stopni) i dodajesz gazu, żeby przednie koło łatwiej wskoczyło na górę. Jeśli musisz zmienić pas ruchu na sąsiedni, a po drodze czyha „pułapka krawężnika”, najpierw odbij nieco w przeciwną stronę, potem skręć, aby najeżdżać na przeszkodę pod większym kątem, mocno złap rączki kierownicy i dodaj nieco gazu, aby przednie koło nie miało problemu z podjechaniem pod krawędź.

Linie oddzielające pasy ruchu

Wyjątkowo podstępna wersja „pułapki krawężnika” są niektóre białe linie oddzielające dołączający się pasy ruchu.

Bywa, że taka linia namalowana jest nie bezpośrednio na asfalcie, ale na podłużnym wybrzuszeniu oddzielającym właściwą jezdnię autostrady czy drogi szybkiego ruchu od dołączającego się pasa. To groźna pułapka na motocyklistów: trudno ją zauważyć, zwłaszcza nocą, a czasami trudno odróżnić, czy linia namalowana jest „na



Możesz spróbować na wyprzedzanie i przeskoczenie tej białej linii, ale nie rób tego! Linie przecinające podwyższone grzbiety. Przejeżdżając przez nie możesz stracić równowagę

płaskim", czy na wybrzuszeniu — dlatego należy unikać przejeżdżania przez nią w takich miejscach. Kiedy ciągła linia przechodzi w przerywaną, możemy już spokojnie zmienić pas.

Śliskie krawędzie

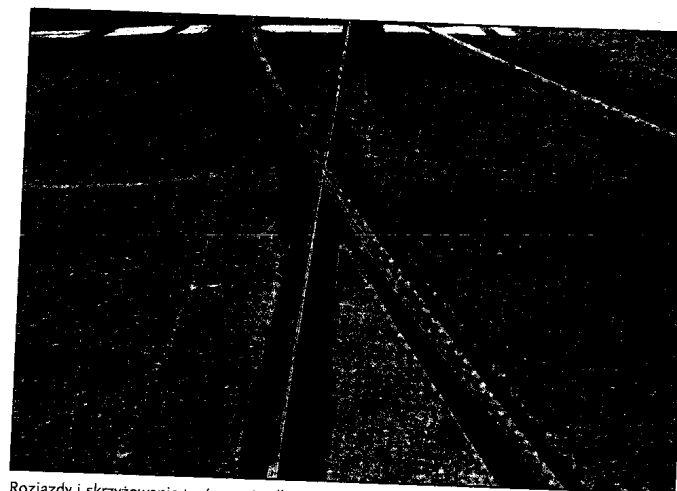


Tory tramwajowe dostarczają motocyklistom wielu atrakcji — uskoków i śliskiej stali

Tory kolejowe czy tramwajowe również mogą być dla motocyklistów niebezpieczną pułapką, nawet te położone równo z nawierzchnią drogi. Pamiętaj — jeśli przednie koło ślizga się na boki albo wpada w zagłębienie, znacznie trudniej jest utrzymać motocykl w pionie. Tory są szczególnie niebezpieczne, kiedy przecinają drogę czy ulicę pod ostrym kątem, na zakręcie albo kiedy biegną po drodze równoległe do twojego kierunku jazdy. Duże ryzyko stwarzają tory tramwajowe, które często biegną środkiem jezdni albo zmieniają położenie na ulicy. Specjalnym wyzwaniem są tory tramwajów z wyciągiem linowym — takie jak w San Francisco w USA albo w Lizbonie w Portugalii — bo oprócz normalnych dwóch torów dochodzi jeszcze trzeci pomiędzy nimi.

Szynowe pułapki typu „X” i „V”

Bywa, że dwie linie torów tramwajowych czy kolejowych krzyżują się lub łączą na środku jezdni. W takich miejscach powstają naprawdę niebezpieczne zasadzki typu „X” i „V” — motocykl może wpaść w poślizg na takim „V”, a w skrajnych przypadkach może dojść do zaklinowania się przedniego koła między zbiegającymi się szynami. Konsekwencji nie trzeba chyba tłumaczyć. Widząc przed sobą takie niebezpieczeństwo, najlepiej byłoby je ominąć jadąc dookoła. Gdy to niemożliwe, spróbuj przynajmniej wymanewrować tak, aby pokonać je pod kątem możliwie zbliżonym do prostego.



Rozjazdy i skrzyżowania torów na środku ulicy to groźne zasadzki

Stalowe płyty

Bywa, że ekipa remontująca drogę tymczasowo nakrywa dziury w jezdni grubymi stalowymi płytami. Powierzchnie takich płyt są wypolerowane jak lustro, a ich krawędzie są równie niebezpieczne jak ich śliska powierzchnia. Są wystarczająco grube, żeby stworzyć „pułapkę krawężnika”. Dodatkowy powód, by trzymać się od nich z daleka jest taki, że płyta bywa o kilka centymetrów węższa niż wyrwa, którą pokrywa, albo przesunęła się pod ciężarem przejeżdżających po niej pojazdów. Normalna opona samochodowa bez problemów przejedzie nawet po przerwie równoległej do kierunku jazdy o szerokości 10 cm. Natomiast opona motocykla może okazać się za wąska i wpaść w szczelinę.

Choć podstawową sprawą na drodze jest zwracanie uwagi na inne pojazdy, doświadczeni motocykliści wiedzą, że trzeba bardzo uważać na stan nawierzchni i wybierać taką drogę, na której motocykl będzie miał największą przyczepność. Jeśli w porę zauważysz jakieś niebezpieczeństwo, którego nie dasz rady ominąć, możesz wymanewrować tak, aby przejechać przez nie możliwie najbezpieczniej, a potem ponownie skupić się na pozostałych pojazdach.

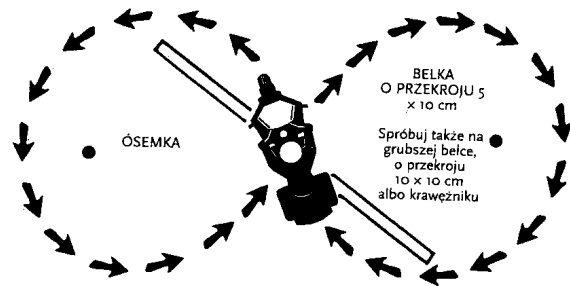
Według cytowanego tu wielokrotnie raportu Hurta z 1981 r., zaledwie 4% wypadków motocyklowych jest skutkiem niebezpieczeństw związanych z nawierzchnią. Być może dlatego na kursach dla motocyklistów niewiele się mówi o takich problemach jak „pułapki krawężnika”. Warto jednak pamiętać, że raport Hurta bazował na wypadkach, do których doszło w Los Angeles i okolicy. Inne miasta — tak w USA, jak na całym świecie — mają inne problemy związane z nawierzchnią niż Los Angeles. Może warto więc poćwiczyć pokonywanie krawężników, zanim spotkamy się z nimi na drodze? I zawsze, kiedy jedziesz przez nieznaną sobie okolice, uważaj na „pułapki krawężnika”.

Znaki ostrzegawcze

Jedną z przyczyn, dla których tak wielu motocyklistów wpada w „pułapkę krawężnika” jest fakt, że zwykle nie jesteśmy w żaden sposób ostrzegani o możliwości wystąpienia takiego problemu. Wykonawcy robót drogowych mają do dyspozycji znaki ostrzegawcze na różne okazje. Jest na przykład znak ostrzegający o wybojach albo o progu zwalniającym. Wykonawcy mogą jednak nie wiedzieć, dlaczego akurat w rejonie ich prac zachodzi tak dużo wypadków z udziałem motocyklistów. Zwykle mylnie uważa się, że chodziło po prostu o brak doświadczenia albo nadmierną szybkość.

Ćwiczenia

Oto kilka ćwiczeń, które mogą pomóc w radzeniu sobie z „pułapką krawężnika”. Na wypadek, gdybyś jeszcze nie do końca przyswoił teorię — załóż porządną kombinizon. Zataczaj ósemki pokonując różne przeszkody: drewniane deski o różnej grubości (ale nie krótsze niż 2 m), niskie krawężniki, sztywne węże ogrodowe, grube liny (co najmniej 10 m długości). Skoncentruj się na tym, żeby przejeżdżać przez „krawężnik” pod kątem prostym lub maksymalnie do niego zbliżonym. Dodaj lekko gazu, żeby przednie koło łatwiej przejechało przez krawędź.



Ćwiczenie pokonywania wysokich krawędzi

►KONIEC ASFALTU◄

Kończył się właśnie długi dzień w siodle. Wracałem z Denver do domu, do Seattle, starając się oszczędzić trochę czasu pędząc autostradą. Jechałem przez wschodnią część stanu Utah. Popołudnie było gorące, wietrzne i suche, więc kiedy zaczął zapadać zmrok, jechałem dalej, ciesząc się chłodem wieczoru. Asfalt na autostradzie był gładki i tak nowy, że nie stracił jeszcze charakterystycznego, bardzo czarnego koloru. Mój wzrok nie sięgał w ciemności dalej niż na 30 m, więc wszystko, co zdołałem zobaczyć w świetle reflektorów, w chwilę później znikało za mną. Zauważyłem na poboczu leżące płasko na ziemi jakies znaki — prawdopodobnie pozostałość po jakichś robotach drogowych. Nagle coś obudziło moją czujność — światła samochodu jadącego z przeciwka zakłócały się na boki. Zamrugałem oczami — może zbyt długo już jadę bez odpoczynku?

I nagle w świetle reflektora zobaczyłem przed sobą głębokie koleiny wyłobione w ziemi. Asfalt po prostu się skończył. Kiedy mój mózg pracował na najwyższych obrotach, próbując zrozumieć, co się właściwie dzieje, obciążony motocykl przekroczył granicę twardej nawierzchni z szybkością 100 km/godz. i wpadł w miękką ziemię, a przednie koło zaczęło tańczyć na wszystkie strony. Usiłując nie utracić kontroli nad maszyną, dodałem gazu, żeby przepchnąć ją przez niebezpieczny odcinek. Po jakichś 100 m takiego koszmaru moje przednie koło wskoczyło z powrotem na gładki asfalt i znowu jechałem autostradą jakby nic się nie stało.

Okazało się, że wszystkie cztery pasy autostrady były w remoncie. Zerwano z nich nawierzchnię, a nowej jeszcze nie położono. Znaki ostrzegawcze zapewne przewrócił silny wiatr. Kofyśzące się światła oznaczały, że jadący z przeciwka kierowcy przedzielali się przez odcinek bez asfaltu. Kiedy jeszcze raz wyobraziłem sobie całą tę sytuację, ogarnęła mnie złość na ludzi odpowiedzialnych za remont tej drogi. Jak można było pozwolić na to, żeby wszystkie cztery pasy remontowane były jednocześnie i nie dopilnować, żeby strefa robót była porządnie oznaczona? Potem, kiedy już ochłonąłem, ucieszyłem się, że przez lata jeżdżenia na motocyklu zdobyłem także trochę doświadczenia w jeździe po bezdrożach.

Łatwo myśleć o sobie jako o motocykliście „terenowym” albo „szosowym”, jakby definiowały nas typy motocykli, a nie nasze umiejętności. To nie tak — widziałem w życiu ciężkie szosowe maszyny, które doskonale radziły sobie w czasie wyprawy po bezdrożach Alaski. Widziałem też fantastyczne terenowe motocykle, ze wszystkimi „bajerami”, które były tak czyste, błyszczące i dziewicze, jakby nigdy nie zjeźdżały z bezpiecznego asfaltu. Innym znów motocyklistom zależy raczej na tym, żeby wyglądać jak „król bezdroży” niż na tym, by naprawdę zjechać z szosy. Za dawnych dobrych czasów, kiedy producenci i dziennikarze nie zaczęli jeszcze dzielić motocykli na różne typy, jeździliśmy po prostu na tym, na czym się dało i tam, gdzie chcieliśmy.

Dziś oczywiście motocykle zaprojektowane jako „szosowe” przystosowane są bardziej do jazdy po twardych nawierzchniach. Ale pamiętajmy, że asfalt nie wszędzie dochodzi! Bywa, że chcąc nie chcąc jedziemy po „miękkim”. Choćby był to tylko trawiasty teren na kempingu. A jeśli chcesz naprawdę podróżować motocyklem, musisz umieć przejechać bez kłopotów kilka kilometrów polnymi drogami.

Ziemia

Dla ułatwienia przyjmijmy, że wszystkie rodzaje nieutwardzonych nawierzchni (piasek, żwir, glinę, trawę, ziemię) będziemy w skrócie nazywać po prostu ziemią. Ziemia zapewnia nam nienajgorszą przyczepność, choć w nieco inny sposób niż czysty, suchy asfalt. Asfalt, podobnie jak inne utwardzone nawierzchnie, jest statyczny. Ziemia porusza się cały czas pod naszymi kołami. Przyczepność na asfalcie jest w pełni przewidywalna, co daje nam możliwość precyzyjnego kierowania motocyklem i kontrolowania równowagi oraz kierunku jazdy. Na ziemi także da się przewidzieć przyczepność, ale nigdy nie będzie ona tym twardym połączeniem motocykla z podłożem, do którego przyzwyczailiśmy się na szosie. Jeśli czujemy, że nasze opony zaczynają tańczyć — droga informuje nas, że za chwilę możemy stracić równowagę i zawrócić bliższą znajomość z podłożem. Podstawową różnicę między motocyklami szosowymi a terenowymi wyznaczają właśnie opony. Dużo łatwiej jest utrzymać kontrolę nad maszyną, kiedy na kołach mamy potężne kaptcie z grubym bieżnikiem i do-

datkowymi „klockami”, które odpychają kamienie i łatwo przekopują się przez luźną nawierzchnię. Typowe opony szosowe mają szerokie elementy bieżnika przedzielone wąskimi, płytkimi rowkami. Oznacza to, że jazda poza utwardzoną drogą na oponach szosowych wymaga większych umiejętności i doświadczenia niż jazda na oponach terenowych. Trudniej jest utrzymywać równowagę na luźnych kamieniach czy miękkim piasku, po których jeździ się zupełnie inaczej niż na utwardzonej nawierzchni. Nie chodzi tylko o to, żeby nie wpadać w panikę, kiedy koła nie jadą dokładnie po tej linii, po której chcemy — trzeba także nauczyć się kilku zupełnie nowych sposobów kierowania motocyklem.



Na nieutwardzonych nawierzchniach potrzebna jest nieco inna technika jazdy

Przyczepność

Jeśli dosiadając turystycznego motocykla z szosowymi oponami zjeżdżasz z asfaltu na ziemię, możesz zwiększyć przyczepność zmniejszając ciśnienie w kołach. Niższe ciśnienie to większa powierzchnia styku opony z ziemią, a więc większa powierzchnia przylegania. Motocykliści jeżdżący w terenie mają często w oponach ciśnienie wynoszące zaledwie 0,5–0,7 atmosfery.

Pamiętaj jednak, że niższe ciśnienie w oponach oznacza również szybki wzrost ich temperatury w czasie jazdy. Jeśli zatem spuszczasz część powietrza, żeby przejechać przez piaszczysty teren, nie zapomnij z powrotem napompować kół, zanim wrócisz na szosę.

Równowaga i kierowanie

Choć przyczepność na różnych rodzajach ziemi bywa bardzo różna, podstawowe techniki jazdy pozostają bez zmian. Na asfalcie utrzymujemy równowagę przede wszystkim kierując przednim kołem tak, aby przemieszczać punkt jego styku z drogą względem środka ciężkości motocykla i motocyklisty. Jeśli maszyna przechyla się w lewo, używa-

my przeciwskrętu — przesuwamy punkt styku bardziej w lewo, żeby siła rozpędu wyprostowała motocykl. Na nieutwardzonych nawierzchniach przeciwskręt też działa, choć nie tak przewidywalnie i szybko jak na asfalcie. Na luźnym czy miękkim podłożu przednie koło najpierw zarzuca nieco na bok, zanim motocykl zacznie odzyskiwać równowagę. Przy jeździe terenowej bardzo ważne są dwie podstawowe taktyki: należy balansować ciężarem ciała i używać do kierowania raczej gazu niż kierownicy.

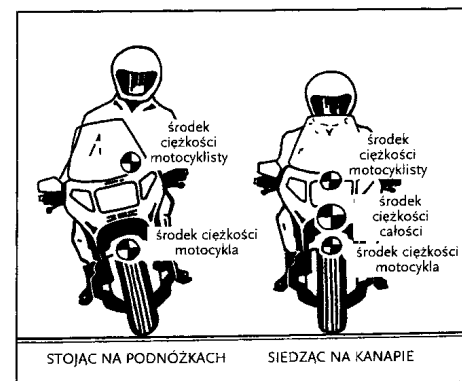
Stań na podnóżkach

Bywa, że początkujący usiłują przebić się przez żwir czy mokrą trawę siedząc sztywno na siodełku i szorując butami po ziemi. Ślizganie się na podszewkach to paniczna reakcja na uczucie, że opony tracą przyczepność, ale wiele w ten sposób nie osiągniesz. Następnym razem przyjrzyj się doświadczonym motocyklistom, którzy w takiej sytuacji stają na podnóżkach i pozwalają samej maszynie znajdować właściwe położenie. Kiedy szorujesz nogą po ziemi, motocykl zaczyna się kołysać i tańczyć. Zauważ, że w takiej sytuacji motocyklista opiera się raczej na kierownicy i siodełku niż na korpusie maszyny i podnóżkach. Kiedy początkujący motocyklista skręca kierownicę nie trzymając nóg na podnóżkach, tylko zakłóca równowagę motocykla.

Jeśli jedziesz na lekkim terenowym motocyklu, możesz podeprzeć się nogą, żeby utrzymać kontrolę nad maszyną w poślizgu, ale na ciężkim turystycznym motocyklu z szosowymi oponami dużo skuteczniejsze jest stanie na podnóżkach. Jeśli opony nie mają dosyć przyczepności, żeby utrzymać w pionie potężną Hondę Gold Wing, to na jakiej podstawie uważasz, że twoje skórzane buty poradzą sobie lepiej? Co więcej, szorowanie podszewkami butów po ziemi to wręcz proszenie się o złamaną kostkę czy poparzone nogi. Jeśli w takiej sytuacji zahaczysz palcami nóg o kamień czy grubą gałąź, stopa zawinie ci się pod motocykl zanim zdążysz się zorientować, co się dzieje.

Środek ciężkości — nisko czy wysoko?

Kiedy motocyklista siedzi na kanapie z nogami na podnóżkach i kolanami obejmując bak, to i on, i motocykl zachowują się jak jedna bryła, której środek ciężkości znaj-



Może się wydawać, że stanie na podnóżkach podnosi środek ciężkości całości, ale w rzeczywistości środek ciężkości motocykla nie przemieszcza się

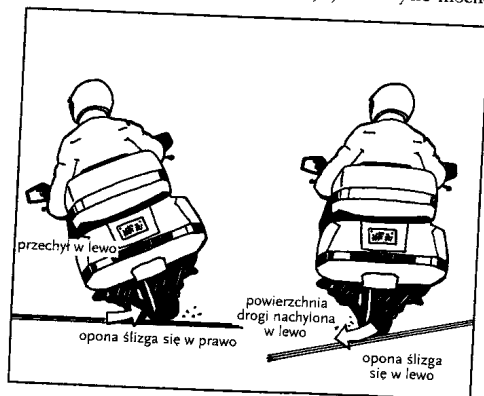
duże się mniej więcej na wysokości kolan jeźdźcy. Czy zatem kiedy motocyklista wstaje na podnóżkach, wspólny środek ciężkości całej bryły nie przenosi się wyżej? Rzeczywiście, środek ciężkości motocyklisty znajdzie się wtedy wyżej. Zwróćmy jednak uwagę, że nisko położony środek ciężkości wcale nie musi ułatwiać kierowania motocyklem i utrzymywania równowagi. Bardzo wysokie motory terenowe z wielkimi i wysoko zawieszonymi zbiornikami paliwa mogą być na nieutwardzonej nawierzchni równie łatwe do prowadzenia jak nisko zawieszona maszyna turystyczna — a nawet łatwiejsze, kiedy motocyklista wstanie i przeniesie cały ciężar ciała na podnóżki.

Czasami styl i image stoją w sprzeczności z ergonomią. Na przykład stylowo przesunięte do przodu podnóżki w cruiserach sprawiają, że stanicie na nich i odciążenie siodła jest bardzo kłopotliwe. Podobnie wysunięte daleko do przodu kierownice wielu motocykli utrudniają taką operację.

Istotne jest to, że kiedy stoimy na podnóżkach, możemy znacznie łatwiej pochylać motocykl i przenosić masę ciała z jednej strony na drugą. Łączna masa motocykla i jeźdźcy oczywiście się nie zmienia, ale oddzielenie od siebie dwóch mas pozwala na większą elastyczność jeśli chodzi o kontrolę równowagi i kąt pochylenia motocykla w skręcie. Nie mówiąc już o tym, że dla naszych kręgosłupów i nerek znacznie zdrowiej jest, kiedy energia podskoków na wybojach i dołkach wytracana jest na ugiętych nogach. Nie trzeba stać na podnóżkach przez całe kilometry jazdy po błotnistych czy żwirowych drogach, ale kiedy przejeżdżamy przez objazd po głębokich koleinach czy przez zaorane pole, uzyskamy dzięki temu lepszą kontrolę nad motocyklem, unikniemy też rzucania i szarpania, którego nie lubi nasz kręgosłup.

Kierowanie

Przy zmniejszonej przyczepności przeciwny skręt nie zapewnia tak szybkich i sprawnych zmian kierunku jazdy, jakich oczekiwałby motocyklista przyzwyczajony do warunków szosowych. Poza tym przednie koło wysyła kierującemu mnóstwo nerwowych sygnałów, że znajduje się na granicy poślizgu — co zresztą często jest prawdą. Jedyłą możliwą reakcją w takiej sytuacji jest chwycić mocno kierownicę, wbić wzrok



Tylne koło ma tendencję do ześlizgiwania się w kierunku przeciwnym do wychylenia motocykla. To może nam pomóc w kierowaniu maszyną

w drogę tuż przed przednim kołem, utrzymać motocykl w pionie i pozwolić mu jechać tam, gdzie chce — nawet jeśli oznacza to zjechanie na pobocze.

Poczucie, że przy każdej próbie przeciwny skręt na miękkiej nawierzchni motocykl zaczyna się przewracać wynika z tego, że w czasie jazdy po nierównym podłożu punkt styku przedniej opony z podłożem cały czas przesuwa się w przód i w tył, zakłócając efekt pracy kierownicy. Szybkie, niewielkie przeciwny skręty skuteczne na szosie, nie sprawdzają się w przypadku motocykla jadącego po błocie czy piasku. Na takich nawierzchniach przeciwny skręt działa wolniej i oporniej. Dlatego ważne jest także balansowanie ciałem, utrzymywanie motocykla w pionie i kierowanie bardziej za pomocą tylnego koła. W końcu lekki poślizg tylnego koła także jest metodą na poprowadzenie motocykla w żądanym kierunku.

Możemy wprowadzić tylne koło w kontrolowany poślizg dodając gaz, odpuszczając go albo naciskając tylny hamulec. Zauważmy, że jeśli tylne koło zaczyna się ślizgać, tył motocykla zaczyna poruszać się po linii stycznej do łuku zakrętu albo po prostu w dół, jeśli jedziemy po pochyłości. Jeśli na przykład motocykl skręca w lewo, kontrolowany poślizg tylnego koła skieruje go jeszcze bardziej w lewo.

Prędkość

Jeśli właśnie udało ci się cudem uniknąć wypadku, kiedy wpadłeś w poślizg na żwirze rozsypanym na asfalcie, masz pełen prawo uważać, że żwir, piasek czy błoto w ogóle nie zapewniają przyczepności. Prawda jest jednak inna — przyczepność na miękkich czy pyłkich nawierzchniach zmienia się w zależności od tego, z jaką prędkością po nich jedziesz. Nawet najmniejszy kamyk ma pewną bezwładność i „opiera się” przed zepchnięciem, a ten opór rośnie wraz z szybkością jazdy. Żwirowa czy piaszczysta droga zapewnia lepszą przyczepność przy szybkości 60 km/godz. niż przy 6 km/godz.

Doświadczeni motocykliści jeżdżą po nieutwardzonych drogach znacznie szybciej niż początkujący nie dlatego, że są tacy odważni, ale dlatego, że większa szybkość zapewnia lepszą kontrolę nad motocyklem. Powolna jazda przez głęboki piach sprawi, że przednie koło szybko się zakopie, a motocykl straci równowagę. Jeśli jedziesz szybciej, koło „pływa” po powierzchni piasku. Pamiętaj także, że szybciej obracające się koła zapewniają lepszą równowagę, bo silniej działa efekt żyroskopowy. Ale — jak słusznie zauważa Chris Scott w książce „Desert Biking” — nie można przesadzać. Przy szybkości powyżej 80 km/godz. na nieutwardzonej nawierzchni trudno jest już reagować dostatecznie szybko na to, co dzieje się przed nami.

Na śliskich nawierzchniach (rozlany olej, śnieg, lód, błoto, gлина, mokra trawa itp.) zwiększenie szybkości nic nie pomoże, za to zwiększy potencjalne uszkodzenia (motocykla i jeźdźcy) w razie utraty równowagi. W takich sytuacjach szczególnie ważne jest utrzymywanie kół prostopadłe do podłoża tak, aby mogły w razie czego ślizgać się bocznie, nie „wyjeżdżając spod motocykla”. Nawet jeśli na błocie czy piasku motocykl zachowuje się tak, jakby miał własne plany, utrzymuj szybkość i pozwól, żeby „tańczył” pod tobą.

Siła rozpędu

Na śliskich czy luźnych nawierzchniach trzeba bardziej uważać na siłę rozpędu i wykorzystywać ją. Większa szybkość to większa siła rozpędu, która może działać na

twoją korzyść lub przeciwko tobie. Wyobraź sobie, że jedziesz objazdem po mokrej glinie, a droga przed tobą opada w zagłębienie i stromo wznosi się z powrotem po przeciwnej stronie. Lekkie zwolnienie przed zjazdem pozwoli ci swobodnie zjechać w dół bez tracenia części przyczepności na hamowanie. Im większą szybkość będziesz miał na dole, tym większa siła rozpędu pomoże ci wepchnąć motocykl pod górę bez dodatkowego dodawania gazu, co na śliskiej glinie może się skończyć buksowaniem tylnego koła. Jeśli jadąc w dół musisz zwolnić, zredukuj bieg i hamuj silnikiem, ale nie używaj przedniego hamulca.

Jeśli dojeżdżasz do krótkiego odcinka piasku czy żwiru, lepiej na krótko dodać gazu i jechać na trzecim biegu niż zwalniać i przebijać się przez przeszkodę na jedynce. Przy niższej przyczepności jazda na wyższym biegu chroni przez buksowaniem tylnego koła.

Hamowanie

Na twardej nawierzchni dobrą metodą jest używanie głównie przedniego hamulca. Kiedy jednak przyczepność spada, musimy przeprosić się z tylnym hamulcem, a mniej używać przedniego. Cała sztuka polega na hamowaniu z taką siłą, żeby motocykl zwolnił; nie można jednak pozwolić, by wpadł w poślizg. We współczesnych motocyklach, wyposażonych często w potężne przednie hamulce tarczowe, nawet lekkie naciśnięcie hamulca może się okazać za mocne. Jeśli nie masz doświadczenia, które pozwoli ci wyczuć moment, kiedy przednie koło zaczyna wpadać w poślizg, lepiej w ogóle zapomnij o przednim hamulcu do chwili powrotu na asfalt.

System ABS jest bardzo pomocny w czasie ostrego hamowania także na luźnych nawierzchniach — pozwala uniknąć upadków i utrzymuje hamujący motocykl na linii prostej. Ale dopóki koła kręcą się z normalną szybkością, czujnik ABS nie „zrozumie”, że motocykl zaczyna wpadać w boczny poślizg. Jeśli hamujesz na zakręcie na piasku czy żwirze, koła mogą „uciec na bok”, a ABS nie zareaguje. No i oczywiście ABS nie uratuje cię przed poślizgiem spowodowanym zbyt ostrym przeciwskrętem albo nagłym odpuszczeniem gazu.

Ćwiczenia

Tylko ćwiczenia poprawią nasze umiejętności. Zasada jest prosta — jeśli coś wydaje nam się szczególnie trudne, właśnie to powinniśmy ćwiczyć. Jeśli sama myśl o głębokim piachu sprawia, że drętwiejesz, przesłanie jest oczywiste: powinieneś pojechać trochę po nieutwardzonych nawierzchniach. Jediną metodą na poprawienie techniki jazdy terenowej jest właśnie jazda w terenie. Niezłym pomysłem dla każdego motocyklisty jest spędzenie choć jednego dnia w roku poza asfaltem — na polnych czy leśnych drogach, na piasku, żwirze, błocie. Pamiętaj — kiedy zdarzy ci się przejechać obok znaku obwieszającego „koniec asfaltu”, w następnej chwili będziesz jechał po piachu czy żwirze na tym motocyklu, na którym akurat siedzisz. Dlatego powinieneś spróbować jazdy w terenie na swojej zwykłej maszynie. Jeśli jednak twoim jedynym motocyklem jest ciężka turystyczna maszyna, raczej nie będziesz na niej robił dłuższych wypraw w teren, nawet na terenowych oponach. Taki wielki ciężki motocykl trudno będzie wyciągnąć z głębokiego piasku bez pomocy traktora. Jeśli boisz się, że na jakiejś błotnistej drodze przewrócisz i uszkodzisz swoje piękne błyszczące cudo —

pożycz od kogoś motocykl terenowy albo szosowe enduro, aby na nim poćwiczyć. Potem, kiedy już trochę otrzaskasz się z terenem, możesz spróbować pojechać cięższą maszyną.

Jednym z powodów popularności motocykli z silnikami 350 — 650 cm³ jest właśnie fakt, że jazda terenowa na mniejszej i lżejszej maszynie jest prostsza i przyjemniejsza. Coraz więcej motocyklistów chce mieć w garażu zarówno duży motor szosowy, jak i mniejszy terenowy czy szosowe enduro. Żeby poszaleć po wybojach i bezdrożach, nie trzeba uruchamiać motocykla z silnikiem o pojemności 1000 cm³. Szosowe enduro czy nawet zwykły szosowy motocykl uzbrojony w terenowe opony ma dobrą przyczepność i dostateczny prześwit na każdej drodze.

Przypominam kilka podstawowych technik jazdy po nieutwardzonych nawierzchniach, szczególnie jeśli jedziemy na motocyklu z szosowymi oponami:

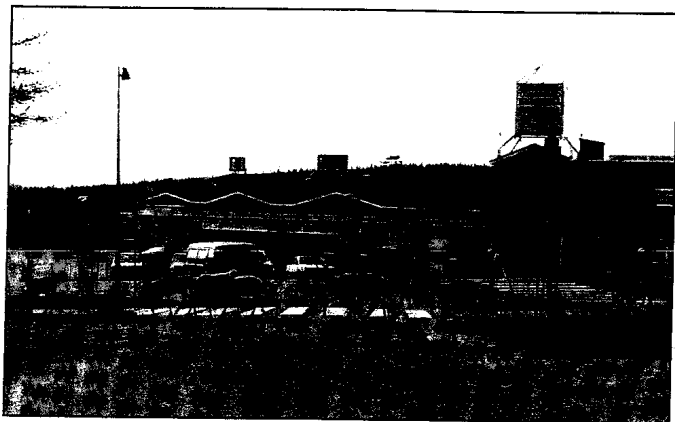
- Planuj linię jazdy tak, żeby jechać po powierzchni zapewniającej najlepszą przyczepność;
- Przenoś ciężar ciała i pochylaj motocykl tak, aby koła były ustawione prostopadle do nawierzchni;
- W trudniejszych miejscach wstawaj z siódła i stój na podnóżkach;
- Do skrętów używaj bardziej gazu, niż kierownicy. Dodawaj na krótko gaz, aby wprawić tylne koło w kontrolowany poślizg i w ten sposób kieruj przód motocykla w pożądaną stronę;
- Korzystaj raczej z siły rozpędu niż z mocy silnika do jazdy pod górę i „przepychania” motocykla przez bardziej grząskie odcinki;
- Zaczynaj zjazdy w dół z bardzo małą szybkością. Kontroluj szybkość na zjeździe za pomocą silnika, a nie hamulców;
- Nie używaj przedniego hamulca.

Jeśli nauczysz się sprawnie jeździć po nieutwardzonych nawierzchniach, lepiej poradzisz sobie z błotnistym objazdem albo mokrą trawą na kempingu. Ale nie tylko. Wielu z nas być może odkryje przyjemność podróżowania mniej uczęszczanymi drogami, nawet jeżeli prowadzą przez piach czy błoto. Na świecie wciąż więcej jest dróg nieutwardzonych niż asfaltowych. Doświadczony motocyklista powinien mieć możliwość wyboru drogi, którą chce jechać. Lęk przed nieutwardzoną nawierzchnią nie może go ograniczać.

► CO ZA JELEŃ! ◀

Wiele jest zasadzek, które cychają na nieostrożnego motocyklistę: niewinnie wyglądające krawężniki, uskoki nawierzchni, tory tramwajowe, piasek, zapadnięte studzienki kanalizacyjne, znaki naklejone na drodze... Większość z tych niebezpieczeństw spotykamy głównie w mieście. Ale i boczne wiejskie drogi, którymi tak lubimy jeździć, mają swoje zasadzki.

Jedną z najniebezpieczniejszych są wybiegające na drogę dzikie zwierzęta, zwłaszcza tak duże jak jelenie. Jelenie czy sarny wyglądają tak delikatnie i niewinnie, że czasami trudno patrzeć na nie jak na potencjalne niebezpieczeństwo. Ale kiedy przy drodze zobaczymy przykry widok — jelenia przejechanego przez jakiś pojazd, zaczynamy sobie zdawać sprawę, że niebezpieczeństwo naprawdę istnieje i to dla obu stron. To podwójna przykrość, gdy słyszymy o motocyklicyście, który miał wypadek uderzając w jelenia.



Na pewno nie masz ochoty na zderzenie z tymi zwierzętami

Zderzenia ze zwierzętami zagrażają szczególnie tym z nas, którzy lubią długodystansowe wyprawy. Statystycznie największym niebezpieczeństwem dla motocyklistów są zderzenia z innymi pojazdami, ale w miarę jak zdobywamy doświadczenie i stajemy się mądrzejsi, ryzyko kolizji spada. Natomiast ryzyko zderzenia ze zwierzęciem na drodze pozostaje zawsze na takim samym poziomie, bo bardzo trudno przewidzieć zachowania zwierząt. Jelenie czy łosie można spotkać wszędzie tam, gdzie droga biegnie przez las, a warto wiedzieć, że ich instynkt i zwyczaje mogą być przyczyną kolizji z pojazdami.

Typowe zderzenie z jeleniem wygląda tak, że zwierzę nagle — najczęściej w nocy — wyskakuje wprost przed nadjeżdżający samochód czy motocykl. Pojazd uderza w zwierzę, często zabijając je na miejscu. Niesamowicie, ile szkody może wyrządzić pojazdowi nawet niewielki jeleni czy sarna! A jeśli pojazdem tym jest motocykl, są duże szanse, że obie strony będą poważnie poszkodowane.

Najgorsze jest to, że zderzenia z jeleniem nie da się przewidzieć. Możesz mieć za sobą setki tysięcy przejechanych kilometrów, fachowo uniknąć zderzenia z tysiącami skręcających w lewo kierowców, wyskakujących z podjazdów samochodów, przejechać bez kłopotów setki krawężników, ostrych zakrętów pokrytych piachem, łuków o zmiennym promieniu... I po tym wszystkim na jakiejś spokojnej leśnej drodze nagle przed sam motocykl wyskakuje ci wielki jeleni i BUUUM! Nie ma żadnych wiarygodnych statystyk dotyczących wypadków z udziałem zwierząt i motocykli, m.in. dlatego, że wiele z nich nigdy nie jest zgłaszanych. Wiadomo jednak, że zdarzają się wystarczająco często, żeby zastanowić się nad sposobami ich uniknięcia lub zminimalizowania ich skutków.

Psychologia zwierząt

Żeby zrozumieć, na co powinniśmy uważać i co robić w razie spotkania z jeleniem, przyjrzyjmy się, jak działają instynkty i odruchowe zachowania tych zwierząt. Jelenie

są ostrożne. Wolą kryć się między drzewami niż pokazywać na otwartej przestrzeni. Lubią jeść młode miękkie liście, dlatego w lecie można je spotkać w tych rejonach, gdzie najłatwiej skubać gałęzie drzew i krzewów. Często przyciąga je świeża trawa na poboczach dróg. Zwłaszcza tam, gdzie jest regularnie koszona i wciąż na nowo odrasta. To oznacza, że podczas jazdy przez las możesz spotkać jelenie zwyczajnie pasące się na poboczu drogi. Jeleni skubiący trawę w rowie będzie miał opuszczoną głowę, a na poziomie drogi widać będzie tylko jego grzbiet, więc z pewnej odległości, nawet przy dziennym świetle, będzie wyglądał jak drewniana kłoda czy omszały pień zwalonego drzewa. Dopiero kiedy podniesie głowę, zobaczysz charakterystyczne uszy i — jeśli to samiec — rogi.

Niebezpieczne zwłaszcza nocą

Łosie czy dziki często można zobaczyć w dzień. Jelenie są zdecydowanie bardziej ostrożne. W ciągu dnia najczęściej chowają się w lesie, na żer wychodzą nocą. To oznacza, że ryzyko spotkania z jeleniem na drodze wzrasta po zachodzie słońca. Na pewno warto o tym pomyśleć, jeśli planujesz nocną wyprawę leśnymi szosami.

Skóra jelenia niemal nie odbija światła, natomiast jego oczy odbijają je bardzo mocno. W długich światłach wyglądają jak dwa małe białe reflektory. Czasami trudno się zorientować, czy jasne białe punkty wynurzające się z ciemności to światełka odbłaskowe na słupkach przy drodze, czy właśnie oczy jelenia. Jest jednak zasadnicza różnica: jeleni mruga oczami! Jeśli zobaczysz takie małe reflektory mrugające do ciebie z daleka, to znaczy, że masz przed sobą jelenia i to stojącego przodem do ciebie albo idącego w twoim kierunku.



Znaki ostrzegające o migracji dzikich zwierząt powinny uruchościć w naszych głowach sygnały alarmowe — szczególnie wiosną i jesienią

Jeleni na drodze

Jak myślisz, skąd drogowcy wiedzą, gdzie stawiać znaki ostrzegające o możliwości spotkania z jeleniem na drodze? Czy oni albo leśnicy zatrudniają ludzi, którzy liczą jelenie przechodzące przez drogę w różnych punktach? Pudło, przyjacielu. Prawda jest taka, że drogowcy i leśnicy liczą martwe jelenie na drodze. A kiedy w jakimś rejonie znajdują ich za dużo, a przy nich kawałki połamanych atrap i błotników, stawiają tam znak ostrzegawczy.

Dużo roślinożercy, w tym także jelenie, migrują całymi stadami. Wiosną zacierają na wyżej położone tereny, jesienią wracają na niziny. Podążają zawsze tymi samymi szlakami, starszymi o tysiące lat od naszych dróg i autostrad. Warto zdawać sobie sprawę z tego, że ryzyko spotkania z jeleniem rośnie, kiedy droga

przecina szlak migracji. W USA takie miejsca oznaczane są specjalnymi znakami informacyjnymi — ich obecność przy drodze powinna natychmiast uruchamiać w naszych głowach ostrzegawcze dzwonki, zwłaszcza wiosną i jesienią.

Ustawianie znaków ostrzegawczych to duża przysługa dla motocyklistów. Jednak to, czy i jak z niej skorzystamy, zależy już tylko od tego, co dzieje się między naszymi uszami. Na pewno rozsądnie jest na takim terenie po prostu zwolnić. Mniejsza prędkość daje nam więcej czasu na zauważenie zwierzęcia na drodze i na reakcję, a także ułatwia manewrowanie. „Wszystko pięknie — powiesz — ale co z tą furgonetką, która siedzi mi na ogonie?”. Jeśli jedziesz przez teren, w którym można spotkać jelenia, co stoi na przeszkodzie, żeby uprzejmie przepuścić furgonetkę? Niech jedzie przodem. Poza tym powinieneś już poznać kilka sprytnych sposobów pozbycia się kierowcy siedzącego ci na ogonie — bez ostrego dodawania gazu.

A zatem zobaczyłeś znak ostrzegawczy, zjechałeś na prawo, żeby przepuścić furgonetkę, zmniejszyłeś prędkość o 15 km/godz., aby w razie czego mieć więcej czasu na reakcję. Czy jednak zdołasz zobaczyć jelenia na tyle wcześniej, żeby zareagować? A co zrobisz, jeśli zwierzę wyskoczy na drogę tuż przed tobą? Pojedziesz dalej z tą samą szybkością, czy zastosujesz jakąś technikę unikania kolizji?

Unikanie zderzenia

Zakładamy, że jedziesz przez tereny, na których można spotkać jelenia i jest właśnie odpowiednia na to pora roku, robi się ciemno i nagle dostrzegasz charakterystyczną parę uszu wystającą z przydrożnego rowu. Czy rozsądnie będzie najpierw zwolnić, a potem ostro przyspieszyć, jak w przypadku agresywnego psa? Czy raczej przygotować się na unik, jak przy omijaniu samochodu wyjeżdżającego z bocznej uliczki? Czy lepiej nastawić się na ostre hamowanie, jak wtedy, kiedy drogę zajmie ci kierowca skręcający w lewo?

W przeciwieństwie do psa, jelenie nie reaguje, gdy cię zobaczy lub usłyszy. U tych zwierząt czerwona lampka zapala się dopiero, gdy się do nich zbliżysz. Dopóki nie podjedziesz blisko, jelenie może kompletnie nie zwracać na ciebie uwagi, niezależnie od tego, czy twój motocykl słychać na kilka kilometrów, czy też pracuje cicho i elegancko. Jelenie może spojrzeć na ciebie, po czym ze stoickim spokojem dalej skubać trawę. Ale kiedy zbliżysz się do niego na jakieś 20 m, może nagle się ożywić, skoczyć w twoim kierunku, a potem uciec zrywkami do lasu. Pamiętaj — jelenie zawsze rusza wprost do przodu. Dlatego najmądrzejszą taktyką na widok błyszczących w ciemności oczu jest ostre hamowanie.

Kiedy jelenie już wystartuje do biegu, nie pozostaje wiele czasu na hamowanie, dlatego doświadczeni motocykliści już wjeżdżając do lasu przygotowują się na gwałtowne zatrzymanie. Wielu z nas hamuje ostro na widok jakiegokolwiek dzikiego zwierzęcia na poboczu drogi — na wszelki wypadek. Dlatego tak ważne jest, żeby pozbyć się wszystkich samochodów wiszących nam na ogonie i trzymać palce prawej ręki na klamce hamulca wszędzie tam, gdzie możliwe jest spotkanie z takimi atrakcjami.

Kiedy nagle zdasz sobie sprawę, że to zwalone drzewo leżące w przydrożnym rowie ma uszy i rogi albo światełko odbłaskowe na słupku zaczyna do ciebie mrugać, kiedy kątem oka zobaczysz jelenia wynurzającego się z krzaków na granicy lasu —

potraktuj to jako okazję do przećwiczenia ostrego hamowania. Jeśli jelenie nie wyskoczy ci na drogę — świetnie. Ale jeżeli to zrobi, jeżeli nagle wynurzy się z rowu i zacznie truchtać po asfalcie wprost przed tobą, ucieszysz się, że w porę zahamowałeś. Jeśli ostre hamowanie masz dobrze przećwiczone, zahamujesz automatycznie, a dopiero potem zdasz sobie z tego sprawę.

A co z unikaniem? To kusząca wizja. Jednak żeby to się udało, musiałbyś umieć przewidzieć, co zwierzę zrobi za chwilę. Tymczasem typowym instynktownym zachowaniem jelenia są gwałtowne, przypadkowe zmiany kierunku biegu. Zwierzę biegnie zrywkami tak, jakby unikało ataków wilka.

A może przyspieszyć? Pamiętaj jednak, że im większa prędkość, tym większa siła rozpędu i w razie czego z większą siłą uderzysz w przeszkodę.

Słyszałeś pewnie tę historyjkę o motocyklicie, który jechał nocą przez las z wariacką szybkością, przejechał jelenia i nawet się nie przewrócił. No cóż, nawet gdyby ta opowieść była prawdziwa, znaczyłoby to jedynie, że gość miał zdecydowanie więcej szczęścia niż rozumu. Nie miałyby to nic wspólnego z jego umiejętnościami. Na każdą opowieść o zderzeniu z dzikim zwierzęciem bez żadnych konsekwencji przypada kilka raportów mówiących o poważnie poranionych jeźdźcach i rozbitych motocyklach. Bo jeśli te mrugające światełka, przez które chcesz przejechać na pełnym gazie, okazały się być jeleniem, łosiem czy sarną — szanse są zdecydowanie po stronie czworonoga.

W 1997 r. w amerykańskim stanie Washington, na półwyspie Olympic, pewien motocyklista miał pecha — jadąc z dużą szybkością trafił prosto w przechodzącego przez drogę niedźwiedzia brunatnego. Niedźwiedź z obolałym boki wymruczał kilka niepochlebnych opinii na temat głupich motocyklistów i zniknął w lesie. Natomiast dwunożny bohater tej historii został przewieziony do lokalnego szpitala, w którym przyjemnie spędził resztę wakacji najpierw na stole operacyjnym, gdzie go szyto, skręcano i składano do kupy, a potem na wyciągu.



Najrozsądniej jest zahamować i pozwolić zwierzętom robić to, na co mają ochotę

Inne czworonogi

Oczywiście dzikie zwierzęta to nie jedyne biegające po drogach niebezpieczne przeszkody. Także zwierzęta gospodarskie mogą stanowić poważny problem, kiedy uda im się wyrwać z pastwisk czy zagród. Krowy są zbyt duże i twarde, żeby przejmować się jadącymi samochodami lub motocyklami. Zwykle więc po prostu zajmują się swoimi sprawami i ani myślą ustępować z drogi. Konie są dużo bardziej płochliwe i nerwowe, częściej wyskakują przed pojazd i usiłują kopać każdego, kto się do nich zbliży. Jeśli trafisz na stado krów lub owiec przechodzące przez drogę czy nawet pędzone tą drogą, nie próbuj przepychać się między zwierzętami. Duży byk ocierający się o ogrodzenie zagrody to naprawdę zupełnie co innego niż ten sam byk ocierający się rogami o bok twojego motocykla. Lepiej poczekać, aż właściciel czy poganiacz przepędzą zwierzęta z drogi.

Na amerykańskiej prowincji jest zwyczaj, że osoba widząca chodzące bez opieki zwierzęta gospodarskie zawiadamia ich właściciela. To sensowny zwyczaj — jeżeli zauważysz krowy wychodzące z pastwiska przez przewrócony płot, zatrzymaj się w najbliższym gospodarstwie i powiedz o tym. Nie oczekuj, że wszyscy nagle rzucą się na drogę zaganiać zwierzęta do zagrody. Krowy na drodze to zapewne częsty problem i nikt się tym aż tak nie podnieci. Być może właściciel, zanim wyruszy po swoje zwierzęta, zaprosi cię na herbatę i pogawędkę o pogodzie czy nawet o motocyklach.

Bywa, że droga biegnie przez czyjeś gospodarstwo.

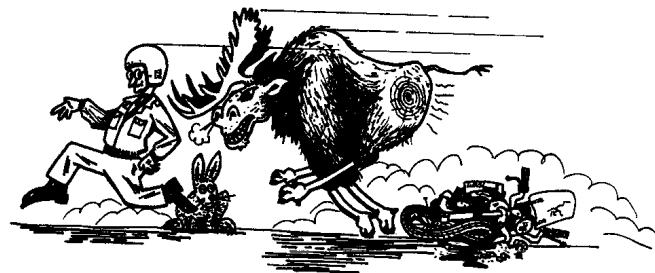
Pamiętaj — ty jesteś gościem, a zwierzęta tu mieszkają. Odpowiadasz za to, żeby przejechać nie robiąc im krzywdy. Jeśli wjedziesz w takiej sytuacji w czyjąś krowę, to do kosztów naprawy motocykla dolicz jeszcze pełną zamrażarkę wołowiny, za którą także musisz zapłacić.

Jadąc przez góry czy puszcze, możesz spotkać lisa, jelenia, łosia, dziką, a nawet — przy odrobinie szczęścia — niedźwiedzia i parę innych uroczych stworzeń, które na pewno chętnie pooglądasz... z pewnej odległości. Za granicą możesz natknąć się na jeszcze ciekawsze okazy — na południu USA lokalną atrakcją są na przykład pancerniki, a na Florydzie — aligatory. Nawet jeź, borsuk, czy zwykła kura są wystarczająco duże, by podbić przednie koło i spowodować wywrotkę motocykla.

Poważnym problemem może być łoś. Z daleka łoś wygląda na bardzo spokojne zwierzę, ale jest dostatecznie duży i dostatecznie zadziorny, żeby zaatakować ludzi czy pojazdy, gdy zostanie sprowokowany. Mieszkańcy terenów, na których łośi jest dużo, wiedzą dobrze, że lepiej jest nie przejeżdżać na pełnym gazie obok tego zwierzęcia. Lepiej zatrąbić z daleka i poczekać, aż zejdzie z drogi. Jeśli zobaczysz łośia idącego po drodze czy nawet wzdłuż niej, pamiętaj: dorosły łoś jest tak duży, że owiewka twojego motocykla zmieści się pod jego brzuchem. A przy tym jest dosyć silny, żeby jednym lekkim ruchem wyrzucić z drogi wielki, turystyczny motocykl z silnikiem 1500 cm³ i bagażami. Wniosek: do dużych zwierząt należy podchodzić z szacunkiem i... nie za blisko.

Gwizdki na zwierzęta

W sklepach myśliwskich i z artykułami dla zwierząt można dostać gwizdki ultradźwiękowe. Są także gwizdki, które przyczepia się do motocykla i które — teoretycznie — gwizdzą, kiedy w czasie jazdy przepływa przez nie powietrze, wydając z siebie wysokie dźwięki (niesłyszalne dla ludzkiego ucha) ostrzegające zwierzęta na drodze.



Łoś jest dostatecznie zadziorny, żeby zaważyć z tobą o miejsce na drodze — i dostatecznie duży, żeby wygrać...

W obliczu ryzyka zderzenia ze zwierzęciem taka propozycja brzmi zachęcająco, nieprawdaz? Pozostaje jednak kilka pytań bez odpowiedzi. Po pierwsze — skoro nie słyszysz dźwięku gwizdka, skąd wiesz, że wciąż jeszcze działa? Skąd wiesz, że nie wbił się w niego jakiś latający robal, zatykając otwór i „uciszając” ultradźwiękowy gwizd? A jeśli nawet gwizdek działa, to skąd wiesz, że jest dostatecznie głośny, żeby usłyszało go zwierzę stojące na drodze kilkaset metrów przed tobą? A nawet zakładając, że wszystko działa jak zaplanowałeś i jeleni czy łoś rzeczywiście słyszy dziwny odgłos — jak na niego zareaguje? Potraktuje go jako ostrzeżenie? A może jako zew godowy? Wyzwanie? Albo po prostu irytujący hałas? Wyobraźmy sobie, że jeleni naprawdę uzna ten dźwięk za ostrzeżenie — czy to go skłoni do ucieczki? A jeśli znacznie ucieka to, czy zawróci i umknie między drzewa, czy raczej popędzi w twoją stronę?

Jest wiele świadectw na temat tego, że po zamontowaniu gwizdków zwierzęta przestały pojawiać się na drodze motocyklistów. Dziwne tylko, że można je znaleźć wyłącznie na broszurach reklamowych samych gwizdków. Czy reklamie można ślepo wierzyć? Zdecyduj sam. Moim zdaniem żadne urządzenie, którego działanie zmierza do usunięcia innych z twojej drogi, nie jest warte zaufania. Moja teoria na temat motocyklowego survivalu jest taka, że to ty musisz być gotowy na usunięcie się z drogi innym — wszystko jedno, czy ci „inni” to skręcający w lewo traktor, czy skręcający w lewo dzik. Nie krępuj się, obwieś nawet cały motocykl różnymi talizmanami w rodzaju tablic z napisem „Precz z drogi”, pulsujących czerwonych światełek, główek czosnku, króliczych łapek czy gwizdków na jelenie — ale jedynym skutecznym sposobem na uniknięcie kolizji pozostanie usunięcie się z drogi.

Jeśli nie chcesz wpaść w zasadzkę zastawioną przez dzikie zwierzęta, zasady są takie same jak w stosunku do innych niebezpieczeństw na drodze: uważaj, co dzieje się przed tobą, dostosuj prędkość i styl jazdy do warunków na drodze i naucz się kontrolować motocykl.

► UWAGA, ZŁY PIES ◀

Kilka dni temu zatrzymałem się, żeby porozmawiać z właścicielem pewnego dużego psa. Jechałem właśnie cichą boczną drogą przez las, kiedy spomiędzy drzew wybiegł duży żółty labrador i popędził w moją stronę. Widywałem go już wcześniej. Za każ-

dym razem wyskakiwał zza nasypu przy drodze i usiłował wylądować na moim motocyklu. Jak dotąd nigdy mu się to nie udało, ale widok wielkiego psa lecącego w powietrzu w moją stronę zawsze nieco mnie wytrącał z równowagi. Tym razem postanowiłem zareagować. Nacisnąłem lekko hamulec, żeby rozgrzać tarczę, a potem ostro zahamowałem tuż przed miejscem, gdzie według moich obliczeń psisko powinno wylądować. I rzeczywiście, labrador, który wyraźnie czyhał na mnie gdzieś w ukryciu, przeleciał na wysokości mojej kierownicy i wyrzucił w powietrze kawałek ziemi, gdzie — jak zapewne mniemał — powinien mnie złapać. Ten pies akurat nie był agresywny, po prostu chciał się bawić. Zdecydowałem, że mogę spróbować pogadać z jego właścicielem nie ryzykując odgryzienia dowolnej części ciała. A zatem: puk, puk, puk.

— Przepraszam, czy ten żółty labrador należy do pana? Wie pan, właśnie o małego nie zrzucił mnie z motocykla, a zdarza się to nie pierwszy raz. Może mógłby go pan jakoś wyszkolić, żeby nie gonił za motocyklami albo przywiązać, bo kiedyś może spowodować wypadek, w którym ktoś — na przykład ja — zostanie poważnie ranny?

— Ależ to jest naprawdę dobry pies! Nie goni za samochodami. Lubi tylko biegać za motocyklami i furgonetką pocztową. Nie mam serca trzymać go na łańcuchu.

— Czy w takim razie zechciałby pan zapisać mi swoje dane, z adresem i numerem dowodu? Bo gdyby pańskiemu psu następnym razem udało się zwałić mnie z motocyklu, mój ubezpieczyciel na pewno będzie wymagał tych danych, żeby zwrócić się do pana o pokrycie kosztów...

Wszystko to działo się na wsi, gdzie biegać wolno psy były czymś zupełnie oczywistym. Zdarzało się nawet, że zbierały się w watahy i atakowały pasące się owce. Właściciele tych psów wyraźnie nie zdawali sobie sprawy z tego, że ich zwierzęta przez cały dzień bawią się ze swoimi kumplami w złe wilki, a wieczorem wracają do domu, gdzie dostają pełną miskę i porcję głaskania. Jeśli w twojej okolicy nie biegają psy bez właścicieli, możesz uważać się za szczęściarza. Jeśli jednak zdarzy ci się jechać przez okolicę, gdzie psy biegają wolno — musisz być przygotowany, żeby nie zrobić krzywdy ani sobie, ani zwierzętom.



Zwłaszcza na wsi widok biegających luzem psów nikogo nie dziwi

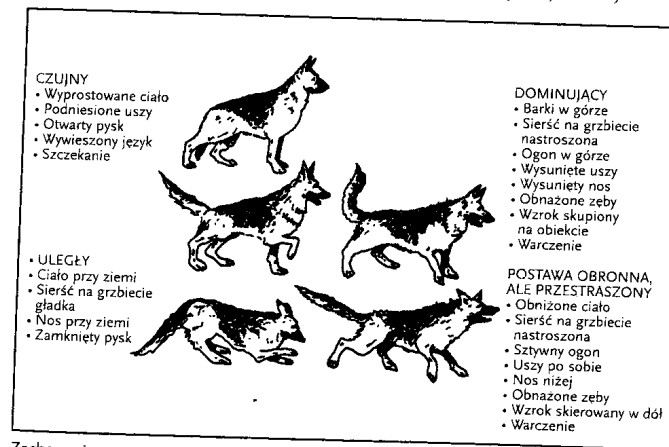
Przez lata zaliczyłem mnóstwo spotkań z psami i ich właścicielami. Zauważyłem, że psy przejmują osobowość swoich panów. Dobrze wychowany pies zwykle okazuje się być własnością odpowiedzialnej osoby. Luźno puszczony i niewychowany psisko najczęściej jest mądrzejsze od swojego właściciela. Agresywni ludzie mają agresywne psy. Są psy goniące za motocyklami, są takie, które wołają samochody strażackie. Jedne rzucają się do łypek ludziom uprawiającym poranny jogging, inne warczą na listonoszy. Niezależnie od obiektu zainteresowania, większość psów lubi na coś polować. Skutki są różne. Psy, które lubią gonić za motocyklami, zwykle nie dożywają starości...

Jeżeli warczący pies rzuca się w twoją stronę, nie myśl o tym, że może cię zjeść na obiad. Pomyśl raczej o tym, że możesz się przewrócić razem z motocyklem. Nawet mały piesek może sprawić, że stracisz równowagę. Jeśli miałeś kiedyś takie bliskie spotkanie z psami, zauważyłeś może, że zwykle atakują przednie koło motocykla. Może to być po prostu instynktowna, choć zupełnie chybiona próba „upolowania” twojej maszyny. Azor nie rozumie konsekwencji znalezienia się pod kołami motocykla ważącego pół tony. Jego instynkt mówi, że to zwierzyna łowna. Niestety, może w ten sposób przewrócić cię na ziemię.

Doświadczeni motocykliści wiedzą, że podstawową sprawą jest nie pozwolić psu zbliżyć się do przedniego koła. Trzeba po prostu być trochę mądrzejszym od Azora. Nie wiemy, co dokładnie dzieje się w psiej głowie, ale możemy obserwować psie zachowanie i wyciągać z niego wnioski.

Konfrontacje

Podobnie jak motocykliści, psy bardzo różnią się między sobą. Niektóre są skłonne do zabawy, inne bronią swojego terytorium, które czasami w ich przekonaniu obejmuje także ulicę, jeszcze inne, źle traktowane i niewyszkolone, potrafią być zagrożeniem dla każdego, kto się do nich zbliży. Taki agresywny pies, jeśli znajdziesz się



Zachowanie psa może pomóc zrozumieć jego intencje

z nim sam na sam, może być naprawdę groźnym przeciwnikiem. Te wyszczerzone kły są prawdziwe! Zły pies może człowieka poważnie pogryźć. Przyjrzyjmy się psim zachowaniom i zastanówmy, jak uniknąć pogryzienia lub zrzucenia z motocykla.

Po pierwsze, psy są zwierzętami terytorialnymi i bronią swojego rewiru. Warto jednak zdać sobie sprawę z tego, że nie robią tego świadomie i nie zastanawiają się, lecz działają instynktownie. Puszczony luzem pies może uznać za swoje terytorium dowolnie dużą przestrzeń, której będzie w stanie bronić.

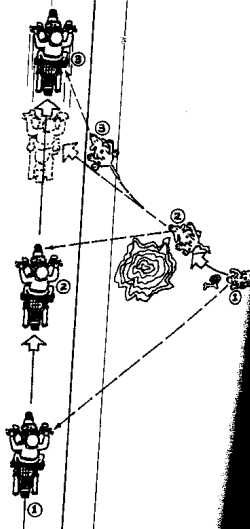
Po drugie, psy poprzez zachowanie, pozycję ciała, położenie uszu i ogona komunikują otoczeniu swoje „stany”: dominację, agresję, strach, podporządkowanie. Jeśli rozumiemy ten język ciała, możemy, choć w przybliżeniu przewidzieć, co pies zrobi za chwilę. Jeśli pies szczeka, stawia uszy sztorcem i merda ogonem, najprawdopodobniej po prostu chce się bawić. Jeśli trzyma głowę i ogon nisko, przypadając do ziemi — to postawa oznaczająca podporządkowanie. A jeśli kładzie uszy do tyłu, podwija ogon, to znaczy, że się boi i może zawarczeć na ciebie ze strachu.

Pies, który zamierza bronić swojego terenu, przyjmuje postawę dominującą: przednia część ciała wzniesiona, uszy w górę, głowa wysoko; stara się sprawiać wrażenie jak największego i naprawdę groźnego. Jeśli uzna, że ktoś próbuje naruszyć jego teren, zapiera się przednimi łapami o ziemię, odsłania zęby, uszy i nos wysuwa do przodu, sztywnieje i straszy sierść na grzbiecie. Ostrzega cię, że on tu rządzi, patrząc wprost na ciebie bez mrugania oczami i warcząc głęboko.

Jeśli widzisz, że agresywny pies broni swojego terenu, a nie masz tam żadnego interesu, po prostu się wycofaj. Jeśli duży agresywny pies biegnie po ulicy, unikaj kontaktu wzrokowego, zachowuj się spokojnie i oddal się chyłkiem, najlepiej z opuszczoną głową. Jasne, jesteś Gościem Na Wielkim Motorze, a to jest tylko jakiś durny pies, ale nie ryzykuj konfrontacji, bo możesz długo lizać rany.

Jeśli regularnie masz kłopoty z agresywnym psem w tym samym miejscu, masz do wyboru: albo zmienić drogę, która jeździ, albo zaryzykować rozmowę z właścicielem, albo po prostu zawiadomić o problemie policję czy straż miejską.

Psów, które lubią grę w polowanie, nie bawi gonienie za łatwą zdobyczą. Ich zdaniem najlepsza rozrywka polega na tym, żeby dokładnie obliczyć szybkość zbliżającego się pojazdu i wystartować do niego właśnie wtedy, kiedy mają największą szansę dopaść „zwierzynę”. Pamiętajmy, że psy mają dobry wzrok i znakomity słuch, więc nasz Azor do ostatniej chwili czai się za żywopłotem czy w rowie, planując zaatakować dokładnie w takim momencie, żeby dopaść cię pędząc z maksymalną szybkością. Jeśli pies przydybie cię w tym optymalnym punkcie, może uda ci się opełdzić od niego celnym kopniakiem, zwykle jednak zwierzę ma lepszy refleks niż motocyklista. A jeśli czworonóg nie jest akurat w nastroju do zabawy, tylko do obrony terytorium, lepiej nie dawać mu okazji działania, nawet jeżeli uważasz, że twój skórzany kombinezon jest wystarczająco gruby, by powstrzymać te wyszczerzone kły. Poza tym próba „uszkodzenia” psa — dania mu kopniaka czy uderzenia go — w oczach większości właścicieli czyni z ciebie agresora. Najlepiej byłoby więc przechytryć Azora.



1. Józio zauważył Azora, zwalnia, Azor czeka;
2. Azor rusza do ataku, Józio przyspiesza
3. Azor nie jest w stanie dogonić motocykla...

Najlepszą metodą jest nieoczekiwana (przez psa) zmiana prędkości jazdy. Większość psów nie jest w stanie biec szybciej niż 50 km/godz., co dla twojego motocykla nie jest żadnym wyzwaniem. Jeśli przed wjazdem na psie terytorium lekko zwolnisz, pies uzna, że może poczekać z atakiem chwilę dłużej. Kiedy w końcu zdecyduje, że odległość jest idealna i ruszy w twoją stronę ostrym sprintem, dodaj gazu i przyspiesz tak, aby nie mógł cię dosięgnąć. Biedny Azor — co za porażka, został w tyle... To bardzo skuteczna taktyka, ale z kilkoma zastrzeżeniami. Po pierwsze, musisz wcześniej widzieć psa, który może cię zaatakować. To oznacza konieczność bycia czujnym i zdawania sobie sprawy z tego, że w tej okolicy biegają luźno puszczony psy. Po drugie, to technika dobra dla pojedynczego motocyklisty. Jeśli jedziesz jako kolejny w grupie, zastosowanie tej techniki przez prowadzącego czyni cię znakomitym celem dla psich zębów, bo kiedy prowadzący umknie, ty będziesz akurat na linii ataku. Po trzecie wreszcie, jeśli powtarzasz ten manewr wielokrotnie wobec tego samego psa w sąsiedztwie, Azor szybko załapie, o co chodzi i dostosuje taktykę ataku do twoich metod obronnych.

Odstraszacze

Jeśli zbyt często masz problemy z agresywnymi psami — czy to w twojej okolicy, czy w czasie urlopowych wypraw — weź przykład z wielu listonoszy, którzy często noszą ze sobą „odstraszacze” na psy. Można je kupić w postaci niewielkich pojemniczków — sprayów z gazem pieprzowym albo po prostu ze sprężonym powietrzem uruchamiającym specjalny, bardzo ostry dźwięk, którego psy nie znoszą.

Znam motocyklistów, którzy radzą sobie z agresywnymi psami za pomocą przygotowanego w domu roztworu amoniaku. Wożą ze sobą plastikową butelkę z otworem w korku i... polewają roztworem amoniaku ulice, którymi jeżdżą. Psy znaczą swój teren moczem, a mocz zawiera amoniak, więc takie spryskanie pies rozumie jako znaczenie terenu przez innego „właściciela”. Bardziej uległy pies uzna to za wystarczające ostrzeżenie, żeby trzymać się z dala od drogi. Natomiast naprawdę agresywny po prostu zaznaczy te same miejsca własnym „podpisem” i tak czy owak uzna cię za agresora.

Psy nie wszędzie są takim samym problemem. W różnych rejonach różne jest podejście do wolno puszczanych zwierząt, różne są także regulacje prawne. Jeśli jedziesz przez okolicę, gdzie zwierzętom pozwala się biegać luzem, oznacza to, że mieszkańcy uznają je za niegroźne (przynajmniej do pierwszego ugryzienia). Z tego wynika, że policja czy inne służby raczej nie zarcagują na sam fakt zauważenia przez ciebie biegającego bez opieki psa, nawet jeśli wbiegnął na drogę czy zawarczał. Możemy jednak pomagać sobie wzajemnie, starając się rozwiązać problem biegających luzem psów przynajmniej w naszym sąsiedztwie.

Warto porozmawiać o agresywnym psie z jego właścicielem. Pamiętaj jednak, że w tym celu musisz udać się do jego domu, czyli wejść na teren, którego pies właśnie broni. Jeśli jesteś w stanie dojść do drzwi w jednym kawałku, pogadaj z właścicielem. Dobrze byłoby wcześniej zorientować się, jakie są przepisy, żeby mieć w zanadrzu poważne argumenty. Dobrze także trzymać nerwy na wodzy. Spróbuj może tak:

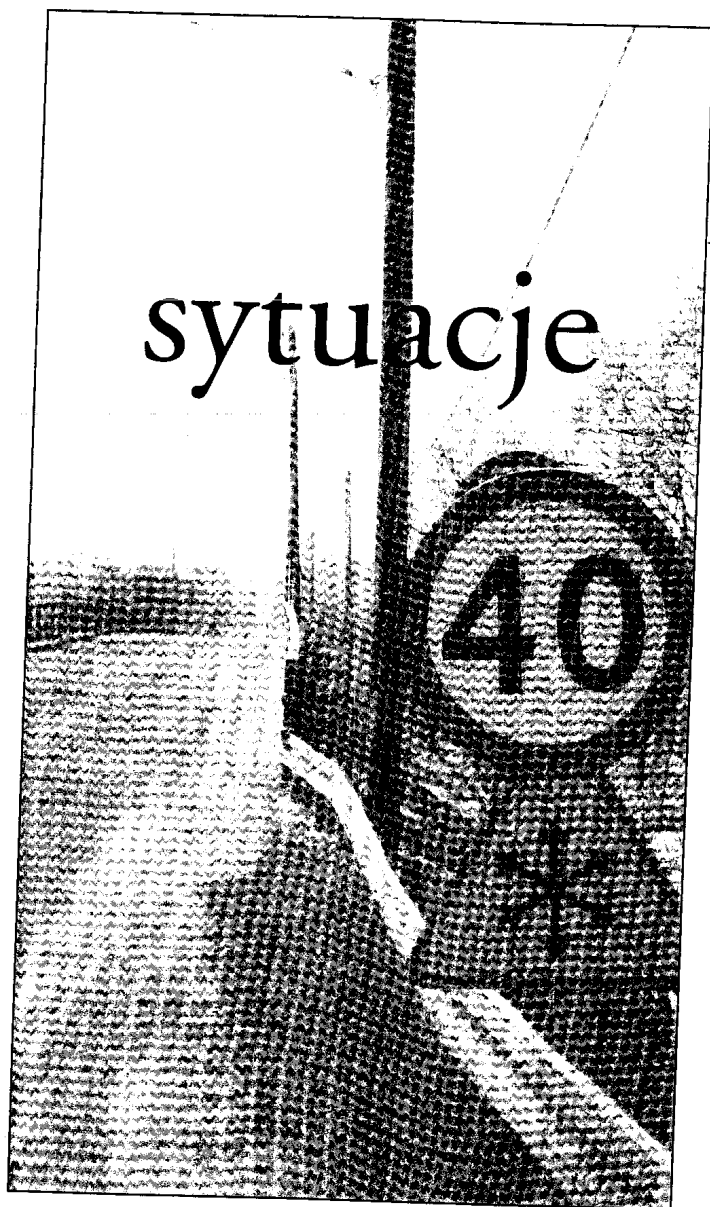
– Dzień dobry, jestem Motorowy Marek. Mieszkam kilka przecznic stąd i codziennie jeżdżę tędy do pracy na motocyklu. Czy ten duży labrador należy do pana? Jak się wabi? Zapukałem do pana, bo pomyślałem, że chciałby pan o tym wiedzieć —

pański pies biega za pojazdami... To piękny zwierzak i naprawdę nie chciałbym go niechcący przejechać, kiedy wyskoczy przed mój motocykl. Byłbym wdzięczny, gdyby zechciał pan jakoś przekonać go, żeby nie wybiegał na drogę, bo to naprawdę niebezpieczne, a poza tym sam pan wie, że policja może się o to przyczepić...

Pamiętaj, że właściciel agresywnego psa może być znacznie bardziej nieprzyjemny niż jego czworonóg. Jeśli trafisz na odpowiedzialnego człowieka, który po prostu nie zdawał sobie sprawy z problemu, rozmowa z nim może przynieść pozytywne skutki. Ale jeśli właściciel zaczyna warczeć na ciebie nie gorzej niż jego pies albo masz wątpliwości, czy w ogóle uda ci się dojsć żywym do drzwi, pozostaje opcja powiadomienia policji lub straży miejskiej. Pamiętaj, że policja prawdopodobnie zażąda twoich danych i ma prawo podać je właścicielowi psa.

Trzeba mieć na uwadze jeszcze jedno zagrożenie: agresywny pies może mieć wściekliznę albo być jej nosicielem. Naprawdę lepiej nie dać się ugryźć. Wścieklizna to poważna choroba. Jeśli jednak zostaniesz pogryziony, nie trać czasu. Jeśli wiesz, kto jest właścicielem psa, zażądaj dowodu szczepienia. Jeśli nie, jak najszybciej zgłoś się do lekarza, a także poinformuj policję o agresywnym zwierzęciu. Jeśli właściciel nie ma dowodu szczepienia, policja może poddać psa kwarantannie, żeby sprawdzić, czy nie jest wściekły. Sam fakt ugryzienia jest dla władz wystarczającym argumentem, że zwierzę rzeczywiście jest agresywne. Mają wtedy obowiązek upomnieć właściciela i zmusić go do pilnowania psa albo uspić zwierzę, jeśli nie ma innego wyjścia.

Znakomita większość właścicieli psów to ludzie odpowiedzialni, którzy dbają o swoje zwierzaki i trzymają je z dala od ulicy. Ale pamiętaj, że zawsze możesz trafić na wyjątkowo niedyscyplinowanego psa, nie mówiąc o zwierzętach bezpańskich. Jeśli jesteś choć trochę inteligentniejszy niż statystyczny Azor, na pewno poradzisz sobie z taką sytuacją nie narażając się na pogryzienie czy koszty.



6

SYTUACJE SPECJALNE

► KIEDY PADA ◀

Powinienem przewidzieć, że wjeżdżanie w Góry Kaskadowe na początku kwietnia bez dobrego kombinezonu przeciwdeszczowego to poważny błąd. Pędziłem mokrymi, śliskimi leśnymi przecinkami, starając się znaleźć punkty kontrolne rajdu Vintage Motorcycle Enthusiasts' Bonehead Enduro — nie całkiem poważnej imprezy przeznaczonej dla starszych facetów na starych motocyklach. Nieustanna mżawka zaczęła przybierać na sile, aby pod koniec dnia przerodzić się w monotonną ulewę. Leśne drogi zmieniły się w śliskie bagno.

Przypomniała mi się scena z musicalu *Paint Your Wagon*, w której bohaterowie usiłują zebrać wodę z podłogi przeciekającego wielkiego dylizansu i to właśnie wtedy, kiedy po raz kolejny usiłowałem bezskutecznie przetrzeć zaparowaną i zablokowaną szybę kasku. Tyle, że zamiast Lee Marvin'a powożącego dylizansem pełnym umalowanych dziewcząt, jadącym korytem strumienia, w roli głównej występowałem tym razem ja na moim terenowym BMW z wózkim bocznym, chlapiący naokoło błotem z zalanej drogi i przeklinający pomysł włożenia zwykłego kombinezonu.

Tak, powinienem był to przewidzieć. Dzień w dzień od wielu lat dojeżdżałem przecież motocyklem do pracy na terenie pobliskiego Seattle, miasta, w którym naprawdę często pada. Najeździłem się w życiu sporo po bardzo mokrych miejscach. Nauczyło mnie to kilku podstawowych faktów na temat jazdy w deszczu. Rajd w Górach Kaskadowych przypomniał mi, jak łatwo być przesadnym optymistą w sprawie pogody. Kiedy wyruszałem rano na trasę, nie miałem pojęcia, jak bardzo moko będzie wieczorem. Wrzuciłem na siebie zwykły strój podróżny z goretexową membraną i podklejonymi szwami.

Wiadomo, że nawet w Seattle nie pada bez przerwy. Zwykle wyjeżdżając z domu zakładamy strój odpowiedni do średnich warunków pogodowych tego dnia, które zwykle określamy na podstawie pogody panującej... w chwili wsiadania na motocykl. Zdarza się, że pogoda w ciągu dnia psuje się. Wtedy po wyjściu z pracy czeka nas długa, zimna i mokra droga do domu.

Nawet, gdy mieszkasz w słonecznej Arizonie czy na południu Włoch, zdarza się, że zmoczy cię deszcz. A jeśli z Arizony jedziesz na wybrzeże Oregonu czy na zachód Kanady, musisz się przygotować na kilka mokrych dni. Jeśli planujesz dłuższą podróż

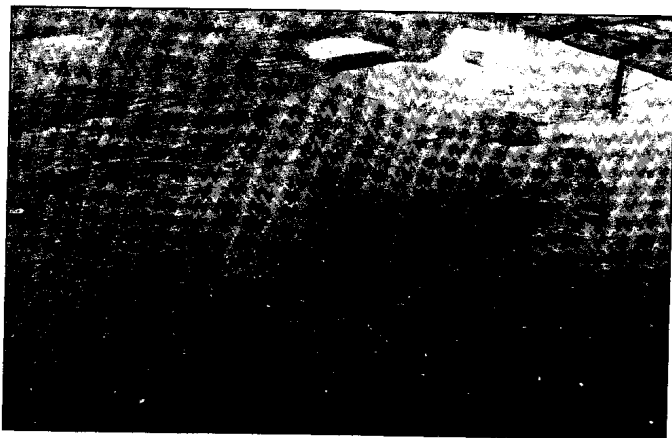
albo żyjesz w klimacie, gdzie często pada, powinieneś zawsze mieć ze sobą dobry strój przeciwdeszczowy.

Dłuższa jazda w mokrym ubraniu może prowadzić do skutków dużo gorszych niż tylko uczucie, że ma się dosyć motocykla. To wręcz zaproszenie dla hipotermii! Już w czasie jazdy po leśnych drogach w deszczu jest zimno i nieprzyjemnie, jeśli masz na sobie mokre ciuchy, a temperatura oscyluje w granicach 5 — 10 stopni Celsjusza. Ale kiedy wyjedziesz na szosę i popędzisz z normalną prędkością, woda parująca z twojego ubrania wychłodzi cię, zanim przejedziesz kilka kilometrów. Kiedy jest ci bardzo zimno, kiedy zbliżasz się do granicy hipotermii, twoje reakcje są znacznie spowolnione. A dobrze wiesz, że czasami dodatkowe 2 sekundy stanowią różnicę między westchnieniem „...niewiele brakowało!” a wizytą na ostrym dyżurze.

Zastanówmy się, jak dobrze przygotować się na deszcz. Najpierw przyjrzyjmy się sprawom przyczepności i temu, jak się nie dać przemoczyć, a potem podrzucę ci kilka praktycznych rozwiązań dotyczących jazdy w deszczu.

Kontrola przyczepności

Jeśli zdarzyło ci się, że twój jednośląd wpadł w poślizg na mokrym zjeździe z autostrady, być może teraz boisz się jeździć przy lekkim deszczu. Musisz wiedzieć, że na mokrej nawierzchni występują obszary zupełnie dobrej przyczepności i fragmenty bardziej śliskie. Problem polega na tym, że śliskość nawierzchni to nie tylko sprawa wody. Czysty, ale mokry asfalt daje mniej więcej 80% tej przyczepności co czysty i suchy. Słowo kluczowe w tym zdaniu to „czysty” — nawierzchnia drogi rzadko jest czysta. Przejeżdżające pojazdy zostawiają na drodze mnóstwo substancji, w tym również takich, które znacznie zmniejszają tarcie: olej, niezamarzający płyn do spryskiwaczy, smar, odrobiny gumy ścierane z opon... Jakby nie dość było oleju czy płynów kapiących z samochodów, także kierowcy i pasażerowie wyrzu-



Kiedy po dłuższym czasie zaczyna padać, można łatwo zobaczyć śliską breję zmywaną z asfaltu przez deszcz

cają na drogę co popadnie: niedopałki papierosów, papierki po hamburgerach, niedojedzone frytki, lody, kawałki pizzy, nakrętki od napojów, zużyte pampersy, nie wspominając o bardziej nieprzyjemnych rzeczach. Wszystkie te śmieci nie wyparowują bez śladu. Większość zostaje rozdrobniona ma mikroskopijne kawałeczki i wgnieciona w nawierzchnię. Odrobina wilgoci wymieszana z tymi brudami tworzy śliską breję, która znacznie pogarsza przyczepność. Dlatego droga po krótkim deszczu czy w czasie porannej rosy bywa bardzo zdradliwa. To nie sama woda czyni ją tak śliską.

Żeby dobrze oczyścić nawierzchnię, potrzebny jest porządny deszcz padający bez przerwy dostatecznie długo, żeby wypluć cały brud do studzienek czy do rowu. Z tego zaś płyną dwa wnioski: po pierwsze, im więcej czasu upłynęło od ostatniej dłuższej ulewy, tym bardziej śliska będzie droga, kiedy w końcu zacznie padać. Jeśli dawno nie padało, można wręcz zobaczyć, jak strumienie deszczu zmywają z jezdni brudną pianę. Po drugie, nawierzchnia robi się bardzo śliska, kiedy zaczyna padać — zanim nieczystości zostaną splukane przez wodę. Lekki krótki deszczyk czy poranna rosa włąs sprawi, że jezdnia będzie śliska przez ładnych kilka godzin. To bardzo ważne, zwłaszcza dla motocyklistów mieszkających na co dzień w okolicy, gdzie mało pada.

Kiedy już dłuższy deszcz wyczyści drogę, zarówno mokry asfalt, jak również beton dają zupełnie przyzwoitą przyczepność, oczywiście z kilkoma zastrzeżeniami. Wszystkie gładkie powierzchnie — na przykład naklejone na drodze znaki, stalowe płyty, tory tramwajowe czy kolejowe — kiedy są mokre, są bardzo śliskie. Leżące na drodze „zasadzki”, takie jak opadłe liście czy zgniecione kartonowe pudełka po sokach, są jeszcze bardziej niebezpieczne niż zwykle. Uważaj także, gdy jedziesz za tirem czy autobusem. Te pojazdy bardzo często zostawiają za sobą ślady oleju. Krople oleju utrzymują się wtedy cienką warstwą na wodzie. Lepiej jechać wówczas po śladach kół samochodów niż pomiędzy nimi.

Aquaplaning

Kiedy koło toczy się po mokrej nawierzchni, woda jest spod niego „wyciskana” na boki, przez boczne rowki bieżnika. Dobre opony do jazdy w deszczu mają dosyć głębokie rowki odprowadzające wodę na boczną płaszczyznę opony. Dobra wiadomość: motocykle w porównaniu z samochodami mają węższą powierzchnię styku opony z podłożem, co ułatwia odprowadzanie wody. Zła wiadomość: współcześnie produkowane szerokie opony motocyklowe, znakomite na suchej nawierzchni, mają tendencję do ślizgania się po powierzchni wody zamiast „wypychać ją” na boki.

Mówiąc w uproszczeniu, typowa opona samochodowa o niskim profilu znacznie unosić się na powierzchni półtoracentymetrowej warstwy wody przy szybkości około 100 km/godz. Im szersze masz opony albo im grubsza jest warstwa wody, tym bardziej prawdopodobne, że zaczną zachowywać się tak samo przy podobnej prędkości. Warto wziąć to pod uwagę, kiedy myślisz: „A może założyć z tyłu kapiec 170/5-17 zamiast tych nudnych 140/80-17?”

A skoro już jesteśmy przy oponach, pamiętaj, że zdarte opony mają płytsze rowki odprowadzające, które nie są w stanie usunąć spod koła większej ilości wody. Jedną z zalet nowych opon są właśnie głębsze rowki bieżnika, dzięki czemu opona zaczyna „ślizgać się” po wodzie dopiero przy wyższej prędkości. Różne rodzaje gumy, z któ-

rej produkowane są opony, także mają wpływ na przyczepność, ale w momencie, kiedy opona zaczyna ślizgać się po wodzie, traci to jakiegokolwiek znaczenie.

Bardzo ważne jest także utrzymywanie odpowiedniego ciśnienia w kołach. Opony rozciągają się i odkształcają w czasie jazdy znacznie mocniej niż ci się wydaje. Kiedy koło toczy się po podłożu, na oponie tworzą się zmarszczki i fale. Na zbyt słabo napompowanej oponie taka zmarszczka może utworzyć się w poprzek bieżnika i — zwiększając ilość wody pod oponą — zwiększyć ryzyko ślizgania się koła. Z kolei opona napompowana zbyt mocno wprawdzie nie gromadzi wody pod sobą, za to nie pozwala bieżnikowi dostosowywać się do kształtu podłoża, co także powoduje zmniejszenie przyczepności. Prawidłowo napompowana opona lepiej „przepycha się” przez wodę i utrzymuje przyczepność.

Woda w silniku

Nie martw się, że silnik może „zamoknąć” od jazdy w deszczu. Woda odparowuje błyskawicznie, kiedy tylko wejdzie w kontakt z rozgrzаныmi częściami silnika. Krople, które dostają się do wlotów powietrza, trafiają do silnika już w postaci pary wodnej. Jeśli woda wleje się strumieniem do wlotów powietrza, może zalać cylindry i spowodować poważną awarię. Dlatego nawet nie próbuj przejeżdżać przez kałużę sięgającą wyżej niż wlot powietrza do gaźnika.

Woda może również uszkodzić instalację elektryczną i zapłon. Skorodowane złączki czy popękana izolacja cewki zapłonowej mogą spowodować poważne problemy. Dlatego bardzo ważne jest, aby wszystkie izolacje były szczelne, a gumowe osłonki niezniszczzone.

Jak nie dać się przemoczyć

Kiedy pada, podstawową sprawą jest utrzymanie ciepła, a to oznacza, że nie można dać się przemoczyć. Istnieje prosta tradycyjna metoda — dodatkowa wodoodporna warstwa ubrania. To sposób sprawdzony i godny zaufania, zwłaszcza jeżeli poranna mżawka okazuje się być całodzienną ulewą. Przeciwdeszczowe stroje dla motocyklistów dostępne są w wielu różnych formach, fasonach i kolorach.

Naprawdę nieprzemakalny strój — załóż, że nie miałem go na sobie w Górach Kaskadowych! — noszę zwykle w Seattle zimą: spodnie i kurtka od żeglarskiego sztormiaka, do tego wysokie buty i osłony na rękawice. Na dłuższą podróż warto jednak zabrać ze sobą strój, który nie zajmie aż tyle miejsca. Generalnie stroje jednoczęściowe pakują się lepiej niż dwuczęściowe. Ale warto też pamiętać, że taki jednoczęściowy strój znacznie dłuższy i trudniej się zakłada. Chyba, że ktoś dysponuje ramionami, które można obracać o 360 stopni. Jeśli deszcz dopadnie cię gdzieś w trasie, to kiedy zatrzymasz się na chwilę pod jakimś daszkiem czy wiaduktem, znacznie łatwiej jest nie zdejmując butów wskoczyć w przyduże spodnie od sztormiaka, a na wierzch wrzucić kurtkę.

Jeśli wybierasz wodoodporny strój, w którym będziesz tylko dojeżdżał do pracy, wygodniejszy wyda ci się jednoczęściowy — ubierać i rozbierać się będziesz raczej pod dachem niż w drodze. Natomiast na dłuższe wyprawy strój dwuczęściowy będzie praktyczniejszy, zwłaszcza jeśli ubierasz się „na cebulę”, w kilka warstw, które można zakładać i zdejmować, gdy zmienia się pogoda.

Gdy po raz pierwszy kupiłem sobie kombinezon turystyczny z wodoodporną oddychającą membraną, byłem ciekaw, czy rzeczywiście ochroni mnie przed przemoczeniem bez żadnych dodatkowych ochraniaczy. Odpowiedź poznałem w czasie podróży do Wielkiej Brytanii, kiedy na autostradzie M25 złapał mnie potężny deszcz. Nie było żadnego miejsca, gdzie mógłbym zjechać i schronić się przed ulewą, a do następnego parkingu i stacji obsługi było jeszcze prawie 30 km. Nie przemokłem. Jedynie moje kieszenie napełniły się wodą przez nieuszczelnione zamki błyskawiczne. Okazuje się, że nowoczesne tkaniny oparte na oddychających wodoszczelnych membranach są wystarczającą ochroną nawet w czasie bardzo mokrych dni i nie wymagają zakładania dodatkowych ochraniaczy. A jeśli będziemy dostatecznie przewidujący, żeby mapy owinać w przezroczyste foliowe torebki, to nawet przeciekające suwaki nie będą dla nas problemem.

Wszystko jedno, czy wolisz strój skórzany, czy z materiału. Chodzi o to, żeby wewnętrzna warstwa ubrania ochroniła przed przemoczeniem to, co nosisz bezpośrednio na sobie i w ten sposób zapobiegła wychłodzeniu organizmu. W czasie rajdu w Górach Kaskadowych zmarzłem straszliwie, bo woda, którą nasiąkł mój strój parowała, obniżając temperaturę mojego ciała.

Kiedy jest zimno i mokro, zakładam zwykle wodoodporną osłonę na szyję w kształcie trójkąta, która zakrywa obszar od kołnierza kurtki aż do nosa. A żeby zimna woda nie kapała mi za kołnierz, noszę kurtkę z wysokim kołnierzem, który wchodzi pod tylną część kasku. To mój prywatny wynalazek — kupiłem po prostu kurtkę z kapturem, a potem obciąłem górną część kaptura, pozostawiając bardzo wysoki kołnierz.

Choć niektóre skórzane rękawice mają własne ochraniacze przeciwdeszczowe, a inne wszytą wodoodporną warstwę, jedyną naprawdę skuteczną metodą na suche ręce w czasie jazdy jest założenie na rękawice dodatkowej osłony. Dobrze jest kupić gumowe rękawice robocze, bez podszycia, w rozmiarze XXL, które w czasie deszczu można założyć na rękawice skórzane.

Gumowe osłony na buty pomogą ci jechać z suchymi nogami pod warunkiem, że zdołasz je założyć na mokre buty w lejącym deszczu. Jest na to prosty sposób: najpierw zakładamy na but zwykłą plastikową torebkę, po czym wsunięcie na nią gumowego ochraniacza jest już bardzo łatwe. Alternatywą, moim zdaniem korzystniejszą, są ochraniacze z materiału, które owijają się wokół butów i mocują do nich haczykami i paskami.

Taktyka jazdy

Kiedy słyszysz bębnienie pierwszych kropli deszczu o kask, korci nas czasami, żeby dodać gazu i uciec spod chmury. Można tak zrobić, gdy gdzieś na bezdrożach łapie nas potężna burza, ale nie jest to dobre rozwiązanie w czasie jazdy w okolicach dużych miast. Pamiętajmy, że w czasie pierwszej pół godziny deszczu asfalt jest najbardziej śliski, zwłaszcza na ruchliwych drogach i ulicach. Dlatego najrozsądniej jest zrobić sobie przerwę i pozwolić wszystkim kierowcom jadącym zderzak w zderzak ślizgać się i stukać o siebie nawzajem, aż padający deszcz spłucze z jezdni śliski brud. Moja rada jest taka: gdy zaczyna padać, zatrzymaj się na pół godziny, rozgrzej i załóż strój przeciwdeszczowy. Szczególnie, jeżeli zanosi się na coś więcej niż przelotny deszyk.

Ocena nawierzchni

Pamiętasz, co pisałem o tirach i autobusach brudzących jezdnię olejem? W czasie deszczu drobiny oleju ściekają zwykle na środek pasa ruchu (chyba że na drodze są koleiny), a także w dół — na pochyłościach i wyprofilowanych zakrętach. Jadąc w deszczu, zwracaj uwagę na zmiany koloru nawierzchni i charakterystyczny opalizujący połysk plam oleju. Trzymaj się z dala od takich śliskich miejsc, zwłaszcza w okolicy skrzyżowań i na zakrętach.

Pokonując zakręty, szczególnie wyprofilowane wjazdy, trzymaj się górnej (zewnątrznej) strony pasa ruchu i zmniejsz prędkość, aby zmniejszyć także kąt pochylenia na zakręcie. Kiedy przejeżdżasz przez tory tramwajowe czy kolejowe, staraj się przecinać je pod kątem maksymalnie zbliżonym do prostego. Jadąc po śliskim odcinku, utrzymuj stałą prędkość i kierunek. Pamiętaj, że materiały, którymi wyłożone bywa otoczenie torów — płyty z tworzywa sztucznego czy drewniane podkłady — mogą być równie śliskie jak same szyny. Staraj się nie przejeżdżać przez namalowane na asfalcie znaki, naklejone strzałki, pokrywy studzienek kanalizacyjnych i omijaj leżące na ziemi śmieci czy opadłe liście. Ulice wyłożone cegłą, brukiem czy drewniane nawierzchnie starych mostów są szczególnie śliskie, kiedy są mokre.



Otoczenie torów w czasie deszczu może być bardzo śliskie

Pójdzie gładko

Nie muszę chyba przypominać ci, że na gładkich czy wyszlizganych nawierzchniach warto jechać wolniej, bo przyczepność w takich miejscach spada. Należy unikać jakichkolwiek gwałtownych zmian szybkości czy kierunku, wymagających dodatkowej przyczepności. Jeśli nawet czujesz, że koła na moment tracą kontakt z podłożem, nie wpadaj w panikę i nie idź za głosem odruchu, który każe ci odpuścić gaz czy wcisnąć hamulce. Jeśli motocykl może odzyskać przyczepność, zrobi to, więc nie rób nic, co mogłoby pogorszyć twoją sytuację.

Koła prostopadle do podłoża!

Na najbardziej śliskich odcinkach, na przykład na stalowych płytach, przenieś ciężar ciała stając na podnóżkach i staraj się przechylać motocykl tak, aby koła ustawione były zawsze prostopadle do nawierzchni. W ten sposób, jeśli nawet opony na chwilę stracą przyczepność, motocykl przesunie się w poziomie i unikniesz wywrotki.

Używaj obu hamulców

Na śliskiej nawierzchni w czasie deszczu musisz nieco zmodyfikować technikę hamowania. Przy takim samym obciążeniu motocykla powinieneś wówczas mocniej używać tylnego hamulca, bo w czasie hamowania „na mokrym” masa motocykla mniej przesuwają się na przednie koło, które w związku z tym dysponuje mniejszą przyczepnością. W czasie deszczu suma przyczepności jaką dysponujesz na hamowanie jest nieco mniejsza, za to siłę hamowania możesz rozkładać niemal równomiernie między koła.

Hamuj na prostej

Kiedy zwalniasz lub zatrzymujesz motocykl na mokrej drodze, staraj się hamować na linii prostej. Jeśli na przykład dojeżdżasz do ostrego zakrętu, postaraj się zwolnić jeszcze przed nim, dopóki motocykl jest wyprostowany, a przed pochyleniem go w skłęcie odpuść hamulce. Jeśli w czasie hamowania zorientujesz się, że przejeżdżasz przez szczególnie śliski odcinek — choćby naklejone na asfalcie znaki — odpuść hamulce na ten moment, w którym koła będą przejeżdżać po znakach.

Hamuj wcześniej

Kiedy dojeżdżasz do skrzyżowania, na którym będziesz musiał się zatrzymać, już wcześniej naciśnij lekko oba hamulce, żeby tarcze hamulcowe osuszyły się i rozgrza-



Kiedy jest mokro, naciśnij hamulce wcześniej, żeby usunąć z nich wodę

ły. Stopy stali nierdzewnej używane do produkcji tarcz hamulcowych znakomicie sprawdzają się, gdy są suche, ale kiedy zamokną, tarcie na nich znacznie spada. Jeden czy dwa obroty i z tarczy znika dostatecznie dużo wody, żeby zapewnić pełną moc hamowania. Jeżeli zaczniesz hamować w ostatniej chwili, będziesz miał tendencję do mocniejszego naciśnięcia hamulca, co może spowodować zablokowanie koła i poślizg. Gdy zdarzy ci się taka sytuacja, puść hamulec, a potem naciśnij go znowu, już delikatniej. Kiedy w czasie hamowania na prostej tylne koło zaczyna się ślizgać, nie zwalnij pedału — niech ślizga się, aż motocykl stanie. Większość takich problemów możesz rozwiązać zaczynając hamowanie wcześniej i używając hamulców delikatniej.

Niech cię piorun nie strzeli

Jeśli dookoła ciebie szaleje burza z piorunami, rozsądniej byłoby nie znajdować się pomiędzy naładowaną elektrycznie chmurą a ziemią. Gumowe opony nie uchronią cię przed porażeniem piorunem. Najlepiej byłoby przeczekać burzę w budynku albo przynajmniej pod jakimś przejazdem. Nie chowaj się pod wysokimi obiektami. Wielu golfistów poraziło, gdy stali pod drzewami i ściskali kurczowo metalowe, działające jak piorunochron kije golfowe.

Na odludziu

Kiedy jedziesz przez pustkowia, nie musisz martwić się o resztki oleju na nawierzchni. Za to w wielu miejscach może ci grozić zalanie. W Polsce to mało prawdopodobne, ale na południu USA, choćby w Arizonie czy Nowym Meksyku, można spotkać ogromne rowy o stromych ścianach wryte w ziemię — bywa, że mają nawet kilka metrów głębokości i ponad 20 m szerokości. To ślady po potężnych oberwaniach chmur, kiedy spieczona ziemia nie jest w stanie dostatecznie szybko wchłaniać wody i na powierzchni tworzą się rwące potoki błota, płynące całymi kilometrami, zrywające na swojej drodze nie tylko warstwę ziemi, ale często także nawierzchnię drogi.

Niedoświadczony turysta z innego stanu albo z drugiego końca świata, jadący spokojnie pod bezchmurnym niebem Arizony, może nie zdawać sobie sprawy ze skutków oberwania chmury, które ma miejsce 30 km dalej, dopóki nie napotka na swojej drodze takiego rwącego wodno-błotnego strumienia pędzącego z rykiem przez pustynię z szybkością 80 czy 100 km/godz. Motocykliści znający te rejonny wiedzą, że nie należy szybko przejeżdżać przez wzgórza, dopóki nie jest się pewnym, co się dzieje po jego drugiej stronie. Wolą najpierw przekonać się, czy pustynia chwilowo nie zamieniła się w pędzącą rzekę. Jeśli kiedyś zdarzy ci się spotkać ją na drodze, nie bądź głupi i nie próbuj jej pokonywać. Jeżeli nawet nie porwie cię prąd, nie wiesz przecież, czy na środku drogi woda nie wyrwała wielkiej dziury w jezdni.

A może trzy koła?

Wielu motocyklistów panicznie boi się poślizgu i upadku na śliskiej nawierzchni. Jeśli wszystko, co proponuję w tej książce, bierzesz na serio i ćwiczysz, częste wypadki raczej ci nie grożą. Nowoczesne opony dają więcej przyczepności niż nam się wydaje. Gdy jednak strach przed wypadkiem odbiera ci całą przyjemność z jazdy albo pla-

nujesz dojeżdżać do pracy czy podróżować przy bardzo złej pogodzie, może warto zastanowić się nad motocyklem z koszem? Trójkołowe, a więc dwuśladowe motocykle mogą wpaść w poślizg i stracić na chwilę przyczepność nie przewracając się przy tym. Szczerze mówiąc byłem bardzo zadowolony, że na ten rajd w Górach Kaskadowych pojechałem właśnie motocyklem z wózkiem bocznym. Było mi zimno, mokro, byłem wyczerpany i upaprany błotem od stóp do głów, ale przynajmniej nie musiałem martwić się o skutki ewentualnej wywrotki.

► CZASAMI BYWA GORĄCO ◀

Dzień zaczął się na kempingu w stanie Wyoming. Planowałem szybko przejechać przez Nebraskę w drodze na południe stanu Missouri. Burzowe chmury nad Black Hills w Południowej Dakocie sprawiły, że przez cały ranek było bardzo przyjemnie. Ale kiedy wjechałem do Nebraski, temperatura gwałtownie wrosła, a przez prerie zaczął wiać mocny, południowo-zachodni wiatr, uderzając we mnie podmuchami gorącego powietrza. Już koło południa rozboleła mnie głowa, potem zaczęły mnie łapać skurcze nóg, a po kolejnych kilku kilometrach zrobiło mi się niedobrze.

Byłem już głodny, kończyło mi się paliwo, rozglądałem się za jakimś barem i stacją benzynową, ale na skrzyżowaniu, na którym planowałem skręcić, była tylko niewielka stacja i mały sklepik. Napełniłem bak, kupiłem dwie puszki zimnej coli i postanowiłem znaleźć parking, na którym mógłbym odpocząć i zrobić sobie kanapkę. Byłem tak spragniony, że mógłbym całą colę wypić od razu, ale że stacja była brudna i zatłoczona, postanowiłem poszukać innego miejsca na dłuższy postój.

Kilka kilometrów dalej znalazłem niewielki laszek z terenem piknikowym. Byłem wykończony, głowa mi pękała, zdołałem jakoś zaparkować motocykl i dowlec się do najbliższego drewnianego stołu. Kiedy rozpiąłem kurtkę i przełknąłem pierwszy łyk zimnej coli, mój żołądek zareagował tak gwałtownym skurczem, że o mało nie straciłem przytomności. Zgiąłem się w pół, położyłem głowę na stole i czułem się tak, jakby jakiś upiór wbijał mi nóż w brzuch. Nie miałem siły się bronić.

Udało mi się w końcu wypić parę łyków coli, potem trochę wody i kiedy z wolna odzyskiwałem siły, byłem na siebie naprawdę zły, że zlekceważyłem sygnały wysłane przez mój organizm od dobrych 100 km. Skurcze nóg były jasnym przesłaniem: „Kofczy nam się woda, stary!”. Rzeczywiście, od rana wypięm zaledwie dwie filiżanki kawy. Skurcze, ból głowy, mdłości — klasyczne objawy przegrzania. Za bardzo skupiłem się na pokonywaniu odległości, zapomniałem o zasadach jazdy w upale. Przegrzanie dopadło mnie dlatego, że było gorąco, ale nie aż tak, żeby mnie to zaniepokoiło.

Pamiętam jedną wyprawę w prawdziwym upale. Jechałem przez góry Siskiyou z Oregonu do Kalifornii. Na wysokości powyżej 1200 m n.p.m. było całkiem przyjemnie. Ale 160 km dalej, kiedy zjechałem do doliny Sacramento, czułem się, jakbym jechał przez włączony piekarnik. Gdy dojeżdżałem do Oroville, temperatura sięgała już niemal 50 stopni Celsjusza, a przede mną było jeszcze 200 km do Mariposa. Żeby w ogóle dojechać do celu, musiałem zastosować metody motocyklowego survivalu pustynnego.

Jechałem w pełnym rynsztunku. Miałem na sobie ochronne spodnie, kurtkę, ocieplane skórzane buty, rękawice i kawałek tkaniny, który zwilżałem wodą z butelki, żeby chłodził mi szyję. Kiedy materiał wysychał w gorącym suchym powietrzu, uchylałem szybkę kasku, wlewałem pod brodę trochę wody z butelki i zamykałem szybkę

z powrotem. Gdy tak jechałem i zatrzymywałem się gdzieś, żeby uzupełnić zapas wody, ludzie patrzyli na mnie z niedowierzaniem. Wyglądali z klimatyzowanych samochodów, gapili się zza szyb klimatyzowanych restauracji i wyraźnie nie mogli zrozumieć gościa, który przy temperaturze 50 stopni Celsjusza nosił na sobie grube, ciężkie ciuchy.

Odzyskując siły na parkingu w Nebrasce przypomniałem sobie, jak reaguje ludzki organizm na niewielką nawet zmianę temperatury narządów wewnętrznych. Nasze ciało nie toleruje ani dużego spadku temperatury (hipotermia), ani wzrostu temperatury o więcej niż kilka stopni (hipertermia). Kiedy temperatura ciała rośnie, robi się naprawdę gorąco. Organizm podejmuje natychmiast działania mające na celu jej obniżenie: poci się, rozszerza naczynia krwionośne, podnosi tętno, zmniejsza ciśnienie krwi.

Pocenie

Pot paruje z powierzchni skóry poprzez ubranie. Proces parowania obniża temperaturę skóry, przenosząc ciepło w powietrze. Pot zawiera różne substancje chemiczne, ale składa się głównie z wody. Kiedy organizmowi brakuje wody, zaczyna szwankować. Bardzo ważne jest, aby stale uzupełniać zapas wody, którą wypacamy. W takim upale, o jakim mówię, trzeba pić co najmniej pół litra wody na godzinę.

Rozszerzanie naczyń krwionośnych

Kiedy rośnie temperatura narządów wewnętrznych, naczynia krwionośne rozszerzają się, aby umożliwić przepływ większej ilości krwi, a tym samym przetranszować więcej ciepła z wnętrza ciała w kierunku skóry, przez którą jest ono wytracane. Jeśli temperatura na zewnątrz jest dużo wyższa niż temperatura ciała, pot parujący ze skóry pomaga przetranszować ciepło w powietrze. Oczywiście działa to także w drugą stronę — jeśli pot odparowuje zbyt szybko i skóra wysycha, zaczyna absorbować ciepło z powietrza — wtedy poszerzone naczynia krwionośne pompują w głąb ciała więcej ciepła.

Tętno i ciśnienie krwi

Kiedy rośnie temperatura narządów wewnętrznych i rozszerzają się naczynia krwionośne, serce zaczyna bić szybciej, bo musi przepompować większą ilość krwi w tym samym czasie. Tętno może wzrosnąć o 50 — 70% w stosunku do stanu spoczynku. Jeśli temperatura ciała nadal rośnie, zmniejsza się przepływ krwi przez mięśnie i mózg, a zwiększa przez skórę — i ciśnienie spada.

Kiedy nasz organizm walczy z nadmiarem ciepła, wysyła nam różne sygnały ostrzegawcze. Ręce szybko się męczą, dostajemy skurczów w nogach. Do tego dochodzi ból głowy, żołądek podchodzi do gardła. Możemy dostać zawrotów głowy, a nawet stracić przytomność. Te objawy to ostrzeżenia — nasz organizm usiłuje zaproponować nam przerwę w podróży przez upał.

Skurcze

Skurcze mięśni spowodowane przez upał zwykle zaczynają się w nogach i dolnej części brzucha, ale mogą także dotknąć ramion i rąk. Są objawem braku wody i elektro-

litów w organizmie. To trochę tak, jakby z akumulatora stopniowo odparowywała woda, aż do momentu, kiedy jej brak uniemożliwi dalszą pracę silnika.

Nie lekceważ skurczów. Nie ustąpią póki się nie napijesz. Zatrzymaj się, znajdź trochę cienia, rozmasuj bolące mięśnie i napij się. Jeśli skurcze nie odpuszczają, rozpuść pół łyżeczki soli w 125 ml wody i pij takie „lekarstwo” przez godzinę co kwadrans.

Przeżranie

Jeżeli zlekceważysz ból głowy oraz skurcze i nie przerwiesz jazdy, przeżranie może cię dopaść zanim dojedziesz do celu podróży. Masz coraz mniej energii: spada ciśnienie krwi, coraz mniej jej przepływa przez mięśnie i mózg. Możesz nie zorientować się, że chodzisz właśnie o przeżranie, bo przecież to normalne, że w czasie długiej jazdy w upale i gorącym wietrze człowiek czuje się rozgrzany i znużony. Zauważ także, że możesz stracić energię nie odczuwając wzrostu temperatury ciała. Objawy przeżrania obejmują ból i zawroty głowy, mdłości, chwilowe utraty świadomości, skurcze mięśni, poczucie znużenia, obfite pocenie się, błądzenie i lepkosć skóry, a przy tym wszystkim subiektywna temperatura ciała może pozostać niemal niezmienną.

Jeśli zlekceważyłeś skurcze mięśni i nie zatrzymałeś się, żeby się napić, teraz, kiedy zaczynasz czuć się słabo, jest na to najwyższa pora. Znajdź miejsce, gdzie będziesz mógł spokojnie usiąść w cieniu. Najlepiej chłodne czy klimatyzowane pomieszczenie. Podręczniki pierwszej pomocy zalecają dodanie do wody odrobiny soli, tyle samo co w przypadku uporczywych skurczów mięśni. Rozbierz się, polej wodą. Wylej szklankę wody na kark albo na głowę, zmocz koszulę. Parująca woda pomoże odprowadzić z twojego organizmu więcej ciepła.

Gdy czujesz, że możesz stracić przytomność, połóż się, zanim to się stanie i oprzyj nogi tak, aby były wyżej niż głowa. Poprawisz w ten sposób ukrwienie mózgu. Jeśli zaczniesz wymiotować, to znaczy, że jesteś w gorszym stanie niż ci się wydawało. Zadzwoń na pogotowie albo zatrzymaj się przy najbliższym posterunku policji czy re-mizie straży pożarnej i poproś o pomoc. Niewykluczone, że konieczna będzie wizyta w szpitalu i kroplówka z soli fizjologicznej. Nie wychodź na słońce i unikaj upału przez najbliższą dobę. Jeśli objawy są tak poważne, nie wsiadaj z powrotem na motocykl przynajmniej przez dzień. Twoje ciało potrzebuje czasu na powrót do zdrowia.

Udar cieplny

Wiedziałem kiedyś motocyklistów, którzy zlekceważyli objawy przeżrania. Siedzieli w pełnym słońcu z tępym wyrazem twarzy i nie bardzo wiedzieli, co się z nimi dzieje. Była to para z Wielkiej Brytanii, która wybrała się na wyprawę po Hiszpanii. Jechali od kilku dni w upale. Tego dnia oprócz porannej herbaty nie mieli w ustach ani kropli płynu i coraz szybciej zaczęli wpadać w stan zwany udarem cieplnym lub udarem słonecznym. Na szczęście dla nich, ktoś zauważył ich objawy i zdążył wezwać pomoc. Anglicy przeleżeli tydzień w szpitalu, powoli dochodząc do siebie.

Jeśli temperatura narządów wewnętrznych cały czas rośnie, to w końcu fizjologiczny mechanizm kontroli temperatury przestaje działać. Pocenie ustaje, serce bije coraz szybciej, człowiek najpierw nie wie, co się z nim dzieje, zaczyna tracić kontrolę, w końcu wpada w stan otępienia. Typowe objawy udaru to bezładne zachowanie,

luki w pamięci, zaczerwieniona, gorąca i sucha skóra (brak pocenia się), podwyższona temperatura ciała (skóra jest gorąca, człowiek może mieć nawet powyżej 41 stopni Celsjusza).

Udar cieplny wymaga wezwania pogotowia! Bez natychmiastowej pomocy medycznej może spowodować śmierć. Jeśli zauważysz u kogoś takie objawy, zabierz go w cień, rozbierz i staraj się go ochłodzić każdą dostępną metodą. Jeśli to możliwe, zabierz ofiarę udaru w chłodne miejsce, na przykład do klimatyzowanego pomieszczenia i jak najszybciej wezwij pomoc. To jest sytuacja zagrożenia życia!

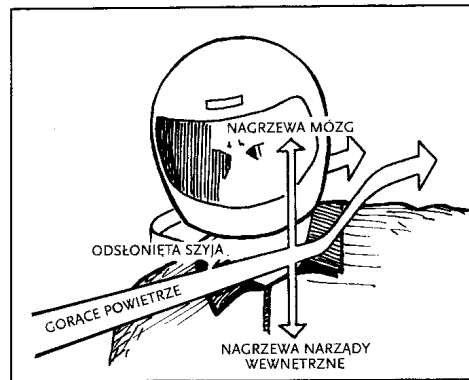
Czekając na pogotowie, możesz próbować ochłodzić ofiarę udaru kładąc na jej skórze kostki lodu zawinięte w ręcznik, przecierać ją wodą albo alkoholem (szybciej paruje!), wachlować, użyć wentylatora — każdy sposób jest dobry. Temperatura ciała powinna spaść poniżej 39 stopni. Nie podawaj choremu żadnych środków pobudzających ani alkoholu.

Chłodzenie

Kiedy jedziesz przez gorące i suche tereny, taktyka przetrwania jest prosta: pić dużo wody, osłaniać skórę przed gorącym powietrzem i schładzać się poprzez parowanie. Można po prostu polewać się wodą z kranu. Jeszcze lepszym wyjściem jest woda w butelkach, którą przecież można dostać w każdym sklepie. Napoje izotoniczne zawierające elektrolity także są dobrym wyjściem, pod warunkiem, że nie masz nadciśnienia. Napoje gazowane — no cóż, lepszy rydz niż nic, choć lepiej byłoby napić się czystej wody bez dużej ilości cukru i chemii. Napoje alkoholowe, choćby zwykłe piwo, to fatalny wybór. Alkohol podnosi tętno, osłabia działanie serca jako pompy, osłabia nasze reakcje i osąd sytuacji, odwadnia organizm.

Izolacja skóry

Mieszkańcy chłodniejszych części świata nauczyli się ubierać warstwowo, żeby w razie czego móc rozbierać się „po kawałku” i dostosowywać do temperatury. Dlatego kiedy robi się gorąco, wielu motocyklistów decyduje się na stopniowe pozbywanie się



Jeśli wystawiasz szyję na działanie gorącego powietrza, krew przenosi ciepło do mózgu i do narządów wewnętrznych

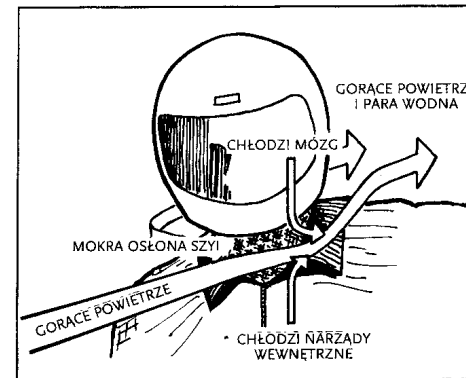
kolejnych warstw ubrania; zdejmują ochronne spodnie, potem kurtki. Jeśli robi się naprawdę gorąco, motocyklista zostaje często w samej podkoszulce i krótkich spodenkach. I co się dzieje? Okazuje się, że wkrótce jest mu jeszcze bardziej gorąco. Zastanów się. Jeśli temperatura zewnętrzna przekracza 37 stopni Celsjusza, odsłonięta skóra przyjmuje więcej ciepła niż oddaje. Nie da się przenieść ciepła z obiektu zimniejszego (skóra) na cieplejszy (powietrze). Jeśli zatem wystawiasz skórę na działanie powietrza, które ma wyższą temperaturę niż twoje ciało, kierunek przepływu ciepła może być tylko jeden — z zewnątrz do twojego organizmu.

Jeśli zatem temperatura przekracza 37 stopni Celsjusza, nie tylko nie rozbieraj się, ale zamknij otwory wentylacyjne. Dlatego właśnie tak w zimie, jak i w lecie noszą te same ocieplane buty i skórzane rękawice. Moje stopy owiewa strumień powietrza, które najpierw rozgrzało się od nawierzchni drogi, a potem zostało jeszcze trochę podgrzane przez mój silnik. Czy nie gorąco mi w stopy? Jasne, że gorąco, ale nie aż tak, jak gdybym założył lekkie buty z odsłoniętą kostką.

Chłodzenie poprzez parowanie

Zanim wyjechałem z tego parkingu w Nebrasce, zdjąłem osłonę karku i zamiast niej założyłem na szyję lekki szalik z dzianiny, który zmoczyłem wodą. W sakwie na baku umieściłem butelkę z wodą tak, żebym mógł sięgnąć do niej w czasie jazdy. Pamiętaj, jak działa pocenie się? Parująca woda absorbuje ciepło ze skóry i oddaje je powietrzu. Motocyklista może spotęgować ten efekt przez zmoczenie ubrania. Najważniejsze jest chłodzenie karku mniej więcej na wysokości uszu, bo tamtędy biegną najważniejsze arterie krwionośne narażone na przegrzanie w gorącym powietrzu owiewającym motocyklistę w czasie jazdy. Mokra bawełniana chustka zawinięta wokół szyi pomoże ochłodzić całe ciało. Tyle, że co kilka minut musisz moczyć ją na nowo. Szalik zrobiony na drutach działa jeszcze lepiej, bo wchłania więcej wody.

Wypróbowałem kiedyś specjalne kołnierze wypełnione wchłaniającymi wodę kryształkami. Znakomicie działały na spacerze, ale nie były dosyć wydajne, aby rzeczywiście ochłodzić szyję w czasie jazdy motocyklem. Kryształki trzymają wodę tak dobrze, że odparowuje ona zbyt wolno. Aby jechać na motocyklu w naprawdę gorą-



Woda parująca z mokrego szalika czy chustki na szyi pochłania ciepło i oddaje je powietrzu, nawet, jeśli powietrze jest cieplejsze niż nasze ciało

cy dzień, potrzebuję czegoś, co pozwoli wodzie parować znacznie intensywniej i to czegoś przylegającego do skóry właśnie tam, gdzie przebiegają arterie szyjne, a nie wiszącego luźno wokół szyi.

Jest jednak i zła wiadomość: takie chłodzenie przez parowanie działa dobrze tylko w suchych klimatach. Jeśli wilgotność powietrza jest bardzo duża, to ani pot, ani woda z koszulki czy szalika nie wyparują. Nie ma parowania — nie ma chłodzenia. Pozostaje cień. Toteż w gorących, ale wilgotnych klimatach należy częściej się zatrzymywać na odpoczynek i korzystać z alternatywnych metod chłodzenia.

Metody alternatywne

W Arizonie wielu motocyklistów stosuje prostą metodę: drzemka do północy, a potem jazda do rana, kiedy jest najchłodniej. W Kalifornii można znaleźć chłód w górach lub jadąc wzdłuż wybrzeża. W takich stanach jak Kansas czy Iowa nie ma ani gór, ani wybrzeża, ale możesz skorzystać z chłodniejszego powietrza o poranku. Po prostu wstań bardzo wcześniej i przejeźdź jak największy odcinek drogi zanim słońce znacznie mocno przypiekać.

Jadąc dalej przez Nebraskę, postępowałem już zgodnie z zasadami pustynnego survivalu: robiłem częstsze postoje, piłem więcej wody, zapiąłem się po szyję i cały czas zwilżałem szalik na karku. Pod wieczór upał i wiatr zelżały, więc zdecydowałem się jechać jeszcze dłużej po zmroku, żeby najlepiej wykorzystać miły chłód nocy.

Następnym razem, kiedy przyjdzie ci jechać dłużej w upale, przypomnij sobie mój flirt z przegrzaniem. Zaufaj mi — jazda na motocyklu jest znacznie przyjemniejsza, jeśli wskaźnik temperatury twojego ciała nie stoi na czerwonym polu alarmowym, a wskaźnik elektrolitów nie pokazuje, że jedziesz na rezerwie.

► PRZEKŁĘTY WIATR ◀

Wandzia Wędrowniczka dostała wreszcie kilka dni urlopu i wyruszyła na wymarzoną motocyklową wyprawę. Właśnie pędzi autostradą przez Południową Dakotę. Wczoraj wieczorem w telewizji mówili coś o tym, że na równinach może mocno wiać, ale Wandzia była zbyt zmęczona po całodziennym jeździe, żeby uważnie słuchać prognozy pogody. Kiedy dziś rano wyruszyła w trasę, poranny wiatr podniósł trochę kurz z parkingu, ale słońce grzało coraz mocniej i wszystko wskazywało na to, że czeka ją kolejny wspaniały dzień jazdy w stronę horyzontu.

Wandzia lubi swój motocykl. Niskie siodło pozwala oprzeć na ziemi obie nogi jednocześnie. Daleko do przodu wysunięte podnóżki sprawiają, że można wygodnie wyciągnąć nogi. Wandzia dodała z przodu wysoką owiewkę. Za nią na siodle piętrzy się przyczepiona paskami góra bagażu. Przez pierwsze kilka godzin jazdy zdarza się kilka nieprzyjemnych podmuchów wiatru, ale niebo jest błękitne, silnik motocykla rozkosznie pomrukuje, a Wandzia cieszy się wolnością i pędem.

Krótki postój w Mitchell. Wandzia zauważa, że błękitne niebo skryło się za ciemnymi chmurami. Kiedy wyjeżdża z powrotem na autostradę, wiatr zmienia kierunek na południowo-zachodni, podmuchy są coraz mocniejsze i coraz częstsze. Kilka kilometrów dalej wiatr nagle potężnie uderza w motocykl z lewej strony, z przodu. Wandzia z trudem utrzymuje kierownicę, maszyna zwalnia tak, jak przy ostrym ha-

mowaniu i skręca w stronę pobocza. Skórzane frędzelki kurtki smagają Wandzię po karku. Wiatr zapiera jej dech, piasek wciska się pod przeciwsłoneczne okulary.

Kiedy Wandzia przejeżdża przez most w Chamberlain, kolejny potężny podmuch wiatru uderza w jej motocykl, przyhamowuje go i spycha w stronę barierki. Wandzia jest przerażona, usiłuje przechylić motocykl pod wiatr. Kiedy wiatr nagle słabnie, lewdo udaje jej się utrzymać motocykl na własnym pasie. Przez następne 100 km nie może się pozbyć natrętnie wracającej myśli o czołowym zderzeniu z ogromnym tirem i upadku z mostu w dół, do rzeki Missouri.

Jazda nagle przestała sprawiać przyjemność, ale Wandzia jedzie dalej. Zanim dojeżdża do Wall, jej oczy pieką i łzawią, jest przerażona, zmęczona, obolała od ciągłego wiejącego wiatru, odwodniona i zła. Na dodatek wskaźnik paliwa pokazuje, że jazda na rezerwie. Znacznie wcześniej niż się spodziewała. A kiedy wreszcie parkuje na stacji benzynowej, kolejny mocny podmuch wiatru spycha motocykl z podpórki i przewraca go. — Przekłęty wiatr! — krzyczy Wandzia ze złością. — Nienawidzę wiatru!

Większość z nas zapewne zgodzi się z Wandzią. Przy bocznym wietrze trudno jest utrzymywać pełną kontrolę nad motocyklem, szczególnie, gdy wiatr przybiera postać gwałtownych nieoczekiwanych podmuchów. Próbuje się utrzymywać równowagę, ale podmuchy nagle spychają maszynę na bok, a potem równie niespodziewanie odpuszczają. Pozostawanie na własnym pasie ruchu okazuje się ciężką pracą, a w dodatku atakuje nas niesiony podmuchami piasek. No i zużycie paliwa błyskawicznie rośnie. Czy jest jakaś metoda radzenia sobie w takich warunkach, czy też trzeba po prostu zaakceptować trudności i kłopoty?

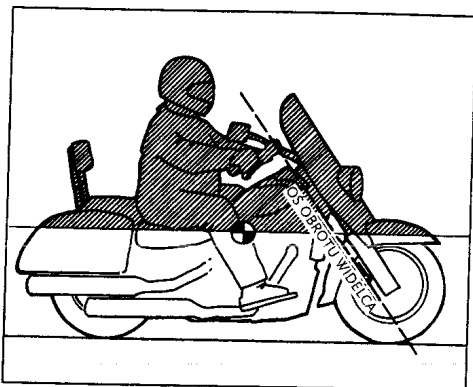
Czasami motocyklista, nie zdając sobie z tego sprawy, pogarsza jeszcze swoją sytuację. Frędzelki przy kurtce Wandzi wyglądają stylowo, ale miotane podmuchami wiatru stanowią dodatkowy kłopot. Okulary słoneczne świetnie wyglądają, ale nie są w stanie zatrzymać piasku i śmieci. Wandzia lubi swojego cruisera, na którym siedzi się tuż nad ziemią, ale daleko do przodu wysunięte podnóżki utrudniają szybkie korekty kursu. Przytroczenie bagażu do siodła zamiast umieszczenia go w sakwach jest wygodne, kiedy trzeba szybko coś wyjąć, ale stanowi dodatkowy „żagiel” — powierzchnię przyjmującą na siebie uderzenia wiatru, w dodatku powyżej środka ciężkości.

Zastanówmy się, jak różne motocykle reagują na wiatr i jaka jest relacja między ergonomią motocykla a łatwością kierowania nim.

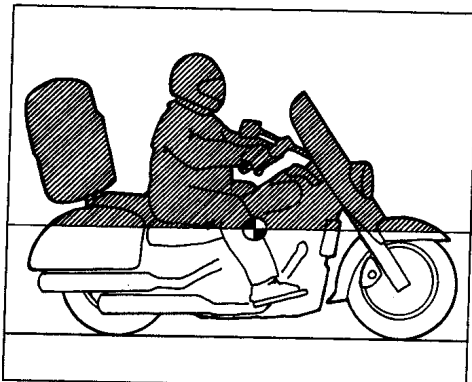
Żagle

Motocykl z dużą powierzchnią „żagli” — wysoką owiewką czy osłonami z boków — jest bardziej podatny na działanie bocznego wiatru. Ważny jest nie tylko rozmiar „żagli”, ale też ich kształt i położenie. Pamiętajmy, że motocykl ma tendencję do przechylania się wokół swojego środka ciężkości. Napór wiatru na powierzchnię znajdującą się poniżej środka ciężkości nie ma dużego wpływu na stabilność maszyny, jeśli natomiast „żagiel” znajduje się powyżej środka ciężkości, efekty będą znacznie większe.

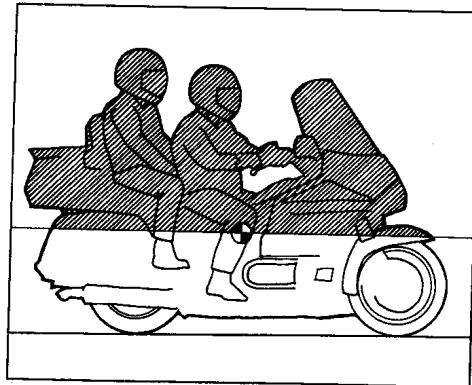
Oczywiście wiatr napierający na dużą owiewkę zamontowaną na motocyklu przechyla maszynę w kierunku, w którym wieje, ale jeśli owiewka lub dodatkowe osłony zamontowane są na kierownicy, przednim widelcu czy błotniku, efekty działania



Umieszczenie oraz kształt owiewki i błotników mają wpływ na to, jak motocykl zachowuje się przy bocznym wietrze. Wszystkie powierzchnie stawiające opór boczny podmuchom, zamontowane na widelcu czy kierownicy przed osią obrotu mogą wręcz pomagać „przeciwskręcać” motocykl pod wiatr



Napór bocznego wiatru na powierzchnie umieszczone powyżej środka ciężkości przechyla motocykl. Wysoko umieszczone bagaże pełnią rolę „żagli”



Duża owiewka, wysoko umieszczony bagażnik i pasażer — wszystko razem tworzy dużą powierzchnię „żagla” ponad środkiem ciężkości

wiatru mogą być nieco inne, bo powietrze nie tylko przechyla wtedy motocykl, ale także skręca kierownicę, a z nią cały przedni widelec i koło.

Skręt przedniego koła ma wpływ na pochylenie motocykla. Wszystko jedno, czy koło skręca dlatego, że motocyklista porusza kierownicą, czy dlatego, że boczny wiatr napiera na błotnik. Pozycja i kształt wszelkich „żagli” zmontowanych na przednim widelcu — błotników, osłon, owiewek — ma wpływ na to, jak danym motocyklem kieruje się w czasie jazdy w wietrzny dzień. Na przykład zamontowana na kierownicy duża owiewka „zawinięta” głęboko do tyłu może sprawiać, że każdy mocny podmuch wiatru będzie jeszcze silniej przechylał motocykl. Natomiast duża powierzchnia błotnika umieszczona przed osią skrętu widelca przy bocznym wietrze będzie powodowała skręcanie motocykla w kierunku „pod wiatr”.

Sakwy umieszczone poniżej linii środka ciężkości nie będą miały dużego wpływu na zachowanie motocykla przy bocznym wietrze, w przeciwieństwie do śpiwora przypiętego na tylnym siedelku czy koca przytroczonego do bagażnika powyżej środka ciężkości.

Motocykle bez żadnych owiewek mogą być bardzo stabilne, jeśli nie brać pod uwagę, że napór wiatru na ręce motocyklisty może powodować mimowolne ruchy kierownicą. Masywne owiewki zamontowane na motocyklu naprawdę działają jak żagle, sprawiając, że podmuchy wiatru silniej nas pochylają. Także pasażer na tylnym siedelku zwiększa powierzchnię „żagla”. Połączenie rozbudowanych owiewek, wysokiego korpusu maszyny i pasażera siedzącego z tyłu daje „żagiel” na tyle spory, że niektóre duże, turystyczne motocykle bardzo trudno jest prowadzić przy bocznym wietrze.

Ergonomia

Kontrola nad motocyklem zależy także od tego, jak został on zaprojektowany — jak się na nim siedzi, jak się trzyma kierownicę i opiera nogi — czyli od ergonomii. W trudnych sytuacjach najłatwiej jest kontrolować motocykl, gdy motocyklista siedzi na nim nieco pochylony do przodu, z lekko zgiętymi w łokciach rękami trzymającymi kierownicę pod naturalnym kątem i opiera część masy ciała na podnóżkach. Podnóżki powinny być umieszczone w taki sposób, żeby kolana znajdowały się na wysokości baku, co pozwala lepiej utrzymywać równowagę i balansować ciałem przenosząc ciężar na jeden lub drugi podnóżek. Tak siedzą motocykliści na maszynach typu szosowe enduro i na niektórych motocyklach turystycznych.

Cruisery, z przesuniętymi do przodu podnóżkami i wysoką kierownicą, mogą świetnie wyglądać, ale przy bocznym wietrze widać, że ich ergonomia daleka jest od doskonałości. Także motocykle sportowe mogą być trudne w prowadzeniu, jeśli kierownica wysunięta jest za daleko do przodu albo jeśli ręczki umieszczone są zbyt wąsko czy za nisko. Wyprostowana pozycja, jaką przyjmują motocykliści na większości motocykli turystycznych, jest bardzo wygodna na długich trasach, ale może utrudniać szybkie manewry w razie podmuchów wiatru. Warto zauważyć, że ergonomia to nie tylko kwestia stylu danego motocykla, ale także tego, jak konkretny motocyklista pasuje do konkretnej maszyny.

Zauważmy, że ergonomia decyduje także o tym, których mięśni używamy do kierowania motocyklem. Żeby zrozumieć, o co chodzi, spróbuj siedząc na krześle, z nogami na podłodze, pochylić tułów do przodu i wyciągnąć ręce tak, jakbyś próbował

sięgnąć do za daleko umieszczonych rączek kierownicy. Sięgnij na tyle daleko, żeby wyprostować łokcie. Spróbuj teraz przekręcić tę niewidzialną kierownicę w lewo i w prawo, i zastanów się, które mięśnie zaangażowane są w ten ruch. Jeśli ręce masz wyprostowane, to używasz głównie mięśni pleców i brzucha, prawda? I prawdopodobnie odpychasz się także nogami od ziemi.

A teraz spróbuj „przesunąć” niewidzialną kierownicę bliżej siebie tak, aby łokcie były zgięte i jeszcze raz skręć w prawo i w lewo. Jeśli łokcie są ugięte, to kierujesz głównie za pomocą mięśni rąk i ramion, co pozwala sterować szybciej i precyzyjniej niż kiedy używasz mięśni pleców, brzucha, pośladków i nóg. Nie da się ukryć — ergonomia ma wpływ na sposób kontrolowania maszyny.

Niezależnie od tego, na czym jeździsz, jeśli prowadzenie przy bocznym wietrze sprawia ci poważne problemy, przyjrzyj się uważnie swojemu motocyklowi — zarówno „żaglom”, jak i ergonomii. Jeśli masz trudności z przeciwskrętem albo po dłuższej jeździe boli cię kręgosłup, zastanów się, co można by zmienić, żeby twoja maszyna lepiej do ciebie pasowała. Jeżeli motocykla, na którym jeździsz, nie da się dopasować do ciebie, wnioski powinny być oczywiste.

Umiejętności jeźdźca

Nawet najlepszy, najbardziej ergonomiczny i najlepiej oporzędzony motocykl nie pomoże, gdy motocyklista ma złą technikę jazdy i utrzymywania równowagi. Ci z nas, którzy świadomie używają przeciwskrętu, lepiej radzą sobie przy bocznym wietrze niż ci, którzy myślą tylko o pochylaniu maszyny albo próbują sterować naciskając kolanami na bak.

Podróżując przy silnym bocznym wietrze, musisz pochylić motocykl „pod wiatr”, co może wymagać dużej siły nacisku na kierownicę. Jeśli na przykład wieje silny, ale stały wiatr z lewej, musisz popychać lewą rączkę kierownicy, żeby motocykl pochylił się w lewo, pod wiatr. Jeśli motocykl odbija za bardzo w kierunku „z wiatrem”, pchnięcie rączki jeszcze trochę mocniej sprawi, że maszyna bardziej się przechyli i wróci na właściwy kurs. Oczywiście, jeżeli wiatr nagle słabnie albo zmienia kierunek, musisz szybko zastosować przeciwskręt, aby zachować kierunek jazdy.

Przy silnych bocznych wiatrach przednie koło może zachowywać się dziwnie. Może wymagać większego nacisku na kierownicę niż na zakręcie, bo punkty styku opon z podłożem przesunięte są w jedną stronę. Nawet kiedy motocykl nie jedzie prosto, nie zwracaj na to uwagi. Po prostu używaj przeciwskrętu, żeby motocykl jechał tam, gdzie chcesz i nie przejmuj się, że koła „tańczą” pod tobą. Wielu z nas zdarzało się jechać całymi kilometrami przy bocznym wietrze na motocyklu pochyłym pod nieprawdopodobnym kątem, kontrolując maszynę przez nacisk na kierownicę od strony, z której wiało.

Niespodziewane boczne podmuchy

Najtrudniej jest zachować kontrolę nad motocyklem przy nagłych podmuchach bocznego wiatru. Wiatr niespodziewanie uderza w motocykl, spychając go z drogi na pobocze albo na przeciwny pas ruchu. Żeby temu przeciwdziałać, należy szybko pochylić motocykl pod wiatr. A jedyną metodą szybkiego pochylecia maszyny jest

silny przeciwskręt, tak samo jak przy ostrym zakręcie albo uniku wokół przeszkody. Żeby pochylić motocykl w lewo, odepchnij od siebie lewą rączkę kierownicy. Żeby pochylić w prawo — prawą. Kiedy uderza w ciebie niespodziewany podmuch — pchaj mocno i bądź przygotowany na popchnięcie drugiej rączki, kiedy wiatr za moment osłabnie.

Nie widzimy ruchów powietrza, dlatego dobrze byłoby zdawać sobie sprawę, jak zachowuje się wiatr napotykać na przeszkody w postaci innych pojazdów i przedmiotów. Jadąca z przeciwną ciężarówka wytwarza za sobą falę powietrza, która może zepchnąć cię z kursu, ale może także na chwilę osłonić cię przed bocznym wiatrem. Uważaj szczególnie na duże pojazdy, które nadjeżdżają z przeciwną i mijają cię od nawietrznej.

Warto także zauważyć, że kłopoty Wandzi zwiększyły się po południu. Wiatr zwykle wzmaga się, kiedy ziemia nagrzewa się od słońca. Jest wiele miejsc, zwłaszcza w cieplejszych rejonach świata, gdzie każde letnie popołudnie oznacza mocny wiatr. Na przykład na przełomach rzeki Columbia w stanach Oregon i Washington chłodne powietrze znad oceanu przemieszcza się w głąb lądu, wymieniając się z gorącym powietrzem znad pustyń. Dla windsurferów to po prostu raj. Dla motocyklistów — wręcz przeciwnie... Wąskie mosty przecinają rzekę pod kątem prostym do podmuchów wiatru. Mądrzy motocykliści starają się jechać takimi drogami raczej rano i przed południem, zanim wiatr przybierze na sile.

Kombinezon

Przy silnych wiatrach wzrasta ryzyko wypadku, toteż rozsądni motocykliści zakładają wtedy najgrubsze kombinezony. Nie zapominaj, że także złość i frustracja mogą przyczynić się do wypadku, bo odwracają uwagę od warunków na drodze. Załóż strój chroniący całe ciało, pozapinaj wszystkie suwaki i guziki. Zabezpiecz uszy — jeśli kask dobrze ich nie osłania, użyj zatyczek, bo przedni wiatr wytwarza w czasie jazdy hałas, który może doprowadzić nawet do uszkodzeń słuchu. I co najważniejsze — osłaniaj oczy tak, żeby nie dostawał się do nich nie tylko wiatr, ale także niesiony nim piasek.

Kiedy powiedzieć: dosyć

Nie musisz lubić wiatru, ale jeśli nauczysz się dobrze kontrolować motocykl, możesz dobrze radzić sobie w większości sytuacji nawet przy silnych podmuchach. Napisałem „w większości sytuacji”, bo czasami wiatr jest tak silny, że dalsza jazda byłaby już objawem głupoty. Pamiętam, jak kiedyś zjeżdżałem właśnie z przełęczy wysoko w górach, kiedy okazało się, że wprost na mnie idzie potężna, złowroga, sino-srebrna chmura. Nagle uderzyła we mnie potężna nawałnica, wiatr gnający śnieg z deszczem popchnął mnie tak, że niemal przejechałem na przeciwny pas ruchu. Szybko wróciłem z wiatrem, podjechałem do jakiegoś placu budowy, który minąłem kilka chwil wcześniej, położyłem motocykl na ziemi za hałdą żwiru, kucnąłem obok niego i przeczekałem nawałnicę. Na amerykańskich Wielkich Równinach motocykliści muszą uważać także na śmiertelnie niebezpieczne tornada. Jeśli widzisz, że nad ziemią formuje się lej, natychmiast poszukaj bezpiecznego i solidnego schronienia. Ukryj się choćby pod wiaduktem przebiegającym nad drogą.

Ćwiczenia

Ćwiczenie pomagające radzić sobie z podmuchami wiatru polega na tym, żeby trenować przeciwskręt przy każdej okazji. Zbliżasz się do zakrętu w prawo — świadomie odepchnij od siebie prawą rączkę kierownicy. Przeskakujesz na lewy pas — odepchnij lewą rączkę. Jeśli pozwala na to ergonomia twojego motocykla, próbuj przechylać maszynę ciągnąc w poziomie obie rączki w tę stronę, w którą chcesz skręcić. Skręcasz w prawo — pociągnij obie rączki w prawo. Jeśli ćwiczysz przeciwskręt zawsze, kiedy jedziesz na motocyklu, przy nagłym podmuchu wiatru pochylisz maszynę jak trzeba, nawet o tym nie myśląc.

► GDY ZAMARZA PALIWO ◀

Nigdy bym nie uwierzył, że na pustynnym rajdzie po południowej Kalifornii mogą tak zmarznąć! 30 km od słonecznej Pasadeny pod kołami mojego szosowego enduro z wózkiem bocznym trzeszczał lód. Przeczytałem właściwy zjazd i zauważyłem to dopiero po dłuższym czasie, więc nie chciało mi się już zwracać ani szukać innej drogi. Nie zdawałem sobie sprawy, że następny zjazd z biegnącej przez góry autostrady, który zaprowadzi mnie z powrotem na pustynię, będzie dopiero za 80 km, a do tego czasu będę zmuszony jechać drogą biegnącą na wysokości przekraczającej 1800 m n.p.m.

Jak wynika z tej historii, nawet w pięknej słonecznej Kalifornii, gdzie ciepły wiatr od morza delikatnie porusza gałęziami palm, można nagle znaleźć się w warunkach zimowych po prostu wjeżdżając wyżej w góry. Nieważne, czy jedziesz na wyprawę wiosną, latem, jesienią czy zimą, nad morze czy w góry — bądź mądrzejszy niż ja na tej górskiej drodze. Zimno może być nie tylko nieprzyjemne, ale także niebezpieczne.

Wiedzieć, kiedy zawrócić

Trzeba wiele rozsądku, żeby wiedzieć, kiedy zawrócić. Kiedy jechałem górską autostradą w Kalifornii, wyprzedził mnie pędzący z prędkością światła sportowy Ducati. Ale kiedy na drodze pojawiły się pierwsze ślady szronu i łaty lodu, motocyklista na Ducati zachował się bardzo rozsądnie: zawrócił i popędził w dół. Ja, jadąc motocyklem z koszem, mogłem lepiej radzić sobie na śliskiej krętej drodze, więc pojechałem dalej. Jednak gdyby zaczęło padać, także bym zawrócił. Jeśli masz wybór, lepiej nie pchać się na siłę do przodu, gdy pogoda się psuje i robi się coraz zimniej.

Z drugiej strony, jeśli w połowie drogi na pustkowiu złaapała cię zimowa burza śnieżna, może się okazać, że jedynym rozsądnym wyjściem jest dalsza jazda. Wyobraź sobie, że jedziesz przez pustkowia stanu Utah. Do następnego przydrożnego baru w Salina masz ponad 60 km, a ostatni, który minąłeś, był w Green River, 100 km wcześniej. Front burzowy złapie cię niezależnie od tego, czy zatrzymasz się, zawrócisz czy pojedziesz dalej — możesz równie dobrze kontynuować podróż. Prędej czy później znajdziesz się w takiej sytuacji, dlatego chciałbym, żebyś zapamiętał moją radę: zanim zdecydujesz się na dalszą jazdę przy pogarszającej się pogodzie, zjedź z drogi, wyłącz silnik i poświęć kilka minut na spokojną analizę sytuacji. No dobrze — jest zimno, wiatr wyje. Wyciągnij mapę. Przykucnij za motocyklem, rozgrzej ręce o ciepły jeszcze silnik, spójrz na mapę i podejmij decyzję. Czy rozsądniej będzie jechać

dalej, czy raczej zawrócić? Jeśli jedynym wyjściem jest dalsza jazda, może powinieneś wrzucić na grzbiet cieplejsze rzeczy? Przypomnij sobie, jak objawia się hipotermia.

Ludzki organizm — ogrzewanie i chłodzenie

Żeby zrozumieć taktykę ochrony ciała przed zimnem, przypomnijmy sobie, jak działają mechanizmy ogrzewania i chłodzenia naszego organizmu. „Spalamy” pożywienie, żeby utrzymywać temperaturę i ogrzewać natlenioną krew rozprawdzaną po całym ciele. Krew przepływająca pod skórą oddaje ciepło. Płuca wchłaniają tlen z powietrza i oddają ogrzaną parę wodną i dwutlenek węgla. Nasze ciało automatycznie dostosowuje ciśnienie i przepływ krwi oraz rytm oddechu tak, aby zachować w przybliżeniu stałą temperaturę narządów wewnętrznych (serca, płuc, nerek) niezależnie od temperatury panującej na zewnątrz. Jeśli temperatura narządów wewnętrznych spada lub wzrasta, organizm natychmiast podejmuje odpowiednie działania, aby to skorygować. Spadek temperatury organów wewnętrznych to hipotermia. Wystarczy kilka stopni poniżej normalnej temperatury, aby stworzyć stan zagrożenia życia.

Hipotermia

Kiedy temperatura organizmu spada, pierwszą reakcją organizmu jest zmniejszenie przepływu krwi przez naczynia w zewnętrznych częściach ciała. Najpierw przez palce u rąk i nóg. W razie konieczności, dla ratowania najważniejszych narządów, organizm poświęci palce, pozwalając na ich odmrożenie. Mniej oczywiste jest dla nas to, że także głowa leży „na peryferiach” naszego ciała. Duże naczynia krwionośne po obu stronach szyi transportują do głowy ciepłą krew. Zatem kiedy organizm zmniejsza przepływ krwi w naczyniach obwodowych, nieco mniej krwi (a więc i tlenu) dociera do mózgu. Kiedy więc zaczniesz dopadać cię hipotermia, twój lekko zamroczony mózg może nie zorientować się, co się dzieje.

Dodatkowym zagrożeniem dla motocyklistów jest fakt, że wychłodzony niedotleniony mózg zaczyna popełniać głupie pomyłki. Możesz na przykład zatrzymać motocykl nie podpierając się nogą lub zjechać na pobocze, a potem śmiać się beztrako z całej sytuacji. Motocyklista w stanie hipotermii może popełniać nawet bardzo poważne błędy: jechać przeciwległym pasem ruchu czy wylecieć z drogi na zakręcie prosto w ślup wysokiego napięcia. Jeżeli jesteś naprawdę wychłodzony, może ci się wydawać, że najrozsądniejszym wyjściem jest zjechać z drogi, zwinąć się w kłębek pod drzewem i zasnąć.

Ocieplić szyję

W obronie przed hipotermią najważniejsza jest dobra izolacja termiczna głowy i szyi. Duży przepływ krwi do mózgu oznacza, że przez gołą głowę ucieka nam z organizmu bardzo dużo ciepła. Ocieplenie szyi sprawia, że mniej ciepła ucieka przez arterie szyjne, a krew docierająca do mózgu jest cieplejsza. To szczególnie ważne dla nas, motocyklistów, bo przecież nasze głowy cały czas wystawione są na pęd powietrza.

Kask motocyklisty zwykle wyłożony jest specjalną pianką EPS, która ma tłumić energię uderzenia, ale stanowi także dobrą izolację termiczną. Problem polega na tym, żeby uszczelnić prześwit między kołnierzem a kaskiem. Na tamtej lodowatej górskiej

drodze miałem na szczęście moją ulubioną osłonę szyi — trójkąt z nieprzewidzianej, ocieplanej tkaniny zapinany na rzepy. Niektórzy wolą polarowy „komin” na szyję, inni — po prostu grubą bandanę czy czapkę kominiarkę. Cokolwiek wybierzesz, nie ruszaj się bez tego z domu.

Ogrzewanie elektryczne

Mój znajomy, także dziennikarz piszący o motocyklach, określił swoją elektrycznie ogrzewaną kamizelkę jako przewrót kopernikański w dziedzinie strojów motocyklowych. Taka kamizelka, ogrzewając klatkę piersiową (i narządy wewnętrzne) sprawia jednocześnie, że więcej krwi płynie przez naczynia obwodowe. Przyznam się, że przez lata nie miałem ochoty (albo po prostu nie byłem dostatecznie zmotywowany), aby kupić taką elektryczną kamizelkę. Dopiero po tej przygodzie w górach Kalifornii zmieniłem zdanie. Teraz też mam takie wdzianko, z którego dynda elektryczny kabelek.

Jednak elektrycznego ogrzewania używam jako dodatku do ciepłego stroju, a nie zamiast niego, zwłaszcza, kiedy jeżdżę po pustkowiach, gdzie nie ma w pobliżu przyjaznych, ciepłych przydrożnych restauracji. Wystarczy niewielka awaria czy spięcie, a ogrzewanie znika. Kilka lat temu Mike Kneebone, członek stowarzyszenia Ironburt zrzeszającego „najtwardszych motocyklistów świata”, miał bardzo nieprzyjemną przygodę, kiedy jechał z Prudhoe Bay na Alasce do Fairbanks. Zepsuła mu się prądnicą, żeby zatem nie obciążać zbytnio akumulatora, zdecydował się odłączyć wszystkie zbędne urządzenia elektryczne, w tym także ogrzewanie. Mówi, że do dziś jeszcze nie odtajał.

Ochrona nie tylko przed zimnem

Kiedy jechałem tą górską drogą w Kalifornii na wysokości prawie 2 tys. m n.p.m., miałem motocyklistę na starym BMW, jadącego w przeciwną stronę z mnóstwem bagażu. Na gołoledzi i śniegu starał się jechać bardzo ostrożnie i dobrze kontrolował motocykl. Przynajmniej dopóki znajdował się w moim polu widzenia. Ale w tak trudnych warunkach granica między „pionowo” a „poziomo” jest bardzo cienka. Zważywszy na podwyższone ryzyko upadku, ten człowiek na pewno był bardzo zadowolony z tego, że wyjeżdżając z domu założył gruby kombinezon. Jeśli masz jakiś wybór — wybierz taki strój, który nie tylko ochroni cię przed zimnem, ale także w razie upadku zaabsorbuje część energii uderzenia i wytrzyma klika metrów jazdy po asfalcie.

Postoje

Jeśli wiesz, że masz przed sobą cały dzień jazdy przy bardzo kiepskiej pogodzie, zaplanuj możliwie częste postoje, podczas których będziesz mógł rozgrzać się i coś zjeść. Nie musi być zimno jak na Alasce. Hipotermii można dostać przy temperaturze 10 stopni Celsjusza. Dobrze byłoby zatrzymać się co dwie godziny, a przy szczególnie trudnych warunkach — nawet co godzinę. Wejdz do ogrzanego pomieszczenia, zjedz coś, wypij szklankę czy dwie wody. Pamiętaj, że organizm potrzebuje „paliwa”, żeby produkować ciepło i wydycha oraz wypaca wodę regulując temperaturę. Warto uzupełnić stan wody, choćbyś właśnie przejechał przez ulewny deszcz.

Miska gorącej zupy to dobry wybór. Dostarcza zarówno pożywienia, jak i płynu. Kawa czy herbata są w porządku, ale pamiętaj, że „przechodzą” przez twoje ciało szybciej niż zwykła woda. Alkohol to fatalny pomysł. W czasie postojów rozgnij kombinezon, żeby twoje ciało mogło rozgrzać się do temperatury otoczenia. Pochodź trochę szybkim krokiem, żeby krew zaczęła znowu normalnie krążyć w naczyniach obwodowych. Spędź w pomieszczeniu tyle czasu, żeby rozgrzać się, najeść, napić i żeby twoje ciało znowu zaczęło produkować ciepło. Jeżeli jechałeś w zimnie naprawdę długo, może to zająć pół godziny lub dłużej. Jeśli po tym czasie wciąż jeszcze trzęsiesz się z zimna to znaczy, że twój organizm jest naprawdę wychłodzony. Potrzebujesz więcej czasu, żeby się rozgrzać.

Mroźny survival

Jeśli czujesz, że zaczynasz zamarzać, a w pobliżu nie ma żadnej możliwości schronienia się i rozgrzania, nie jedź dalej, bo może się to dla ciebie źle skończyć. Dopóki jesteś w stanie logicznie myśleć, postaraj się maksymalnie uszczelnić swój strój i postępować tak, aby tracić jak najmniej ciepła. W czasie mojej zimnej przygody w Kalifornii mogłem zatrzymać motocykl i spróbować ogrzać się od silnika. Mogłem także popatrzeć uważnie na mapę, zastanowić się, ile drogi przede mną i na spokojnie zdecydować, czy jechać dalej, czy zawrócić.

Masz w sakwach brudne skarpetki? Załóż je, będziesz miał jedną warstwę więcej na stopach. Owinij szyję choćby zapasową koszulą. Załóż strój przeciwdeszczowy. To także jakaś dodatkowa warstwa. Kup gazetę i włóż ją pod kurtkę. Jeśli widzisz stację benzynową, zatrzymaj się, pójdz do łazienki i skorzystaj z ARM — Awaryjnego Rozgrzewacza Motocyklistów, laikom znanego jako suszarka do rąk. Możliwości jest mnóstwo. Chodzi o to, żeby nie jechać dalej z nadzieją, że „jakoś to będzie”, ale podjąc sensowne działania, dopóki mózg jeszcze normalnie pracuje.

To jest sytuacja ekstremalna

Odmrożenia czy hipotermia to poważna sprawa. Jeśli czujesz — ty albo ktoś z twoich towarzyszy podróży — że płaczą ci się myśli, ogarnia cię senność, zaczynasz popełniać głupie błędy, to może oznaczać, że zbliżasz się do hipotermii. Inne objawy to m.in. drażliwość, niewyraźna mowa, trudności w skupieniu się, mniejsze odczuwanie bólu, stężale mięśnie. Objawy te podobne są do lekkiego upojenia alkoholowego. Dreszcze to wbrew pozorom dobry znak. Twój organizm wciąż jeszcze próbuje produkować ciepło. Jeśli jest ci zimno, ale przestajesz się trząść, to znaczy, że masz kłopoty. Możesz także czuć się odprężony, zrelaksowany, spokojny, przy jednoczesnym spadku koordynacji ruchowej i oceny sytuacji.

Jeśli zatem zauważysz u siebie lub u innych takie objawy, zacznij działać. Wezwij pogotowie! Hipotermia jest stanem zagrożenia życia, nawet gdy jej ofiara jeszcze nie straciła przytomności ani nie rozbiła motocykla. Najważniejsze, aby osobę w hipotermii jak najszybciej rozgrzać. Jeśli znajdujecie się na odsoniętym terenie — ochroni przed wiatrem, przykryć wszystkim, czym się da. Można znaleźć ochotnika, który rozgrzeje nieszczęśnika własnym ciałem. Najszybciej jak można należy umieścić taką osobę w ogrzewanym pomieszczeniu, gdzie temperatura ciała będzie mogła stopniowo się podnosić.

Nie wstydź się zamachać na przejeżdżający samochód i poprosić o pomoc. Jasne, wszyscy wiedzą, że lubisz czuć się samowystarczalny, ale jeśli jesteś w hipotermii, sam sobie z tym raczej nie poradzisz. Masz CB radio? Znajdź kogoś, kto cię słyszy i poproś o pomoc. Masz komórkę? To świetna metoda wezwania pomocy.

Uważaj z używaniem do rozgrzewania siebie lub kumpla zewnętrznych źródeł ciepła — osoba w hipotermii może nie czuć, że dochodzi do oparzeń. Zdejmij mokre ubranie. Wyszus skórę ręcznikiem, zawiń ofiarę hipotermii w koce, jeśli są pod ręką, przykryj jej stopy, zawiń głowę (bez twarzy). Daj choremu do picia ciepły płyn. Najlepiej gorącą zupę, bulion, ciepłe mleko, coś, co pomoże rozgrzać go od środka. Unikaj podawania alkoholu. Zanim ciało odzyska normalną temperaturę, może minąć nawet kilka godzin.

Pamiętam długą drogę w deszczu wiele lat temu, kiedy zacząłem czuć się „dziwnie” i w końcu zorientowałem się, że mam objawy hipotermii. Zawróciłem, pojechałem do najbliższego motelu, wziąłem pokój, rozkręciłem ogrzewanie na maksimum i zawiąłem się w koce. Dwie godziny później wciąż jeszcze trząsałem się tak, że nie mogłem przestać. Gdybym pojechał dalej, mógłbym stracić poczucie rzeczywistości i nie zdawać sobie sprawy z niebezpieczeństwa, aż do momentu, gdy byłoby za późno.

Opony na dole, plastik na górze

Zakładamy, że wiemy już wszystko, co trzeba, na temat ochrony przed zimnem i znamy techniki unikania hipotermii. Pozostaje jeszcze jedno istotne pytanie: jak utrzymać się w pionie na oblodzonej drodze czy w czasie gołoledzi? Na śliskiej nawierzchni opony nie mają odpowiedniej przyczepności, mogą łatwo zeslizgiwać się na boki. A wiesz dobrze, że na lodzie niedaleko od lekkiego poślizgu do efektywnej wywrot-



Na oblodzonej drodze staraj się znajdować fragmenty nawierzchni o najlepszej przyczepności — takie, jak ten sypek śnieg na skraju po prawej

ki. Zaletą motocykla jest fakt, że jadąc możesz wybierać tę część drogi, która zapewni ci najlepszą przyczepność. Jeśli ślady pozostawiane przez samochody są pokryte lodem, możesz zawsze pojechać pomiędzy nimi albo poboczem.

Te same techniki wykorzystywania przyczepności, które działają na suchej nawierzchni, sprawdzają się także na śliskiej drodze. Jedź spokojnie, unikaj nagłych ruchów kierownicą i manetką gazu czy ostrego hamowania. Nawet przy niewielkich prędkościach pokonuj zakręty po łuku o jak największym promieniu i jak najmniej pochylaj motocykl. Na szczególnie śliskich drogach zwolnij odpowiednio do łuku zakrętu i jego wyprofilowania. Jeśli za szybko pokonujesz niewyprofilowany zakręt, siła odśrodkowa może cię wyrzucić z drogi. Gdy z kolei po wyprofilowanym zakręcie jedziesz zbyt wolno, grawitacja ściągnie cię do środka łuku. Szybkość jest odpowiednia wtedy, kiedy koła ustawione są prostopadłe do nawierzchni.

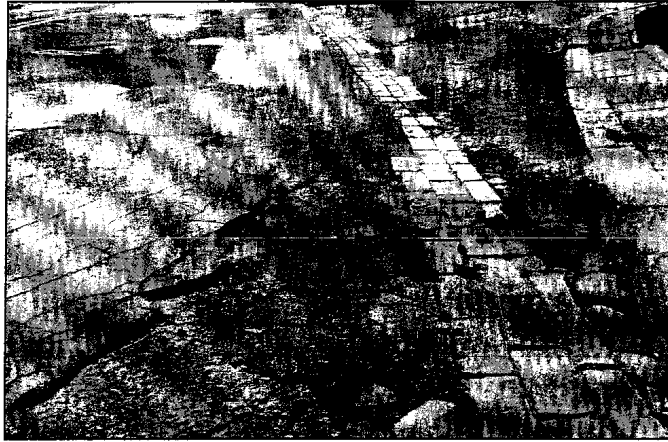
Możesz zmniejszyć ryzyko upadku na śliskiej drodze przenosząc część ciężaru ciała z siodła na podnóżki. Stojąc na podnóżkach, możesz kontrolować wychylenia motocykla tak, aby koła były prostopadłe do drogi. Wtedy — nawet jeśli motocykl znacznie się ślizgać — przesunie się w poziomie, lecz nie upadnie. Może cię korcić, żeby utrzymać równowagę opierając stopy na ziemi, ale jeśli koła nie dają dostatecznej przyczepności, poduszki butów raczej nie poradzą sobie lepiej. Kiedy zdarzy ci się upadek, lepiej będzie, jeżeli twoje kostki nie znajdą się między asfaltem a motocyklem.

Pamiętaj, że nawierzchnia na mostach pokrywa się lodem szybciej i rozmarza później niż na przylegających odcinkach drogi, bo zimne powietrze owiewa most także od spodu.

Zbliżając się do spadku, zwolnij maksymalnie na szczycie wzniesienia, zredukuj bieg i lekko przyhamuj, żeby utrzymać prędkość. Jeśli poczujesz, że opony zaczynają się ślizgać, puść hamulce i pozwól motocyklowi się rozpędzić. Jadąc pod górę, rozpędź się jeszcze na dole, potem zwolnij gaz i pozwól, żeby pchała cię siła rozpędu.



Pamiętaj, nawierzchnia na moście pozostaje oblodzona dłużej niż pozostała część drogi



Schyłek zimy oznacza w polskich warunkach więcej dziur na drogach

Możesz także zwiększyć przyczepność zmniejszając ciśnienie w oponach — powiedzmy z 2,4 do 1,7 atmosfery. Miękkie opony trudniej wpadają w poślizg. Pamiętaj tylko, żeby napompować je z powrotem, zanim zjedziesz z oblodzonych dróg.

Trzecie koło

Jeżeli czujesz, że jesteś „na głodzie” po zimowych miesiącach, kiedy nie mogłeś jeździć na motocyklu i wiesz, jak radzić sobie z zimnem, może czas zastanowić się nad pojeźdzeniem z wózkiem bocznym? Motocykl z koszem może wpaść w poślizg, a nawet wykręcić pełny piruet na lodzie bez ryzyka wywrotki. Dlatego właśnie wielu motocyklistów jeżdżących zimą dodaje do swojej stajni motocykle z koszami. Pamiętaj tylko, że zestaw motocykl-wózek boczny to nie „zwykły motocykl z tym czymś przyczepionym z boku”. To całkiem nowy trójkołowy pojazd, który zupełnie inaczej się prowadzi.



►NOCNY JEŹDZIEC◄

Pamiętacie historię Paula Revere'a, który spędził w siodle całą noc? Czy nie sądzicie, że postąpiłby rozsądniej jadąc za dnia? No cóż, tak się złożyło, że nie mógł czekać... Wróg nadciągał, trzeba było ostrzec przyjaciół. Dobrze przynajmniej, że jechał konno, a nie na motocyklu...⁷

Czasami my, motocykliści, także wybieramy nocną jazdę. Na przykład mamy do przejechania konkretny odcinek drogi i nie starcza nam dnia. Albo wolimy pokonywać pustynie Arizony unikając palącego słońca. Zastanówmy się zatem nad kilkoma podstawowymi technikami nocnej jazdy na motocyklu.

Badź czujny!

Podstawowy problem przy nocnej jeździe polega na tym, że organizmy większości z nas zaprogramowane są na czuwanie w dzień, a spanie w nocy. Jeśli nie przeprogramujemy się, będzie nam bardzo trudno zachować przytomność umysłu i otwarte oczy, kiedy będziemy pędzić gapiąc się w ciemność i słuchając hipnotyzującego mruczenia silnika.

Jedną z metod zmiany „rozkładu jazdy” naszego organizmu jest zmiana czasu snu. Załóżmy, że w najbliższą sobotę chcę wziąć udział w rajdzie organizowanym daleko od miejsca zamieszkania, ale wyruszyć mogę dopiero w piątek po pracy. Zamiast wyjechać na trasę od razu po wyjściu z biura, kiedy jestem zmęczony, wracam do domu, jem kolację, kładę się spać na kilka godzin. W ten sposób ruszam w drogę świeższy i bardziej wypoczęty, nie mówiąc o tym, że omija mnie przyjemność przebijania się przez piątkowe popołudniowe korki na ulicach. To prawda, że wyjeżdżam później, więc tracę trochę czasu, ale jeśli wystartuję od razu po pracy, to o trzeciej nad ranem prawdopodobnie będę już tak zmęczony, że nie będę w stanie jechać dalej. A po kilku godzinach snu mogę jechać nawet do rana.

Najważniejszą chyba taktyką w przypadku nocnej jazdy jest częste robienie postojów. Moim zdaniem warto zatrzymywać się co 100 km albo co godzinę. Kiedy zjeżdżam z drogi na przerwę, nie siedzę drzemiąc na motocyklu. Staram się raczej trochę rozruszać — szybki spacer, chwila ćwiczeń — aby krew zaczęła znowu szybciej krążyć. Jeśli nie chcesz zapomnieć o konieczności częstych postojów, zatrzymaj się w przydrożnym barze i wypij kawę czy kilka szklanek wody. Jakiś czas później twój pęcherz przypomni ci, że pora na przerwę.

Nawet jeśli prześpiemy się przed wyruszeniem w drogę i będziemy się regularnie zatrzymywać, czasami nasze ciało po prostu odmawia dalszej współpracy. Ja wtedy zjeżdżam na jakiś spokojny bezpieczny parking i ucinam sobie drzemkę. Choćby na stole piknikowym. Kładę się nie zdejmując kombinezonu, bo jest mi w nim ciepło. Budzę się zwykle po pół godzinie i mogę jechać dalej. Jeżeli na parkingu widzę jakieś podejrzanie wyglądające indywidua, wtedy rezygnuję z drzemki, robię kilka ćwiczeń i odjeżdżam. Jeśli natomiast sytuacja wygląda bezpiecznie, zakładam blokadę na motocykl i wkładam kluczyki do wewnętrznej kieszeni, żeby zniechęcić potencjalnych złodziei. Znam takich nocnych jeźdźców, którzy po prostu drzemią w siodle, nie zsiadając z maszyny.

Oczy szeroko otwarte

W czasie nocnej jazdy musimy starać się, mimo ciemności, patrzeć jak najdalej do przodu, żeby w razie czego mieć jak najwięcej czasu na reakcję. Sposób funkcjonowania ludzkiego oka może okazać się źródłem kłopotów i nie mówię jedynie o mrużeniu do córki szeryfa. Pamiętajmy, że każde oko ma tzw. ślepą plamkę — punkt, w którym nerw wzrokowy wchodzi do gałki ocznej, a więc miejsce pozbawione światłoczułych komórek. Ślepa plamka umieszczona jest nieco w bok od centrum siatkówki, jej dokładne umiejscowienie można sprawdzić w czasie szczegółowych badań okulistycznych. Na szczęście ślepe plamki obu oczu nie pokrywają się, a więc ten niewielki fragment otoczenia, którego nie widzimy lewym okiem, dostrzegamy za pomocą prawego. Zauważ jednak, że wystarczy kleks po rozbitym owadzie czy ryśa na szybie kasku w niewłaściwym miejscu i dosłownie tracisz z oczu fragment po-

la widzenia. Dlatego tak ważne jest, żeby twoje głowa i oczy były w ruchu, a szyba czysta.

Poza tym wzrok pogarsza się z wiekiem, a większość z nas, niestety, starzeje się o pełny rok co 12 miesięcy. Częstym problemem przychodzącym z wiekiem są drobi-
nie zanieczyszczenia pływające po powierzchni rogówki i zaburzające widzenie. Z wie-
kiem możemy także stać się krótko- lub dalekovidzami i potrzebować okularów czy
szkieł kontaktowych. Może się okazać, że okulary, których używamy do czytania, nie
nadają się do jazdy, bo ich ogniskowa nie pozwala na wyraźne widzenie wskaźników
i zegarów. Jeśli masz taki problem, musisz pójść do okulisty i sprawić sobie drugie
okulary — specjalnie do jazdy na motocyklu.

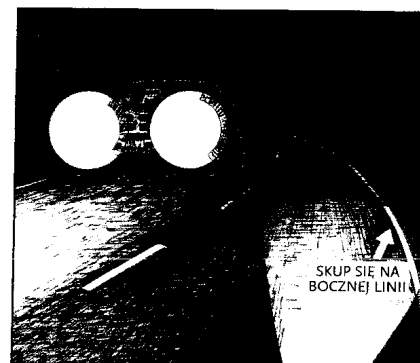
Niektórym ludziom z wiekiem pogarsza się widzenie peryferyczne, inni dostają za-
cmy albo tracą — częściowo lub całkowicie — zdolność rozróżniania kolorów. Precy-
zyjne widzenie jest bardzo ważne w czasie jazdy. Dlatego dobrze przynajmniej raz na
kilka lat robić badania wzroku u okulisty, który może zdiagnozować każdy problem
i zalecić leczenie albo dobrać szkła. Jeśli wiesz, że gorzej widzisz w ciemności — na
przykład masz tzw. kurzą ślepotę — powinieneś zrezygnować z jeżdżenia nocą.

Oko dostosowuje się do jasnego światła zwięzając źrenicę. Ale komórki wzrokowe
na siatkówce przystosowują się do ilości światła także na drodze procesów chemicz-
nych. Tyle że proces chemiczny zajmuje trochę czasu. Nasze oczy potrzebują chwili,
żeby przystosować się do przejścia na przykład z jasnego światła do ciemności i z po-
wrotem. Widać to bardzo wyraźnie, kiedy wyjeżdżamy po zmroku z jasno oświetlo-
nego parkingu czy wychodzimy z pomieszczenia — i przez chwilę stoimy na ulicy
mrugając oczami i niemal nie widząc, co się wokół nas dzieje. Dlatego niektórzy kie-
rowcy ciężarówek siedzą nocą w przydrożnych barach w ciemnych okularach, a do-
świadczeni motocykliści, zanim wyjadą na ciemną drogę, siedzą chwilę na siodle cze-
kając, aż ich oczy przywykną do zmienionych warunków.

Oślepiające światła

Zastanów się, co się dzieje, kiedy ktoś błyska ci prosto w oczy fleszem aparatu foto-
graficznego? Błysk bardzo jasnego światła oślepią cię na 3-4 sekundy. To samo dzie-
je się, kiedy jadąc w jasny słoneczny dzień wjeżdżasz nagle w ciemny tunel albo od-
wrotnie — kiedy w czasie nocnej jazdy jadący z przeciwka pojazd zaświeci ci w oczy
długimi światłami. Co zatem robić, jeśli jedziesz wąską drogą, a jadący z przeciwka
samochód właśnie na chwilę cię oślepił? Kiedy reflektory zbliżyły się do ciebie, two-
je oczy przystosowały się do zwiększonej ilości światła. Kiedy samochód już cię mi-
nie, upłynie kilka sekund, zanim ponownie przyzwyczają się do ciemności. Przez te
kilka sekund jesteś niemal ślepy.

Metoda radzenia sobie z tą sytuacją polega na tym, żeby nie skupiać wzroku na
zbliżających się światłach. Kiedy z przeciwka nadjeżdża samochód, na chwilę skon-
centruj wzrok na białej linii ograniczającej od prawej twój pas ruchu. Komórki wzro-
kowe odpowiedzialne za widzenie peryferyczne być może na chwilę zostaną oślepio-
ne, ale widzenie centralne będzie wtedy funkcjonować prawie normalnie i pozwoli ci
wiedzieć drogę także po minięciu samochodu. Jeśli nigdy tego nie próbowałeś, może
to być dla ciebie nieco stresujące — coś jedzie z przeciwka, a ty patrzysz w inną stro-
nę! Nie bój się, widzenie peryferyczne wystarczy do śledzenia położenia tego samo-
chodu, a skupienie się na białej linii pomaga utrzymać motocykl na kursie. Jeśli bę-



Kiedy zbliża się do ciebie pojazd
jadący z przeciwka, skup wzrok
na białej linii ograniczającej
z prawej strony twój pas ruchu

dziej patrzył prosto w reflektory samochodu, na moment przestaniesz widzieć. A to
bardzo niedobrze, bo przecież nie wiesz, czy kilkaset metrów dalej nie ma wąskiego
mostu albo czy na środku drogi nie stoi jeleni.

Inną ciekawą cechą ludzkiego oka jest to, że ocena odległości zależy od koloru od-
dalonego przedmiotu. Możemy dokładnie ocenić odległość do widocznego przed
nam zielonego światła, ale nie od czerwonego. Ocena odległości dzielącej nas od czer-
wonego światła jest niezwykle trudna. Ponieważ tylne światła są właśnie czerwone,
pamiętaj, aby zawsze świadomie oceniać odległość od jadącego przed tobą pojazdu
w kategoriach czasu, zamiast ufać w takim przypadku własnym oczom. W czasie
nocnej jazdy unikaj jechania za jakimkolwiek pojazdem w odległości mniejszej niż 4
sekundy.

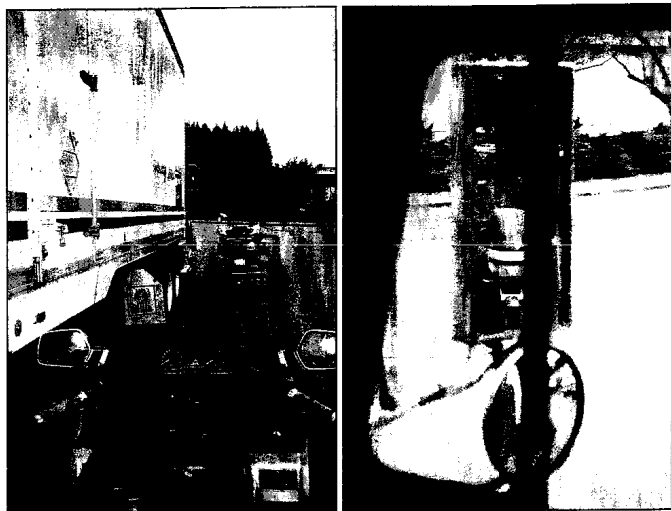
Nocny jeleni

Na wielu drogach w czasie nocnej jazdy największym zagrożeniem jest możliwość
zderzenia ze zwierzętami. Dzikie zwierzęta — choćby jelenie — często wędrują no-
cami i pasą się na trawiastych poboczach dróg. Instykt każe jeleniowi uciekać przed
zbliżającym się drapieżnikiem, ale nie przed zbliżającym się światłem motocykla.

Nocą jeleni jest niemal niewidoczny. Możesz zobaczyć jedynie jego oczy odbijają-
ce światło twojego reflektora. Z daleka wyglądają podobnie jak światełka odblasko-
we na słupkach przy drodze, ale jest jedna istotna różnica: mrugają. Kiedy widzisz
w ciemności takie „światelko odblaskowe”, które nagle zaczyna mrugać, jest to naj-
prawdopodobniej zwierzę, z którym na pewno nie chcesz się zderzyć. Naciśnij hamu-
lec, przećwicz ostre hamowanie i pozwól jeleniowi spokojnie odejść.

Tiry na drodze

Kierowcy tirów jeżdżą dniem i nocą. Nocą jest ich często nawet więcej. Ogromne
ciężarówki pędzą pustymi drogami z szybkością, jakiej ty na motocyklu pewnie byś
w ciemności nie zaryzykował — toteż często cię wyprzedzają. Niewielki motocykl
bardzo łatwo przestaje być widoczny w lusterku wstecznym tira, zwłaszcza jeśli mo-
tocyklista nie stara się, żeby było go widać. Daj tirowcom szansę nieprzejechania cię



Oto dwa motocykle ustawione wzdłuż naczepy typowego tira. Drugi motocykl jest dla kierowcy ciężarówki niemal niewidoczny

— nie wjeżdżaj w ich „martwe strefy”, jedź pod górę dostatecznie szybko, żeby ciężarówka nie musiała cię wyprzedzać. Kiedy tir wyprzedza motocykl, kierowcy bardzo trudno jest ustalić twoje położenie względem naczepy. Żeby zobaczyć, co widzi w lusterkach kierowca tira, przyjrzyj się tym dwóm zdjęciom, zrobionym zresztą w ciągu dnia. Zauważ, że pierwszy motocykl, choć stoi tuż obok kabiny, w ogóle nie jest z niej widoczny — widać go tylko w lusterku. Drugi motocykl nawet przy dziennym świetle w lusterku widoczny jest dosyć słabo — pomyśl, jak wyglądałoby to w nocy. Kierowca widziałby wtedy światło motocykla, ale nie potrafiłby ustalić, czy znajduje się on w połowie długości naczepy, czy przy jej końcu.

Uprzejmość nakazywałaby, żeby dać kierowcy sygnał, kiedy koniec naczepy już cię minie — błysnąć raz czy dwa długim światłem na znak, że może już zjeżdżać z powrotem na prawy pas. Kierowca ciężarówki zwykle także podziękuje ci mrugając tylnymi światłami.

Jeśli masz CB radio, jadąc w nocy miej je zawsze włączone. Gadanie przez radio pomaga zachować czujność, a kierowcy, z którymi rozmawiasz, na pewno będą na ciebie uważali. Czasami także możesz w ten sposób usłyszeć kilka ważnych informacji: że na drodze przed tobą zdarzył się wypadek, że przepaliło ci się tylne światło albo jedziesz z odpiętymi sakwami.

Pijacy, dziwacy, lotry i świry

Pamiętaj, że najniebezpieczniejszy czas na drodze to godzina od 23 do 2 nad ranem — zwłaszcza w weekendy. Z barów wracają do domów kierowcy po paru „głębszych”. Ryzyko wypadku podwaja się, jeśli jesteś w tym czasie w trakcie dłuższej jazdy. Zwra-

caj szczególną uwagę na samochody na przedmieściach i w okolicach osiedli mieszkaniowych. Kierowcy jadący po alkoholu są nieobliczalni, nie trzymają się swojego pasa, nagle gwałtownie skręcają, hamują bez żadnego konkretnego powodu. Jeśli widzisz podejrzany samochód, zachowaj duży odstęp, nie zbliżaj się do niego. Jeśli masz CB radio, powiadom innych kierowców, żeby uważali albo policję, by zatrzymała gościa, nim kogoś zabije.

Noc to także czas, kiedy na drogę wyjeżdżają różni dranie i dziwacy. Niektórzy szukają zaczepki. Psychologowie mówią, że jedna osoba na dziesięć ma jakieś problemy natury psychicznej. Możesz trafić na kogoś, kto upatrzył sobie akurat ciebie jako potencjalną ofiarę. Nie brakuje przecież wokół nas bandytyzmu. Wszyscy rozumiemy potrzebę wyciągnięcia kluczyka ze stacyjki i blokowania motocykla, kiedy robimy przerwę na kawę. Pamiętaj jednak, że motocykl to nie jedyny cel. Wiele moich znajomych po wyjściu z restauracji stwierdzało, że zniknęły ich skórzane kurtki albo ktoś wziął sobie namiot, który przytroczone był do bagażnika.

Generalna zasada: nie wyciągaj przy wszystkich wypchanego portfela, płać banknotami o niewielkich nominatach. Zdarzyło mi się, że położony na ladzie 50-dolarowy banknot jakimś cudem zamienił się w dwudziestkę, kiedy odwróciłem się, żeby sięgnąć po kask i rękawice. Jeśli dopuścisz do takiej sytuacji, nic ci już nie pomoże. Nie udowodnisz, że zostałeś oszukany.

Kiedy wjeżdżam nocą na parking przy przydrożnym barze czy stacji benzynowej, staram się szybko ocenić znajdujących się tam ludzi i pojazdy. Jeśli nie podoba mi się „atmosfera”, jadę dalej i szukam innego miejsca na postój. Na przykład widzę grupę młodych ludzi kręcących się wokół samochodów i gapiących się podejrzanie w moją stronę. Może po prostu podoba im się mój motocykl, ale wołę tego nie sprawdzać. Unikam kontaktu wzrokowego i znikam.

Pewnej nocy, kiedy siedziałem w cichym przydrożnym barze, jakiś typek siedzący kilka metrów dalej zaczął rzucać obraźliwe uwagi na temat motocyklistów. Byłem jedynym człowiekiem w tym miejscu, który nosił motocyklowy strój i trzymał kask na kolanach. Udawałem, że go nie słyszę, nie patrzyłem w jego stronę, spokojnie dokończyłem kawę, zapłaciłem i wyszedłem z kamienną twarzą. Ten facet wyraźnie szukał okazji do awantury. Nie byłem zainteresowany jego propozycją.

Na drodze staram się nie jechać za blisko innych pojazdów. Nie pozwalam, żeby ktoś na sąsiednim pasie jechał równoległe obok mnie. Zwłaszcza kiedy widzę, że zza okien samochodu ktoś mi się uważnie przygląda. Zjeżdżam z drogi kierowcom siedzącym mi na ogonie, a kiedy wyprzedzam, staram się nie wracać z powrotem na swój pas tuż przed nosem wyprzedzonego kierowcy. Jeśli ktoś podejżdża za blisko, natychmiast staram się od niego oddalić: zmieniam pas, zwalniam albo przejeżdżam na drugą stronę ciężarówki.

Światło w ciemności

Oczywiście, dobrze jest mieć potężny przedni reflektor, który dostatecznie wcześniej oświetli stojącego na drodze jelenia, dziurę w asfalcie czy ogromnego tira, którego inaczej mógłbyś nie zauważyć. Jeśli lubisz lub musisz jeździć w nocy, zastanów się nad zafundowaniem sobie lepszego reflektora. Zastąp zwykłą żarówkę — halogenową o mocy 55 czy 60 watów. Jeśli już masz halogen, może kup mocniejszy, nawet 80 czy 100-watowy albo podłącz dodatkową mocną lampę. Oczywiście sprawdź najpierw, co

jest zgodne z przepisami ruchu drogowego, a światła miej zawsze dobrze ustawione tak, żeby nie oślepiły jadących z przeciwka. Uwierz mi — lepiej nie przekonać się poniewczasie, że gość, którego właśnie oślepiłeś, siedzi za kierownicą radiowozu, a w dodatku twój wspinały niebieski reflektor jest sprzeczny z kodeksem drogowym.

Zdarzało mi się kilkakrotnie, że w środku nocy nagle światła odmawiały mi posłuszeństwa. Mówię ci, to naprawdę przerażające uczucie, kiedy w środku nocy w polowie zakrętu reflektor nagle gaśnie. Muszę przyznać, że zwykle wcześniej pojawiały się symptomy zagrożenia: reflektor nie włączał się od razu po naciśnięciu przycisku albo krótkie i długie światła włączały się jednocześnie. Jeśli instalacja elektryczna twojego motocykla zaczyna szwankować, rozsądnie byłoby rozwiązać ten problem, zanim wyruszysz na długą nocną trasę.

Nie zapomnij także o drugim końcu maszyny. Tylne światła i światła stopu w wielu motocyklach mają tylko po jednej żarówce. Każda z nich może się przepalić w czasie jazdy, a ty nawet nie będziesz o tym wiedział. Przeprowadź test: zaparkuj motocykl w ciemnej uliczce, wyłącz światła i stań na chodniku kilka metrów za nim. Zobacz, co się dzieje, kiedy obok twojej maszyny przejeżdżają inne pojazdy, oświetlając ją swoimi reflektorami. Tyle właśnie widać w ciemności, jeśli przepaliło ci się tylne światło. Gdy twój motocykl wygląda z tyłu jak niewyraźny ciemny kształt, może warto zamontować dodatkowe tylne światła czy choćby kilka odblasków? A czy twoja kurtka albo kask mają z tyłu odblaskowe taśmy? Może w nocy warto jednak założyć odblaskową kamizelkę? Daj innym kierowcom szansę zobaczenia cię w porę.

Zabezpieczenia

Zważywszy, że w nocy łatwiej o wypadek, warto na nocną jazdę założyć dobry kombinizon. Jeśli właśnie dzisiaj wypada dzień, kiedy zdarzy ci się pojechać kilkanaście metrów po asfalcie po wywrotce na płomień rozlanego oleju, naprawdę lepiej dla ciebie, żebyś miał na sobie kombinizon odporny na ścieranie i porządny kask integralny.

Nawet latem nocą bywa zaskakująco zimno. Nie zapomnij ciepło się ubrać, załóż szalik czy kominiarkę, podłącz elektrycznie ogrzewaną kamizelkę. Nocna jazda przysparza dostatecznie dużo problemów. Nie dodawaj do nich ryzyka hipotermii.

Jedna uwaga na koniec: alkohol i motocykl to zawsze kiepska mieszanka, ale w nocy szczególnie niebezpieczna. Alkohol spowalnia nasze reakcje, zaburza ocenę sytuacji, przytępia słuch, zmniejsza kontrolę nad mięśniami, osłabia także wzrok, zwalnia zdolność oka do akomodacji i adaptacji do ilości światła.

Oczywiście ryzyko wypadku zwiększa się po zachodzie słońca. Jeśli masz opory przeciwko nocnej jeździe, nie wahaj się powiedzieć: „Nie”. Weź wolne w pracy i pojedź za dnia albo prześpij się i wstań o świcie, aby wyruszyć w drogę. Jeśli masz wybór, nie jedź w nocy. Paul Revere pewnie też by się z tym zgodził. Pomyśl, gdyby Paul miał zamiast konia dobry motocykl, zdążyłby uprzedzić swoich o nadchodzącym nieprzyjacielu i jeszcze porządnie się wyspać.

►JAZDA PO LINII◄

Większość ekspertów motocyklowych odradza jazdę po białej linii pomiędzy pasami ruchu, po których jadą samochody. W USA tylko w kilku stanach jest ona dozwolona, toleruje się ją także w kilku największych miastach i ich okolicach. Na pozosta-

łym obszarze przepisy ruchu drogowego zabraniają jej — w przeciwieństwie do niektórych krajów europejskich — Wielkiej Brytanii czy Włoch.

Zresztą przepisy to nie wszystko — większość zarówno motocyklistów, jak i kierowców samochodów, którzy sami tego nie próbowali albo przynajmniej nie obserwowali sprawnej jazdy po linii, jest zwykle nastawiona do problemu bardzo nieufnie, co sprawia, że trudno o rzeczową dyskusję na ten temat.



Jazda po białej linii jest mniej ryzykowna, jeśli na drodze panuje korek, a samochody jadą na tyle wolno i gęsto, że kierowcy nie mogą gwałtownie zmieniać pasów

Jeśli uważasz, że przeciskanie się między dwoma sznurami samochodów na zatłoczonej autostradzie jest głupie, niebezpieczne i niepotrzebne — nie jesteś jedynym, który tak to widzi. Wielu z nas mieszka w okolicach, gdzie jazda po linii jest nielegalna i nietolerowana przez kierowców, toteż sam pomysł może im się wydawać z założenia zły. Jednak tę technikę codziennie wykorzystują choćby policjanci na motocyklach, kurierzy, a także wielu „zwykłych” motocyklistów, dla których prześlizgnięcie się między samochodami przez zakorkowane, w godzinach porannego szczytu, miasto jest jedyną metodą na dotarcie do pracy w rozsądnym czasie. Im więcej samochodów, im większe korki, tym częściej będziemy się spotykali z widokiem motocyklisty jadącego po białej linii między sznurami pojazdów — niezależnie od tego, czy będzie to legalne, czy nie.

Może nigdy nie zamierzałeś jechać między samochodami, może nie masz takiej potrzeby. Jeżeli w twojej okolicy jazda po linii jest nielegalna czy społecznie nieakceptowana, jeśli nie planujesz jazdy przez najbardziej zatłoczone miasta, gdzie może to być użyteczne — cała dyskusja na ten temat w ogóle cię nie dotyczy, choć być może podnieście ci ciśnienie krwi. Ale jeśli zdarzy ci się kiedyś jechać na motocyklu przez Los Angeles, San Francisco czy San Diego albo jeśli wybierasz się po prostu na wybieżkę po Europie i zamierzasz jechać przez Londyn czy Rzym — powinieneś być przygotowany na taką ewentualność.

Niebezpieczne?

Czy jazda po linii jest niebezpieczna? A co z przepisami? Zastanówmy się najpierw nad sprawami bezpieczeństwa. Trzeba przyznać, że rzeczywiście jazda po linii nie jest najbezpieczniejszą techniką poruszania się na motorze. Przeciskanie się między jadącymi samochodami i ciężarówkami, kiedy nasze odsłonięte nogi znajdują się akurat na takiej wysokości, że w razie czego zostaną zmiażdżone... Tak, to zdecydowanie ryzykowne. Jednak zanim zrezygnujesz z takiej jazdy, uznając ją za niepotrzebne ryzykanctwo i głupotę praktykowaną przez „dawców organów”, zastanów się: czy nie jest równie ryzykowne jechanie w korku, w ruszającym i zatrzymującym się, co chwilę sznurze samochodów? Przecież wystarczy sekunda nieuwagi, żeby jadący za tobą kierowca najechał na ciebie z tyłu. Jazda między dwoma większymi pojazdami zawsze jest niebezpieczna — niezależnie od tego, czy masz je po bokach, czy z przodu i z tyłu.

Wyobraź sobie, że jedziesz zatłoczoną ulicą w korku, a samochody przed i za tobą ruszają, aby po przejechaniu kilku metrów ponownie stanąć. Po kilku minutach staną na hamulcu sznur samochodów wreszcie rusza — dodajesz więc gazu, ale w następnej chwili samochody przed tobą znowu stają. Niestety, jadący za tobą w wielkiej terenowce Mietek Miałdźdzący nie zauważa tego i już zbliża się do twojego tylnego błotnika. Nie masz dokąd uciec.

Inaczej mówiąc, jeśli masz do wyboru wleczenie się w sznurze jadących zderzak w zderzak samochodów albo jazdę pomiędzy nimi — to pierwsze wcale nie musi być bezpieczniejsze. Kiedy jedziesz po białej linii, Mietkowi Miałdźdżemu znacznie trudniej będzie wjechać ci w ogon. Nie znam żadnych oficjalnych badań na temat tego, co jest niebezpieczniejsze, ale klub motocyklowy Santa Barbara BMW z Los Angeles przeprowadził nieformalną sondaż wśród policjantów patrolujących kalifornijskie autostrady. Policjanci potwierdzili, że znacznie częściej dochodzi do wypadków z udziałem jednośladow, kiedy motocykliści jadą w korkach w sznurze samochodów niż kiedy stosują jazdę po linii. Sam musisz wyciągnąć wnioski, co jest bardziej ryzykowne dla ciebie.

Nie zamierzam tu wygłaszać autorytatywnych sądów, że jazda po linii jest najlepszą metodą redukcji ryzyka. Twierdzę jedynie, że sprawni motocykliści z doświadczeniem jazdy po mieście mogą jechać po linii nie zwiększając ogólnego ryzyka, pod warunkiem że zachowują kilka żelaznych zasad.

Po pierwsze, jazda po linii musi być akceptowana przez lokalnych kierowców. Po drugie, samochody muszą jechać powoli, aby nie mogły nagle zmieniać pasów ruchu. Po trzecie, motocyklista musi umieć przewidywać ruchy otaczających go pojazdów, a także być na tyle sprawnym w kierowaniu własną maszyną, żeby móc bez trudu utrzymywać ją w odległości kilkumetrów od samochodów, robić nagle unik czy ostro zahamować.

Nielegalne?

W wielu miejscach jazda po linii jest nielegalna, czasem dozwolona jedynie, gdy nie przekraczasz 30 km/godz. albo jeśli pozostałe pojazdy stoją. Kiedy rozmawiamy o tym, co jest zgodne z przepisami, musimy pamiętać, że wiele przepisów ruchu drogowego powstało wcześniej niż w Niemczech zaczęto produkować volkswagena garbusa. Bywa, że kodeksy nie przystają do dzisiejszych realiów na drogach. W USA

większość stanów rozwiązuje problem za pomocą przepisu, który zabrania przebywania dwóm równolegle jadącym pojazdom jednocześnie na tym samym pasie ruchu. Tylko kilka stanów w ogóle zauważa jazdę po linii jako oddzielne zjawisko związane z motocyklami.

Ponieważ duży odsetek amerykańskich motocyklistów mieszka w Kalifornii, a takie miasta jak Los Angeles czy San Francisco znane są z jazdy po linii, poszukajmy, co kodeks drogowy Kalifornii mówi na ten temat. O kurczę, okazuje się, że nic! W kodeksie drogowym Kalifornii nie ma ani słowa na temat jazdy po linii. Jest natomiast wiele innych przepisów, które moglibyśmy (my i policja drogowa...) odnieść do tego zjawiska. Skoro jednak nie ma wyraźnego przepisu, ciężar podjęcia decyzji w spornych przypadkach spoczywa na barkach konkretnego policjanta z drogowki.

Jednym z punktów, po które sięgają policjanci, jest przepis mówiący o zachowaniu rozsądnej prędkości: „Zabrania się prowadzić pojazd z prędkością większą niż byłoby to rozsądne ze względu na warunki pogodowe, widoczność, natężenie ruchu, stan i rodzaj nawierzchni oraz szerokość drogi, a także z szybkością, która narażałaby na niebezpieczeństwo czy to inne osoby, czy dobra materialne”.

To bardzo wygodny przepis. Zastanówmy się: skoro kodeks mówi o „rozsądnej” prędkości, to Funkcjonariusz Franio musi sam zdecydować, co jest „rozsądne”. Nawet jeśli jedziesz znacznie poniżej dozwolonej szybkości, Franio może cię skasować za to, że poruszasz się szybciej niż otaczające cię pojazdy, bo uzna, że to „nierozsądne”. A jeśli, nie daj Boże, jadąc muśniesz czyjeś boczne lusterko, może to uznać także za „narażanie na niebezpieczeństwo innych osób czy dóbr materialnych”.

Kodeks nie precyzuje, jaka prędkość jest „rozsądna”, toteż w konkretnych przypadkach pozostawia decyzję policji. Rzecznik prasowy kalifornijskiej policji drogowej sugerował kiedyś, że podczas jazdy po linii nie powinno się przekraczać szybkości otaczających pojazdów o więcej niż 15 km/godz. Generalnie jednak policjanci traktują motocyklistów łagodnie. Uznają, że jeśli jedziesz do 30 km/godz. szybciej niż samochody, wszystko jest w porządku.

Inny przepis, na który powołują się policjanci, mówi o pasach ruchu: „Jeśli droga podzielona została na dwa lub więcej pasy ruchu w jednym kierunku, stosuje się następujące zasady:

- Pojazd powinien być prowadzony w miarę możliwości po jednym pasie, a zmiana pasa dozwolona jest tylko wtedy, kiedy operację tę można wykonać bezpiecznie.
- Możliwe jest ustawienie znaków kierujących wolniej jadące pojazdy na konkretnych pasy ruchu albo przypisujących do konkretnych pasów pojazdy jadące w określonym kierunku — a kierowcy mają obowiązek stosować się do takich znaków” (Kodeks Drogowy stanu Kalifornia, punkt 21658).

Zastanówmy się nad punktem a. Oczywiście zachęca on do jazdy po jednym pasie ruchu, ale nie określa jasno, że nie wolno jechać motocyklem pomiędzy pasami. Pozostawia także policjantowi decyzję, czy zmianę pasa ruchu wykonałeś „wtedy, kiedy było to bezpieczne”. Zbyt częste zmiany pasa ruchu łatwo można by uznać za niespełniające tej zasady.

I jeszcze jeden przepis, mówiący o skręcaniu i sygnalizowaniu zmian kierunku: „Wszelkie zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu mogą być dokonywane tylko wtedy, kiedy jest to bezpieczne i po zasygnalizowaniu tego w sposób określony w tym rozdziale, jeśli zmiana kierunku czy pasa może wpłynąć na ruch innych pojazdów” (Kodeks Drogowy stanu Kalifornia, punkt 22107). Zatem jeśli jedziesz wśród innych

pojazdów, zanim zmienisz pas musisz to zasygnalizować (kierunkowskazem lub ręką): „...na odcinku ostatnich 30 m przed zmianą kierunku lub pasa” (Kodeks Drogowy stanu Kalifornia, punkt 22107). Oczywiście używanie kierunkowskazów nie miaoby sensu w czasie jazdy po linii, ale Funkcjonariusz Franio może skasować cię za to, że nie zasygnalizowałeś „zmiany pasa” albo zmieniłeś pas kilkakrotnie na odcinku tych 30 m.

Żeby wyrobić sobie jasny pogląd na to, co w końcu wolno, a czego nie, pojechałem kiedyś do okręgowego komisariatu policji drogowej obsługującego rejon zatoki San Francisco. Dwaj policjanci z drogówki podzieliли się ze mną interpretacją przepisów (nieoficjalną) i dodali kilka osobistych porad. Funkcjonariusz A, niejeżdżący na motocyklu, stwierdził, że choć jazda po linii nie jest oficjalnie zabroniona, to jego zdaniem nie jest ani bezpieczna, ani rozsądna w każdych okolicznościach. Funkcjonariusz B, patrolujący drogi i ulice na motocyklu, uważał natomiast, że może to być technika stosunkowo bezpieczna i sensowna, zakładając oczywiście, że motocyklista zachowuje się rozsądnie i umie jeździć.

Ano właśnie. Funkcjonariusz A, gdyby złapał cię na jeździe po linii z szybkością 30 czy 40 km/godz., większą niż szybkość otaczających samochodów, zapewne skasowałby cię powołując się na wszystkie trzy wymienione przepisy. Ale już następnego dnia mogłoby się zdarzyć, że jechałbyś między dwoma sznurami samochodów, a przed tobą pędziłby funkcjonariusz B — i to z jeszcze większą szybkością... Wniosek jest prosty — to, czy za jazdę po białej linii zostaniesz ukarany, zależy od sytuacji, konkretnego policjanta i twojej reakcji na zatrzymanie. Zaczynj się klócić i stawić, a zamiast zwykłego upomnienia dostaniesz najwyższy możliwy mandat.

W niektórych stanach USA (Floryda, Waszyngton, Nowy Jork) dwa pojazdy nie mogą jechać równoległe po tym samym pasie ruchu. A w praktyce? W stanie Waszyngton rzadko zdarza się, żeby ktoś łamał ten przepis. Za to w stanie Nowy Jork, gdzie motocyklistów jest coraz więcej, wielu z nich łamie prawo i robi swoje. Wycho-dzą z założenia, że „ten gliniarz w samochodzie patrolowym i tak nie złapie motocyklisty pędzącego po białej linii”.

Niemal w całych Stanach Zjednoczonych (poza Kalifornią) jazda po linii jest sprzeczna z przepisami, a na dodatek nie tolerują tego inni użytkownicy dróg. Nie możesz zakładać, że w jakimś miejscu takie zachowanie jest legalne tylko dlatego, że widziałeś wielu motocyklistów, którzy to robią. Istotne jest to, jak lokalna policja podchodzi do konkretnych przepisów. Jeśli masz wątpliwości czy pytania — zawsze możesz zadzwonić na policję i zapytać⁸.

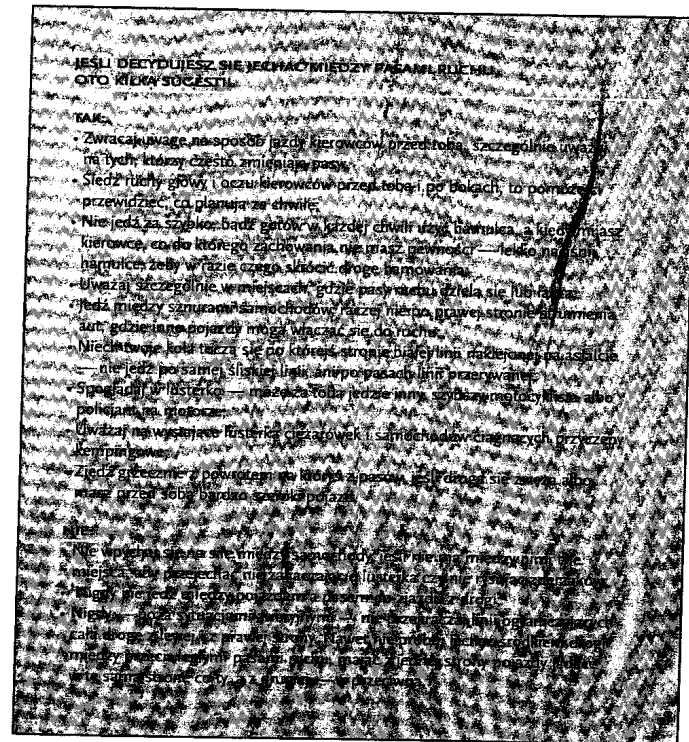
Kiedy jazda po linii jest rozsądna?

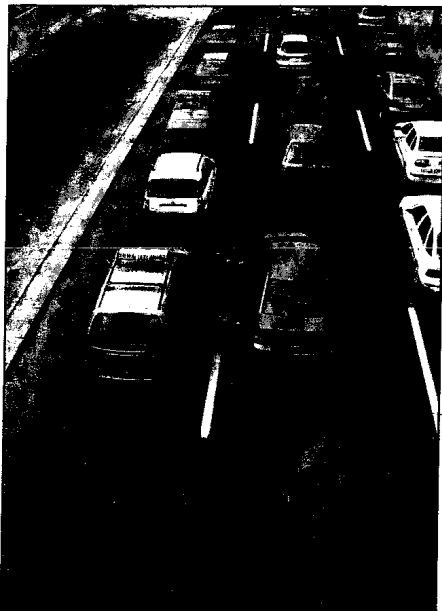
No dobrze, przejdźmy do sedna. Wyobraź sobie, że jedziesz przez San Francisco na południe i zbliżasz się do słynnego mostu Golden Gate. Jest wpół do ósmej rano. Ulice pełne są samochodów i ciężarówek wlokących się w porannym szczytzie kilka kilometrów na godzinę. Warto pamiętać, że w USA motocykliści mają prawo jechać po specjalnym uprzywilejowanym pasie zarezerwowanym dla samochodów, w których jedzie kilku pasażerów. Jeśli zatem masz przed sobą taki pas — zwykle stosunkowo luźny — możesz nim pojechać. Nawet jeśli i na tym pasie ruch zaczyna zwalniać, lepiej pozostać na nim, dopóki się nie zatrzyma. Czasami jednak nie masz do dyspozycji takiego pasa, a bywa, że kończy się on przed dużym skrzyżowaniem i cała ulica

zamienia się w jedno nieruchawe morze samochodów, poruszające się kilka metrów na minutę czy nawet nieruchomiejące na dłużej. Uprzywilejowany pas kończy się dobry kawałek przed mostem. Możesz wleć się między samochodami, męcząc sprzęgło albo wjechać na białą linię i nie przejmować się korkiem. Widzisz, że inni motocykliści tak robią, więc ruszasz.

Jazda po linii jest najmniej ryzykowna, kiedy ulice są na tyle zapchane, że kierowcy nie mają miejsca i możliwości na szybką zmianę pasów. Pamiętaj: jeśli ruch zwalnia, ale wciąż jest płynny i samochody jadą z szybkością 50–65 km/godz., nie decyduj się na wjeżdżanie między pasy ruchu. Inni kierowcy mogą (i często to robią) przeskakiwać z pasa na pas, a nie możesz zakładać, że zauważą cię w lusterku albo włączą kierunkowskazy zanim ruszą kierownicą.

W Los Angeles i okolicach wielu motocyklistów pędzi między pasami ruchu z szybkością większą o 40–50 km/godz. niż otaczające ich samochody. Nie chodzi już nawet o to, że takie zachowanie na drodze wystarczy, żeby cię aresztowano, ale wyobraź sobie, co się stanie, jeśli w takiej sytuacji zostaniesz zepchnięty na bok przez kierowcę, który właśnie zdecydował, że bardziej podoba mu się na sąsiednim pasie.





Uważaj! Jazda po linii może wzbudzić zazdrość...

Metody miejskich motocyklistów

Jeśli jedziesz przez Los Angeles w porannym szczycie na potężnym turystycznym motocyklu z silnikiem 1500 cm³, potężnymi sakwami z tyłu, wielkimi owiewkami i anteną CB radia, zapomnij o jeździe po linii. Tak wyekwipowany motocykl jest na to zwyczajnie za szeroki — bardzo łatwo poobijać mijane samochody. Może zamiast jechania o centymetry od innych pojazdów (czy to z boków, czy z tyłu), warto po prostu wybrać inną drogę, na przykład okrążając miasto albo wpaść na śniadanie do baru i przeczekać poranny szczyt? Jeśli nie chcesz jechać przez wielkie miasto o tej samej porze co wszyscy inni kierowcy, po co się męczyć? Można przecież zmienić trasę lub czas przejazdu.

Z kolei jeśli nie jesteś na wakacjach, tylko dojeżdżasz tą drogą codziennie do pracy, może warto pomyśleć o motocyklu, który lepiej sprawdzi się w ruchu miejskim? Wąskie maszyny z dwucylindrowym silnikiem doskonale się do tego nadają. Poza tym do przewiezienia jednego człowieka przez miejskie korki naprawdę nie jest potrzebny silnik o pojemności 1000 cm³, nie mówiąc już o tym, że wymuskana, bardzo droga maszyna zaparkowana na cały dzień pod twoim biurem to duża pokusa dla złodziei. Jeśli jeździsz głównie po mieście, zastanów się nad szosowym enduro z silnikiem 350–650 cm³. Jednocylindrowe maszyny są wąskie, mają duży prześwit, mało palą i mają znacznie mniej wystających plastikowych części, które można porysować czy połamać. W mieście „mniejszy” to tyle, co „łatwiejszy w obsłudze i prowadzeniu”.

Fakty są takie, że jazda po linii zdarza się — i będzie się zdarzać — coraz częściej w wielkich zatłoczonych miastach, w których zbyt wiele pojazdów próbuje jednocześnie jechać zbyt wąskimi ulicami. Jeśli jednak jazda po linii jest w twojej okolicy nielegalna, jeśli nie czujesz się dostatecznie sprawnym motocyklistą do takiej jazdy albo jeśli po prostu nie akceptujesz związanego z nią ryzyka — nie daj się nikomu na to namówić ani podpuścić.

Tam, gdzie pozwalają na to okoliczności, wprawny motocyklista może zaoszczędzić mnóstwo czasu przebijając się przez zatłoczone miasto bez frustrującego stania w korkach, ale i bez znaczącego podnoszenia ryzyka wypadku.



7

WSPÓLNA PODRÓŻ

► W GRUPIE ◀

Jeśli mam wybór, wolę podróżować samotnie niż w grupie. Kiedy sam na sam ze swoją maszyną pędzę w stronę zachodzącego słońca, życie jest dużo prostsze. Sam podejmuję decyzje, sam ponoszę ich konsekwencje. Mogę nagle zmienić plany bez konieczności długich dyskusji. Kiedy jestem gotów — ruszam w drogę. Jeśli chcę się zatrzymać — staję. Jeśli skończy mi się benzyna, to... zaraz, zaraz — kto mi wtedy pomoże? Poza tym, nawet jeśli wszystko jest w porządku, po jakimś czasie człowiek zaczyna czuć się nieco samotny. Kiedy spoglądam w głąb Wielkiego Kanionu czy zachwyam się widokiem lśniącej w słońcu góry Mount Ranier czuję, że chętnie dzieliłbym z kimś to piękno.

Uczestniczyłem w kilku naprawdę wspaniałych wyprawach większą grupą. „Za dawnych dobrych czasów” prowadziłem nawet Puget Sound Motorcycle Tour, sympatyczną trzydniową imprezę, której główną atrakcją stanowiło właśnie przebywanie w dużej grupie motocyklistów. Ostatni z tych rajdów, który odbył się w 1976 r., zgromadził 120 uczestników. Brałem udział w rajdach po kanionach w niewielkiej grupie doświadczonych motocyklistów, pamiętam także kilka widowiskowych parad, w których brało udział nawet kilka tysięcy motocykli. Dla uczciwości dodam, że uczestniczyłem także w kilku grupowych wyprawach, które okazały się kompletnymi niewypałami. Były niebezpieczne, irytujące i mam z nich fatalne wspomnienia. To, że wolę podróżować sam, nie oznacza, że nie lubię ludzi. Po prostu nie mam ochoty dołączać się do grup źle zorganizowanych, a przez to męczących i niebezpiecznych.

Głupawy Grześ

Pamiętam taką wyprawę w niewielkiej grupie przyjaciół, którą nieudolny prowadzący zamienił w prawdziwy koszmar. Głupawy Grześ nie poinformował nas, dokąd jedziemy, nie wspominał ani słowem o proponowanym stylu jazdy czy preferowanej szybkości. Nie dawał nam sygnałów, nie patrzył w lusterka, nie używał radia. Ruszając spod znaku „STOP”, włączał się po prostu w sznur samochodów, nie zwracając uwagi na to, że reszta motocyklistów jadąca za nim musiała potem pędzić na złamanie karku, żeby go dogonić. Kiedy nagle zdecydował, że chce zjechać na stację ben-

zynową, po prostu skręcił w lewo przez dwa przeciwległe pasy ruchu, w żaden sposób nie sygnalizując tego zamiaru, pozostawiając nas na lewym pasie ruchliwej szosy na pastwę nadjeżdżających z przeciwną stroną. Po kilku godzinach takiej zabawy udało mi się wbić w jazdę z drogi — odłączyłem się od grupy. Zastanawiałem się potem, dlaczego zrobiłem to tak późno.

Pietrek Przewodnik

Dla porównania, uczestniczyłem kiedyś w zupełnie innej wyprawie. Jechaliśmy przez góry i kaniony na północ od Los Angeles. Pietrek Przewodnik wyjaśnił nam dokładnie, którędy będziemy jechać, a w ruchu miejskim utrzymywał tempo odpowiednie dla najmniej doświadczonych spośród nas. Powiedział także, że kiedy wyjedziemy już z miasta i wjedziemy na wąską krętą drogę wiodącą przez kaniony, każdy powinien jechać własnym tempem. Ci, którzy lubią ostrą jazdę, niech pędzą do przodu. Pozostali niech spokojnie podziwiają widoki. A najmniej doświadczeni niech się nie spieszą, niech jadą bezpiecznie — poczekamy na nich na postoju. Co najważniejsze, na większych skrzyżowaniach Pietrek czekał cierpliwie, aż ostatni motocykliści dołączą do grupy i dopiero wtedy skręcał tak, że nikt nie musiał gonić reszty ani zastanawiać się, którędy będzie dalsza droga. W ten sposób nikt nie czuł się zmuszany do jechania szybciej niż pozwalały na to jego umiejętności, a na postojach świetnie bawiliśmy się wszyscy razem.

Różnica między tymi dwoma sytuacjami polegała na tym, że Głupawy Grzesz nie miał pojęcia, jak prowadzić grupę. Natomiast Pietrek Przewodnik doskonale rozumiał specyfikę jazdy w grupie i wprowadził kilka prostych zasad, dzięki którym wszyscy dobrze (...i bezpiecznie!) się bawili.

Kapitan

Większości z nas zdarzały się wyprawy z dwoma czy trzema kumplami, choć zapewne nie traktowaliśmy tego jako „jazdy w grupie”. Jeśli nie zdarzyło ci się nigdy być „prowadzącym”, prędzej czy później ta przyjemność cię nie ominie, choćby za tobie jechał tylko jeden motocykl. Czy zatem grupa, którą masz poprowadzić, jest duża, czy mała, wszyscy będą się lepiej bawili, jeśli zastosujesz się do kilku zasad. Zastanówmy się nad dynamiką grupy, przyjrzyjmy kilku technikom jej prowadzenia i poznamy kilka alternatywnych metod przemieszczania się większej ilości motocyklistów tą samą drogą.

Wyobraź sobie, że zaproponowano ci prowadzenie klubowego rajdu, w którym weźmie udział ok. 20 motocykli. Spokojnie, nie uciekaj jeszcze! Dam ci kilka dobrych rad. Jeśli masz być liderem, czyli kapitanem rajdu, poproś o pomoc innego doświadczonego motocyklistę, który będzie jechał jako ostatni i „pilnował ogona” — nazwijmy go Zamykający Zenek. Ale to nie wszystko, nie odpalaj jeszcze silnika i nie włączaj się do ruchu. Podchwytliwe pytanie: jeśli teraz wyjedziesz na ulicę i od razu przyspieszysz do 90 km/godz., to jak myślisz, ile czasu minie, zanim do ruchu włączy się Zenek, który jest 19 motocykli za tobą? Zakładając, że droga jest pusta i kolejni uczestnicy rajdu sprawnie włączają się do ruchu co dwie sekundy, minie 38 sekund, zanim Zenek wyjedzie na drogę. Czyli: ty, jadąc z szybkością 90 km/godz., będziesz już kilometr dalej, zanim on w ogóle będzie miał szansę zwolnić sprzęgło.

Co więcej, jeśli utrzymasz szybkość 90 km/godz., każdy następny motocyklista będzie musiał jechać szybciej, żeby cię dogonić. Jeśli zatem Zenek chce dołączyć do całej grupy w ciągu pół minuty, musi przez chwilę pędzić 170 czy 180 km/godz. A jeśli Zenek nie chce jechać tak szybko albo nie pozwalają na to warunki na drodze i może pozwolić sobie najwyżej na 130 km/godz., dogonienie grupy zajmie mu półtorej minuty (zakładając, że nie przyspieszasz powyżej 90 km/godz.). Nie dziw się, że Zenek będzie zmęczony na długo zanim zdecydujesz się zrobić pierwszy postój.

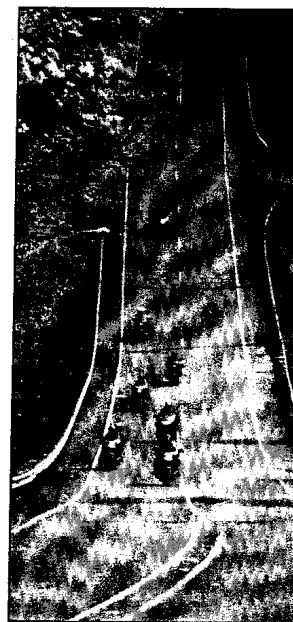
Pomyśl o grupie motocykli jak o pociągu, którego wagony połączone są trzymetrowymi elastycznymi linami. To dlatego dobry prowadzący rusza z postoju powoli i wlece się pięćdziesiątką tak długo, aż Zamykający Zenek włączy się do ruchu. Jeśli jesteś kapitanem rajdu, patrz w lusterko albo — jeśli masz taką możliwość — utrzyj z Zenkiem kontakt radiowy. Dopiero kiedy cała grupa jest już na drodze, możesz przyspieszyć do normalnej prędkości podróży. Aby nie blokować drogi innym użytkownikom, dobrze jest jechać z rozsądną szybkością — w okolicach narzuconego w tym miejscu limitu albo tak samo szybko jak inne pojazdy, jeśli droga jest zatłoczona. Lepiej nie dawać samochodom okazji do wyprzedzania mniejszych grupek liczących po dwóch czy trzech motocyklistów.

Kiedy grupa zbliża się do strefy ograniczenia prędkości, mądry prowadzący zaczyna zwalniać już spory kawałek przed znakiem z ograniczeniem. Tak, żeby Zenek nie musiał gwałtownie hamować, kiedy ostro zwalnia prowadzący, a z nim cała grupa.

Formacja

Widziałeś pewnie policjantów na motorach (albo „groźnych harleyowców”) jadących równolegle obok siebie w dwóch kolumnach. Taka formacja wygląda efektownie, ale jadący obok siebie motocykliści mają znacznie mniej miejsca na ewentualne manewry. Nawet policjantom na paradach zdarzały się wypadki, kiedy jeden motocykl uderzył w drugi jadący koło niego. Formacja naprzemienna daje więcej miejsca na manewrowanie.

W takiej formacji naprzemienną każdy kolejny motocykl jedzie przeciwną częścią pasa ruchu niż poprzedni. Jeśli ten przed tobą jedzie prawą stroną pasa, ty jedziesz lewą. Taki układ pozwala zajmować na drodze w zasadzie tyle samo miejsca co jechanie „bok w bok” czy gęściej, dając jednocześnie każdemu motocykliście możliwość odbicia na chwilę w bok, aby ominąć dziurę w jezdni czy nagle otwierające się drzwi samochodu. Formacja naprzemienna pozwala także lepiej widzieć motocy-



Ta grupa motocyklistów prezentuje poprawną formację naprzemienną

klistów jadących przed nami. Jeśli jedziesz w odległości sekundy za jadącym przed tobą, ale drugą częścią pasa ruchu, to od motocykla jadącego wprost przed tobą dzielą cię już dwie sekundy. Dwie sekundy to minimalny dystans pozwalający na swobodne manewrowanie, a jednocześnie zapewniający zwartość grupy. Jeśli wszyscy uczestnicy rajdu uważają, utrzymywanie formacji naprzemiennej z takimi właśnie odstępami nie jest wcale trudne. Prowadzący wybiera, czy woli jechać lewą, czy prawą stroną pasa. Ja wolę jechać prawą stroną, bo lepiej wtedy widzę wszystkich jadących za mną.

Niestety, musimy wziąć pod uwagę, że do naszej grupy może dołączyć Głupawy Grześ. Kiedy dajesz sygnał do odpalenia silników, Grześ w najlepsze flirtuje jeszcze z tą laską na różowym cruiserze, kłuczyki ma w kieszeni, a jego kask i rękawice czekają na niego w barze. Oczywiście w czasie jazdy co chwila zmienia położenie na pasie, więc jadący za nim odruchowo tańczą sambę po szosie, usiłując za każdym razem odtworzyć formację naprzemienną. Jak znam Grzesia, oczywiście zostanie 8 czy 10 sekund za poprzedzającym go motocyklistą, dzięki czemu jakiś samochód wciśnie się w naszą grupę, a ostatnich kilku jeźdźców nie zdąży przejechać na tym samym zielonym świetle, co reszta. No i — rzecz prosta — Grześ oczekuje, że na zawołanie znajdziesz mu szybko stację benzynową, bo przecież nie przyszło mu do głowy, żeby napełnić bak, zanim zapaliło się światelko rezerwy. I nie myśl, że możesz go zignorować — przejedzie z rykiem wzdłuż całej formacji, zrówna się z tobą i poinformuje cię, że „musi”.

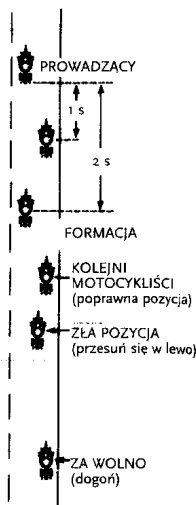
Jak ruszamy, to ruszamy!

Moja rada dla kapitana rajdu, który ma szczęście mieć w grupie Głupawego Grzesia — trzeba jasno i dobitnie wyjaśnić, czego jako prowadzący oczekujesz od pozostałych. Zanim ruszycie, wyjaśnij, że każdy powinien dostosować się do zasad jazdy w grupie. Przedstaw szczegóły drogi i reguły, które mogą być pomocne. Powiedz na przykład, że jeśli ktoś nie jest w stanie zachować dwusekundowego dystansu i zostaje w tyle, jadący za nim ma prawo go wyprzedzić. Poinformuj dokładnie, kiedy będą postoje i gdzie jest „meta” waszej wyprawy. Zaznacz, że kiedy zatrzymujecie się na postoju, wszyscy powinni napełnić baki i opróżnić pęcherze.

Jak ruszamy, to ruszamy! Kiedy prowadziłem jakieś większe grupy, wyznaczałem zwykle specyficzne godziny odjazdu. Mówiłem, że wyruszamy o godz. 8.17, a potem ruszałem dokładnie o 8.17, żeby do wszystkich dotarło, że mówię serio. Jeśli Głupawy nadal kręci kółka na parkingu, nie przejmuj się tym i ruszaj z całą resztą. Jeśli w trakcie jazdy zabraknie mu paliwa, bo nie posłuchał i nie zatankował w porę — zostaw go i jedź dalej. Nie pozwól, żeby tacy Głupawi Grzesie psuli wszystkim innym całą przyjemność z jazdy.

Zielone światło na skrzyżowaniu

Kiedy prowadząc grupę przejeżdżasz przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną, rzadko udaje się, aby wszyscy przejechali na tym samym zielonym świetle. Jadących



Nie graj roli Głupawego Grzesia, jedź na właściwej pozycji, zachowuj odległość 1 sekundy od jadącego przed tobą

z tyłu będzie korciło, żeby dodać gazu, przeskoczyć na żółtym i nie tracić kontaktu z grupą, a wtedy ci na końcu mogą spanikować i przeskakiwać na czerwonym. Zanim wyruszyście, zaznacz, że oczekujecie od wszystkich przestrzegania przepisów, a w razie czego zwolnisz i poczekaś na tych, którzy czekają na zmianę świateł.

W praktyce wygląda to tak, że jeśli grupa motocyklistów jedzie przez miasto i pokonuje kolejne skrzyżowania, lider musi zatrzymywać się tak często jak ostatni w grupie, więc wszyscy przejeżdżają kolejne skrzyżowania mniej więcej w stałym rytmie. Zdarza się, że duże zorganizowane grupy mają kilku motocyklistów stanowiących „eskortę”, którzy w razie czego wyjeżdżają na skrzyżowanie, zatrzymują się i blokują poprzeczny ruch, aż cała grupa przejedzie. Nie jestem zwolennikiem takiego rozwiązania, chyba że ta „eskorta” składa się z policjantów na służbie. Co bardziej praworządni obywatele patrzą na takie praktyki bardzo krytycznie.

Zwykle jadąc przez miasto musisz zredukować prędkość tak długo, aby każdy mógł dołączyć, zanim cała grupa rozpędzi się do prędkości podróźnej. Od czasu do czasu musisz zjechać na prawy pas albo nawet zatrzymać się i poczekać na tych, którzy utkneli na wyjątkowo długich światłach. Jeśli twoja grupa liczy pięciu czy sześciu motocyklistów, zatrzymanie się i ponowne włączenie do ruchu nie stanowi problemu. Jeśli jednak jest was 30 czy więcej, lepiej nie zatrzymywać się, tylko jechać dalej. Choćby bardzo powoli, czekając, aż wszyscy dołączą.

Nawet nie próbuj zatrzymywać całej grupy na poboczu ruchliwej drogi tylko dlatego, że jeden z motocyklistów ma jakiś problem. Widziałem kilka razy, jak cała kolumna motocyklistów hamowała z piskiem opon na zatoczonyj autostradzie, bo jeden z nich zgubił rękawicę. Jasne, zdarzało mi się raz czy drugi, że sam zachowywałem się jak Głupawy Grześ, zapominając zatankować maszynę czy sprawdzić ciśnienie w kołach, co prowadziło do kłopotów. Jednak w takiej sytuacji motocyklista musi sobie poradzić sam, nie przysparzając dodatkowych kłopotów całej grupie.

Komunikacja w grupie

Nawet jeśli jedziesz na spokojną przejażdżkę z trójką czy czwórką przyjaciół, warto przed wyjazdem spotkać się na kilka chwil i dogadać co do paru spraw: dokąd jedziemy, w jakim szyku będziemy jechać, jak damy sobie znać o kłopotach czy zmianach planów, na którym kanale CB radia będziemy się komunikować, co zrobimy w razie awarii. Takie spotkanie pomaga także uświadomić wszystkim, kto jest liderem czy kapitanem. Jeśli przygotowałeś mapy całej wyprawy — wręcz je pozostałym. Możesz także zasugerować, żeby informowano cię, jeśli ktoś chce się odłączyć od grupy, abyś potem niepotrzebnie nie tracił czasu i nerwów szukając „zaginionego” motocyklisty.

Kluby, które często organizują wspólne wyprawy, używają zwykle CB radia. Kapitan może uprzedzać grupę o swoich decyzjach, a Zamykający Zenek ma możliwość poinformowania go, co się dzieje z tyłu. Może choćby zawiadomić, że zmuszony jest zatrzymać się, żeby pomóc Głupawemu Grzesiowi, którego akumulator właśnie wysechł do końca, więc prosi któregoś z pozostałych motocyklistów o przejęcie „tylnej straży”.

Sygnaly

Sygnaly „nadawane” ręką czy światłami to najszybsza metoda przekazywania krótkich komunikatów niezależnie od tego, czy członkowie rajdu mają CB radio, czy nie.

Zdarzyło mi się kiedyś w czasie rajdu o Puchar Gubernatora Stanu przyglądać się grupie motocyklistów dosiadających Gold Wingów. To było naprawdę pouczające widzieć, jak ci ludzie znakomicie współpracują. Ich kapitan po wyjechaniu na drogę jechał powoli, czekając, aż wszyscy włączą się do ruchu. Kiedy już jechali, natychmiast sprawnie uformowali formację naprzemienną i utrzymywali stosowne dystanse między sobą. Kiedy ich lider zobaczył dziurę w nawierzchni, zamrugał dwukrotnie światłem stopu, a jadący za nim przekazali ten sygnał dalej. Kiedy droga się zwężała, lider wyciągnął do góry rękę z wyprostowanym palcem i wszyscy zjechali na prawą stronę, płynnie przechodząc w szyk „gęsiego”. Na krętym odcinku drogi wszyscy pokonywali zakręty w tym samym, dosyć szybkim tempie. Kiedy droga z powrotem się poszerzała, lider wyciągnął do góry dwa palce, a grupa natychmiast wróciła do formacji naprzemienną. A kiedy zmieniali pas w czasie jazdy przez miasto, cała grupa ustawiła się „gęsiego”, czekając na wolne miejsce na sąsiednim pasie, po czym lider zasignalizował skręt, niemal natychmiast to samo zrobił Zamykający i wszyscy jak jeden mąż zmienili pas. To było prawdziwe przedstawienie.

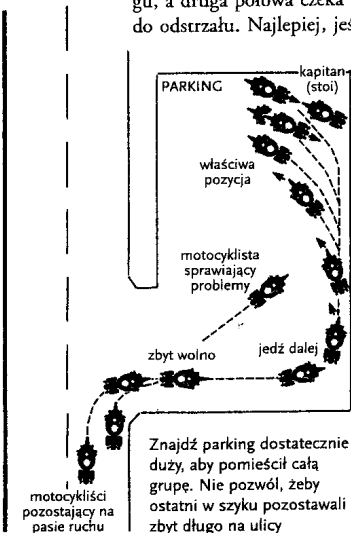
Zatrzymywanie grupy

Dobra, udało ci się ruszyć całą grupę z miejsca, przeprowadziłeś ich wszystkich przez 18 światła i 12 skrzyżowań nie gubiąc Głupawego Grzesia i nie doprowadzając do wypadku, a w dodatku jazda jest całkiem przyjemna. Ale teraz przed tobą trudne zadanie: jak zatrzymać długi sznur motocyklistów na drugie śniadanie nie powodując niebezpiecznej sytuacji na drodze? Przede wszystkim, trzeba wybrać na postój miejsce z takim parkingiem, na którym cała grupa bez trudu się zmieści. Nie chciałbyś chyba znaleźć się w sytuacji, kiedy połowa grupy jest już na parking, a druga połowa czeka na wjazd stojąc na ruchliwej drodze jak kaczki gotowe do odstrzału. Najlepiej, jeśli grupa może spokojnie wjechać na parking i ustawić

motocykle w szeregu, nie marnując miejsca parkingowego. Każdy motocyklista powinien zjeżdżać i parkować na lewo od jadącego przed nim tak, aby każdy mógł zająć swoje miejsce nie czekając, aż zrobią to inni (patrz rysunek).

Kiedy grupa wjeżdża na parking, lepiej, żeby nikt nie próbował „twórczych rozwiązań”. Niech każdy jedzie według tego samego schematu, co pozostali. Nie jedź dokładnie za motocyklem przed tobą, ale zjedź w lewo i zajmij swoje miejsce parkingowe. „Twórcze myślenie” sprawia, że cały proces trwa dłużej, a ostatni z grupy pozostają na ulicy czy szosie czekając na możliwość wjazdu na parking. Wystarczy odrobina doświadczenia, żeby wszyscy zaparkowali szybko i sprawnie, co pozwala także ostatnim płynnie zjechać z drogi.

Im większa grupa, tym ważniejsze jest, aby poszczególne postoje były zaplanowane i przygotowane. Kiedy mam prowadzić grupę 80 czy 100 motocyklistów, najpierw sam przejeżdżam całą trasę, zarówno po to,



żeby wcześniej poznać wszystkie niebezpieczeństwa, choćby remontowane odcinki drogi, ale również, by znaleźć dobre miejsca na postoje. Jeśli zatrzymuję się na obiad jadąc w większej grupie, zamawiam wcześniej posiłek albo przynajmniej dzwonię do restauracji, aby jej obsługa przygotowała się na „najazd”. Pamiętaj także, że jeśli prowadzisz naprawdę dużą grupę, będziesz potrzebował pomocy w kierowaniu ruchem na parking.



Duże grupy wymagają świetnej organizacji

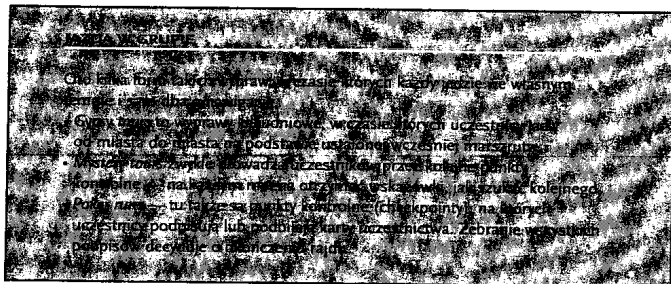
W stadzie

Wspólna jazda w grupie jest dużo przyjemniejsza, jeśli lider przypomina bardziej Pietrka Przewodnika niż Głupawego Grzesia. Jeżeli nigdy wcześniej nie jeździłeś w grupie, staraj się pozostawać blisko kapitana rajdu, zamiast zostawać z tyłu kolumny. Znacznie łatwiej jest utrzymywać szybkość i pozycję, kiedy jedziesz w odległości dwóch czy trzech motocykli od prowadzącego. Przed ustaloną godziną wyjazdu napełnij bak i opróżnij pęcherz. Kiedy widzisz, że lider zakłada kask i rękawice, włóż kluczyk do stacyjki i bądź gotów do drogi.

Kiedy już ruszycie, utrzymuj wymaganą odległość i pozycję w grupie. Staraj się nie zostawać z tyłu i nie tworzyć „dziury” w formacji. Jeśli ktoś z przodu nagle budzi się i stwierdza, że jedzie na złej pozycji, po czym zmienia położenie na pasie ruchu — wszyscy jadący za nim powinni natychmiast dostosować się i zmienić pozycję tak, aby tworzyć poprawną formację naprzemienną. Zwracaj uwagę na sygnały, jakie daje prowadzący. Kiedy jadący przed tobą dają sygnały ostrzegawcze, przekaż je dalej, aby dotarły także do tych z tyłu. Jeśli ktoś ma problem i zjeżdża na pobocze, nie odłączaj od grupy, jedź dalej — chyba że prowadzący również się zatrzymuje. W przeciwnym wypadku zajęcie się tą sytuacją to zadanie dla Zamykającego Zenka.

Alternatywne metody prowadzenia grupy

Kiedy myślimy o jeździe w grupie, zwykle wyobrażamy sobie długi sznur motocykli. Są jednak inne metody jazdy grupowej. Jedną z nich, którą wielokrotnie stosowałem, jest wydrukowanie map oraz „rozkładów jazdy” i wręczenie ich każdemu uczestnikowi wyprawy. To bardzo proste: można zrobić kserokopie ze zwykłych map drogowych albo wydrukować mapy z internetu, nanieść na nich marszrutę, a z boku dopisać dodatkowe informacje. Wtedy każdy jedzie własnym tempem tak, jakby jechał sam, a wszyscy spotykają się na postojach czy noclegach.



Spróbuj — może polubisz

Jeśli unikasz grupowych wypraw jak diabeł święconej wody, spróbuj jednak raz na jakiś czas wziąć udział w takiej imprezie — choćby po to, żeby przećwiczyć nowe umiejętności. Może spotkasz kilku podobnych sobie zapaleńców, z którymi będziesz się dobrze bawić? Może okaże się, że nikt z liderów nie potrafi prowadzić grupy tak dobrze jak ty, więc poproszą cię o przewodnictwo, żeby się czegoś od ciebie nauczyć? Pamiętaj, że jazda w grupie nie oznacza, że nie możesz w każdej chwili odłączyć się od rajdu i po prostu popędzić samotnie w stronę zachodzącego słońca.

► Z PASAŻEREM ◀

W czasie moich wypraw motocyklowych przeżyłem kilka naprawdę niebezpiecznych sytuacji. Kiedyś w Nebrasce zbliżyły się do mnie dwa tornada na raz. W Kolorado w czasie potężnej burzy udało mi się wbiec do przydrożnego baru na sekundę przed uderzeniem pioruna. W kanionie w Alpach Francuskich ledwo zdołałem ominąć małego Austina, który właśnie wpadł w poślizg tuż za ślepym zakrętem. W Kolumbii Brytyjskiej o włos uniknąłem zderzenia z losiem, w Utah otoczyło mnie całe stado długorogiego bydła, w RPA goniły za mną wściekłe pawiany, a w Oregonie niemal oślepiła mnie pędzona wiatrem marznąca mżawka. Byłem tam, przeżyłem, zasłużyłem sobie na koszulkę z napisem: „Ciężko Doświadczony Motocyklista”.

Ale to wszystko nic. Najbardziej przerażające doświadczenia, jakie zdobyłem w życiu, wiążą się z tymi rzadkimi przypadkami, kiedy jechałem jako pasażer na tylnym siodełku.

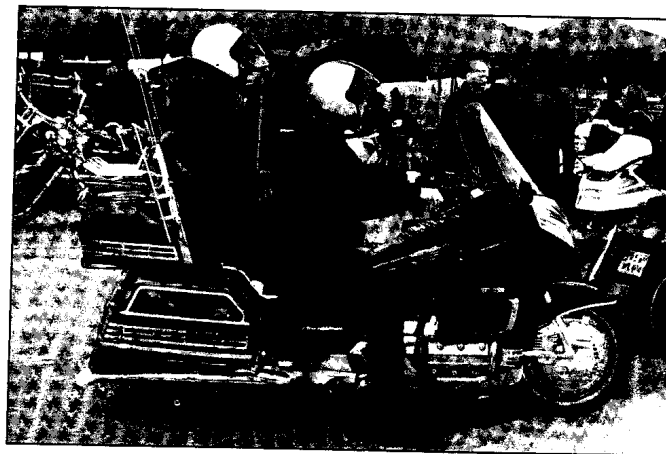
„Hej, tu nie ma żadnych uchwytów — czego niby mam się trzymać?! Gdzie jest hamulec?! Nie widzę drogi przed motocyklem! Nie wiem, w którą stronę się za chwilę pochylimy. O rety, zaraz się zsunę do tyłu! Zwolnij!”

Większość znanych mi motocyklistów zwykle jeździ solo. Oczywiście są pary, które zawsze podróżują razem, ale większość z nas rzadko wozi pasażerów. Kiedy zatem zapraszamy kogoś na tylne siodełko, powinniśmy wytłumaczyć mu co i jak, i nie zapominać o tym, że dodatkowe obciążenie motocykla wymaga także od prowadzącego nieco innej techniki jazdy. Przyjrzyjmy się podstawowym problemom wynikającym z faktu obecności drugiej osoby na motocyklu.

Instruktaż bezpieczeństwa: co pasażer wiedzieć powinien

Kiedy wsiadasz na pokład samolotu, zakładasz zwykle, że pilot wie, co robi, ale pasażerowie także potrzebują podstawowych informacji o tym, czy lot odbywa się według rozkładu, czy zdążą na zaplanowane przesiadki, czy dostaną śniadanie. Zwykle pasażerom udziela się także wskazówek dotyczących spraw bezpieczeństwa, wyjść awaryjnych, toalet, zapinania pasów. Jeśli zabierasz na przejażdżkę motocyklem pasażera, do twoich obowiązków należy: zapewnienie mu odpowiedniego stroju i kasku; wytłumaczenie, jak się wsiada na motocykl; jak ma się zachowywać, kiedy pochylasz maszynę; jak porozumiewać się w czasie jazdy. Po kilku przejażdżkach każdy pasażer już wie, czego może się spodziewać.

Nowicjuszowi musisz wytłumaczyć konieczność założenia odpowiedniego stroju, twardego i ciepłego, składającego się z: grubej kurtki; wysokich skórzanych butów, aby uniknąć oparzeń o gorącą rurę wydechową; rękawic chroniących ręce; kasku



Jeśli zabierasz na przejażdżkę motocyklem pasażera, do twoich obowiązków należy zapewnienie mu odpowiedniego stroju i kasku, a także wytłumaczenie mu jak się wsiada na motocykl; jak się zachowywać, kiedy pochylasz maszynę; jak porozumiewać się w czasie jazdy

chroniącego głowę i okularów chroniących oczy. Jeśli zapowiada się piękna pogoda, nie musisz straszyć pasażera opowiadaniem o jeździe w deszczu. Warto natomiast zniechęcić go do zakładania na siebie rzeczy potencjalnie niebezpiecznych czy uciążliwych: długiego szalika, który może zawinąć się wokół kasku przy bocznym wietrze; płaszcza z luźnymi połami, które mogłyby wkręcić się w tylne koło; butów z dyndającymi wstążkami czy paskami, którymi łatwo zaczepić o podpórki; wysokich obcasów, które mogą roztopić się na rozgrzanym tłumiku.

Osobom, które jadą po raz pierwszy, dobrze byłoby wyjaśnić technikę wsiadania: kierujący wsiada pierwszy, utrzymuje motocykl w równowadze, a dopiero wtedy pasażer stawia lewą stopę na lewej podpórce i przetrzuca prawą nogę górą, wsiadając na kanapę. Wy tłumacz mu, że motocykle na zakrętach pochylają się, że to normalne i pasażer także powinien pochylać się razem z prowadzącym i całą maszyną. Warto wspomnieć o kilku innych drobiazgach, jak choćby o tym, że kiedy się zatrzymuje, pasażer powinien trzymać nogi na podpórkach, a także — że to ty, a nie on, daje sygnały innym kierowcom, sygnalizuje skręty itp. „Zielony” pasażer zwykle będzie starał się dostosować do twoich poleceń i będzie ci wdzięczny za krótkie „szkolenie”.

Zmiana rozkładu masy

Bardzo ważne z punktu widzenia prowadzącego jest to, że pasażer nie tylko zwiększa masę motocykla, ale także przesuwają środek ciężkości i zwiększa powierzchnię „żagla” podatnego na boczne podmuchy wiatru, a to zmienia sposób prowadzenia motocykla. Przyspieszanie, hamowanie, technika pokonywania zakrętów — wszystko ulega zmianie nie tylko z powodu dodatkowej masy i jej lokalizacji, ale również dlatego, że masa pasażera także może się przemieszczać na skutek działania siły rozpędu.

Ostre hamowanie

Zastanówmy się na przykład, co się dzieje w czasie ostrego hamowania. Ponieważ całkowita masa, którą trzeba zatrzymać, zwiększyła się, możesz oczekiwać nieco dłuższej drogi hamowania. Tylne koło jest bardziej obciążone, dlatego w czasie ostrego hamowania — także na śliskich powierzchniach — można mocniej nacisnąć tylny hamulec. Jeśli twój motocykl ma zintegrowany układ hamulcowy, nie zauważysz większych różnic — poza faktem, że musisz mocniej naciskać na pedał i droga hamowania jest nieco dłuższa. Większa masa oznacza większą przyczepność, więc może ci się wydawać, że jedynym czynnikiem ograniczającym jest tu siła hamulców. Szybko jednak odkryjesz, że przy ostrym hamowaniu siła rozpędu pcha pasażera do przodu, na ciebie, ograniczając maksymalną siłę hamowania, jakiej możesz użyć.

Jadąc kiedyś na motocyklu razem z żoną, zobaczyłem w rowie po lewej stronie drogi dużą brązową kłodę. Nagle, gdy podjechaliśmy bliżej, „kłoda” podniosła głowę zwieńczoną jelenimi rogami i wybiegła na drogę. Natychmiast zacząłem hamować, jednak pasażerka nie była przygotowana na taką sytuację. Siła rozpędu popchnęła ją do przodu, wpadła na moje plecy i popchnęła mnie na bak. Moja żona waży stosunkowo niewiele, jednak musiałem zmniejszyć siłę hamowania, żeby nie zostać popchniętym z siedła. Udało nam się ominąć jelenia o centymetry. Ta sytuacja nauczyła mnie, że jeśli jadę z pasażerem, muszę zakładać dłuższą drogę hamowania. Pamiętaj: pasażer nie widzi drogi przed motocyklem tak dobrze jak ty i nie wie, kiedy za-

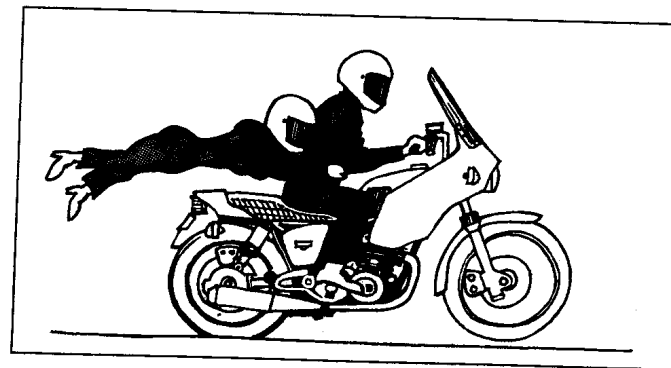
mierzasz nacisnąć hamulce, a w czasie hamowania jedynym jego oparciem są twoje plecy.

Jeśli często jeździsz w duecie, powinieneś poćwiczyć ostre hamowanie także z pasażerem na tylnym siedelku. Niektóre szkoły jazdy przewidują takie ćwiczenia i pozwalają kursantom na ćwiczenie z pasażerami. Typowy program wygląda tak, że motocyklista najpierw przechodzi pewne ćwiczenia sam, a następnego dnia ten sam zestaw z pasażerem. Warto, żeby także pasażer posłuchał wykładów i instruktażu. Pomocze mu to zrozumieć, dlaczego robisz to, co robisz i dlaczego musisz być naprawdę skoncentrowany na innych pojazdach i nawierzchni.

Przyspieszanie

Kiedy przyspieszasz, możesz lepiej kontrolować sytuację niż przy ostrym hamowaniu — wystarczy, że dodajesz gazu łagodniej, żeby pasażer nie został z tyłu. Ciężkie turystyczne motocykle z wysokimi bagażnikami i oparciami dla pasażerów gwarantują osobie siedzącej z tyłu stosunkowo wygodne i bezpieczne miejsce, ale większość maszyn nie przewiduje poręczy czy uchwytów, na których pasażer mógłby oprzeć ręce. Często producenci motocykli umieszczają w poprzek siedła zabawne paski, które w założeniu mają służyć jako uchwyty dla osób siedzących z tyłu. Trzeba jednak dużej fantazji, aby wyobrazić sobie, że w czasie ostrego hamowania może w czymś pomóc trzymanie się uchwytu umieszczonego między kolanami. Niektóre motocykle mają solidne uchwyty wokół tylnej części siedła, ale także wtedy trudno jest trzymać się pewnie w czasie przyspieszania.

Pamiętaj, że zwykle twój pasażer nie ma nic, czego mógłby się chwycić — poza tobą. Możesz zaproponować, żeby objął cię lekko w pasie. Jeśli w czasie jazdy przy pięknym zachodzie słońca pasażerka lekko ścisnie cię w pasie, prawdopodobnie chce ci powiedzieć: „Oh, kochanie, tak się cieszę, że mnie zabrałeś ze sobą...”. Ale jeśli przyspieszasz, a pasażer nagle ścisną cię z siłą niedźwiedzia, najprawdopodobniej oznacza to, że nieco zbyt agresywnie posługujesz się gazem. Jeśli chcesz, aby wspólna jazda była przyjemna dla obu stron, musisz zatroszczyć się o wygodę i poczucie bezpieczeństwa twojego pasażera. To zwykle oznacza konieczność jazdy nieco spokojniejszej niż wtedy, kiedy jedziesz solo.



Zakręty

Jeśli twój pasażer nie ma doświadczenia w jeździe na motocyklu, nie zdziw się, że będzie przerażony, kiedy pochylišz maszynę w pierwszym ostrym zakręcie. Gorzej, jeśli będzie próbował „równoważyć”, czyli przechylać się w przeciwną stronę. Wtedy ty możesz być przerażony. Mądry motocyklista przez pierwszą godzinę będzie się starał brać zakręty jak najłagodniej, żeby pozwolić pasażerowi oswoić się z pochyleniem maszyny, a samemu przyzwycząć się do tego, jak reaguje na zakrętach bardziej obciążony motocykl.

Jeśli twoja maszyna normalnie ma ograniczoną możliwość pochylenia się w skręcie, nie zdziw się, jeśli w czasie jazdy z pasażerem zaczniesz ocierać elementami motocykla o asfalt, nawet na stosunkowo łagodnych zakrętach. Dodatkowy ciężar mocniej dociska tylny amortyzator, zmniejszając prześwit między ramą a nawierzchnią. Możesz zmniejszyć ten problem wchodząc w zakręty po łuku o większym promieniu, bardziej wytracając szybkość przed skrętem i mocniej dodając gazu, kiedy motocykl jest już pochyłony. Jeśli jednak mimo wszystko sypiesz iskrami na każdym zakręcie, warto byłoby podnieść maszynę nieco wyżej.

Najpierw sprawdź ciśnienie w oponach. Dodatkowe obciążenie wymaga zwiększenia ciśnienia. Podręczniki sugerują, że przy jeździe z pasażerem ciśnienie w tylnym kole powinno być wyższe o 0,2-0,4 atmosfery niż zwykle. Jeśli dawno nie sprawdzałeś ciśnienia w kołach, może się okazać, że jest ono o wiele za niskie na jazdę z dodatkowym obciążeniem.

Rzuć także okiem na tylne zawieszenie. Sprężyny amortyzatorów mogą być wciąż jeszcze ustawione tak jak w chwili, kiedy kupowałeś motocykl, a przecież w miarę jak na liczniku przybywa kilometrów, sprężyny tracą część elastyczności. Jeśli twój pasażer jest skłonny do współpracy w tej sprawie, możesz sprawdzić działanie amortyzatorów z obciążeniem. Najpierw zmierz długość sprężyny, kiedy motocykl stoi bez obciążenia. Potem zmierz ją ponownie, kiedy na motocyklu są dwie osoby i ewentualne bagaże. Najlepiej byłoby, gdyby amortyzatory ustawione były wtedy mniej więcej w połowie odległości między skrajnymi położeniami.

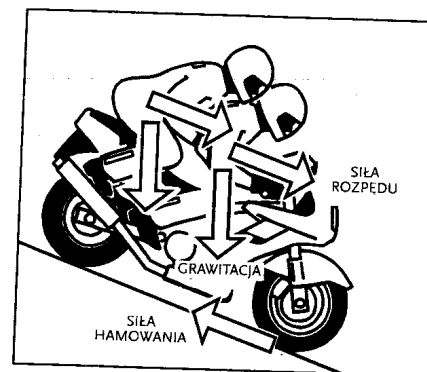
Gdy amortyzatory okazują się być ściśnięte do maksimum pod takim obciążeniem — skoryguj to. Jeśli po ustawieniu na maksymalną „twardość” motocykl z obciążeniem nadal „wisi” za nisko, pora pomyśleć o twardszych amortyzatorach. W sklepach z częściami można zwykle kupić sprężyny do wszystkich typów motocykli, dobierając je tak, żeby zapewniały większą twardość, a nie zmieniały wyglądu maszyny. Dostępne są także podwójne sprężyny oraz amortyzatory z szerszą możliwością regulacji, także dla przedniego widelca. Fachowcy na pewno pomogą ci dobrać odpowiedni sprzęt. Pogadaj ze swoim sprzedawcą części albo zadzwoń do fabrycznego serwisu — pamiętaj o podaniu modelu i roku produkcji twojej maszyny, a także całkowitej masy, którą chcesz na niej wieźć.

Z góry i pod górę...

Jazda pod górę czy z góry może cię także zaskoczyć, kiedy wiesz pasażera. Zastanów się, gdzie siedzi pasażer. Zwykle cała jego masa umieszczona jest nad tylną osią, co oznacza, że na poziomej drodze żaden dodatkowy ciężar nie dociąża przedniego koła. Kiedy jednak jedziesz w dół, część masy pasażera przenosi się na przednie zawieszenie.

Kiedy hamujesz jadąc z góry, przesunięcie masy do przodu zwiększa przyczepność przedniego koła. Z drugiej strony, hamulce muszą wtedy pokonać zwiększoną siłę rozpędu. Pamiętaj, że kiedy jedziesz w dół, na ciebie i na pasażera działają dwie siły skierowane w dół — siła rozpędu i grawitacja. A siła rozpędu jest tym większa, im większa szybkość jazdy.

Kiedy jadąc w dół zbliżasz się do zakrętu, nie czekaj z hamowaniem do ostatniej chwili, bo może się okazać, że nie jesteś w stanie zwolnić na tyle, żeby zmieścić się w zakręcie. Wielu motocyklistów na ciężkich turystycznych maszynach zafundowało sobie pouczające wycieczki krajoznawcze w przydrożne krzaki, bo poniewczasie zorientowali się, że nie są w stanie dostatecznie wyhamować przeładowanego motocykla na krótkim odcinku drogi.

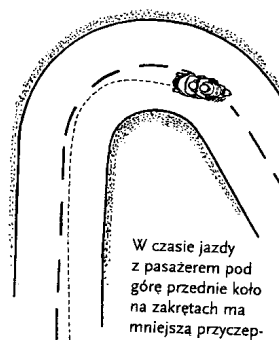


Kiedy hamujesz w czasie zjazdu z góry, hamulce muszą pokonać zarówno siłę rozpędu, jak i grawitację ciągnącą motocykl w dół

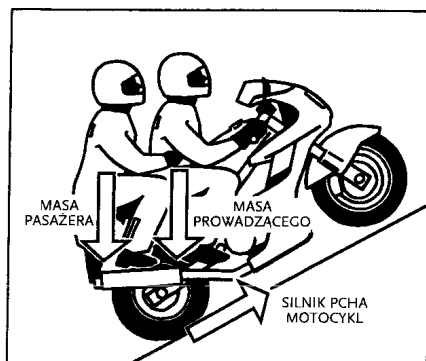
Kiedy jedziesz pod górę, zaczyna się zupełnie inna zabawa. Zauważ, że skoro „na płaskim” pasażer siedzi niemal na tylnej osi, to w czasie jazdy pod górę jego masa może „wisieć” za tylną osią. A przecież w tym czasie także twoja masa przesunięta jest do tyłu. Dlatego obciążony motocykl ma tendencję do podnoszenia w powietrze przedniego koła, kiedy próbujesz ruszyć na nim pod górę.

Problem ten może się jeszcze pogłębić, kiedy za pasażerem wiesz ciężkie sakwy czy załadowany bagażnik. Jeśli zatem po puszczeniu sprzęgła przednie koło zaczyna „zadzierać”, przenieś część masy do przodu. Możesz stanąć na podnóżkach i pochylić się do przodu, ale to nie takie proste, kiedy musisz jednocześnie utrzymywać równowagę na obciążonym motocyklu. Jeśli takie problemy zdarzają ci się częściej, musisz zastanowić się nad jakimś sposobem odciążenia tyłu maszyny.

Zastanów się choćby nad bagażem. Może cięższe rzeczy mogłyby jechać w przedniej części sakw, zamiast na tylnym bagażniku? Może część z nich można przełożyć do torby na baku? Może mógłbyś zrezygnować z kompletu półcałowych kluczy nasadowych przymocowanego akurat na tylnym bagażniku? Albo po prostu pora przesiąść się na motocykl o większym rozstawie osi.



W czasie jazdy z pasażerem pod górę przednie koło na zakrętach ma mniejszą przyczepność



Kiedy ruszasz pod górę z pasażerem, motocykl może „zadzierać” przednie koło

Nawet jeśli twój motocykl nie ma tendencji do zadzierania przedniego koła, pamiętaj, że przesunięcie masy do tyłu zmniejsza przyczepność z przodu. Na zakręcie w czasie jazdy pod górę przednie koło ma większą tendencję do bocznego poślizgu.

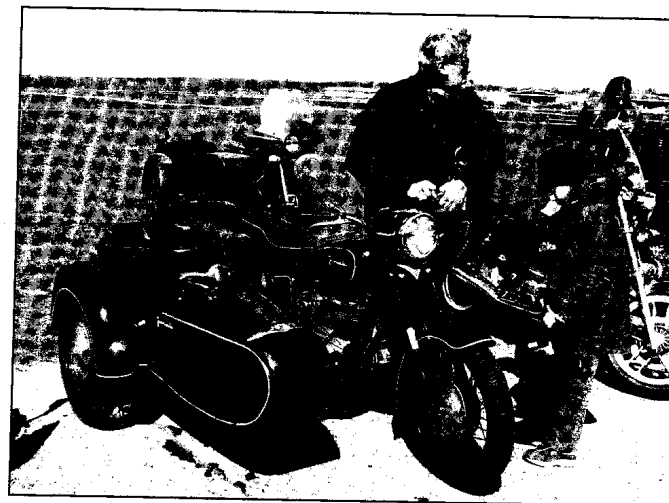
Możesz nieco zwiększyć przyczepność przedniego koła w czasie pokonywania zakrętów pod górę, wchodząc w nie z nieco większą szybkością niż w czasie jazdy „po płaskim”. Zwiększa się wtedy siła rozpędu, która pcha maszynę do góry. Skoro dodawanie gazu może powodować podnoszenie się przedniego koła, lepiej nie dodawać gazu, kiedy motocykl jest pochylony. Jeśli zatem wejdiesz w zakręt nieco szybciej, siła rozpędu pcha cię do przodu (i do góry), więc nie musisz dodawać gazu w połowie zakrętu. Ta technika działa także wtedy, kiedy jedziesz sam, ale w czasie jazdy z pasażerem jest szczególnie przydatna.

Dziecko na pokładzie

Jeśli stajesz przed trudnym wyborem między dzieckiem a motocyklem, najlepszym wyjściem byłoby zabrać latorośl na wyprawę. Problem polega na tym, że dzieci młodsze niż dziewięcio- czy dziesięcioletnie nie są jeszcze dosyć dorosłe (fizycznie i psychicznie) do jazdy na tylnym siedelku z normalną, podróżną prędkością. Potencjalne niebezpieczeństwo dla motocyklisty polega także na tym, że jeśli dziecko w czasie jazdy dozna choćby minimalnego uszczerbku, może to oznaczać koniec jazdy na dwóch kółkach na najbliższe kilkanaście lat. Statystycznie wypadki motocyklowe z udziałem dzieci poniżej 12. roku życia zdarzają się niezmiernie rzadko, ale jeśli masz takiego pcha, że jadący z tobą syn czy wnuk zostanie ranny, czeka cię droga przez mękę.

Stworzono wiele zabezpieczeń i wynalazków mających ułatwić przewożenie dziecka na tylnym siedelku. Niestety, żadne z tych rozwiązań nie jest „idiotoodporne”. Najbardziej oczywiste zagrożenie polega na tym, że dziecko może po prostu spaść z motocykla. Skonstruowano specjalne pasy bezpieczeństwa z rączkami, których dziecko może się trzymać oraz pasy łączące dziecko z prowadzącym motocykl. Jeśli korzystasz z pasów z rączkami, musisz założyć, że dziecko nie zaśnie i będzie się trzymało dostatecznie mocno w czasie ostrzejszych manewrów. Jeśli dziecko przypięte jest do ciebie, a motocykl się przewraca, maluch jedzie razem z tobą po asfalcie. Tak czy owak zawsze może się coś zdarzyć.

Bezpieczniej metodą podróżowania z dziećmi jest skorzystanie z kosza. Z wózka bocznego nie da się wypaść, nawet jeśli dziecko zaśnie w czasie jazdy. Poza tym w razie wypadku podwozie i burty wózka zapewniają dodatkową ochronę. No i najważniejsze — trójkołowiec nie przewróci się tylko dlatego, że koła na chwilę straciły przyczepność na rozsypanym żwirze czy plamie oleju, toteż znacznie mniejsze jest ryzyko wypadków i urazów.



Jeśli stoisz przed dylematem „dziecko czy motocykl” — może warto pomyśleć o wózku bocznym?

Jeśli nie chcesz ryzykować wożenia dziecka na tylnym siedelku, a chciałbyś nauczyć się prowadzić trójkołowiec, pomyśl o motocyklu z koszem. Pamiętaj, że taki motocykl prowadzi się zupełnie inaczej niż jednośląd, ale radość z jazdy może być taka sama. Nie znamy żadnych statystyk na temat ilości wypadków motocykli z koszami. Nie podają jej ani firmy ubezpieczeniowe, ani agencje rządowe, ani producenci sprzętu, ale doświadczeni motocykliści uważają, że takie pojazdy są znacznie bezpieczniejsze niż zwykłe jednoślady. Jeśli zatem stoisz przed klasycznym dylematem „motocykl czy dziecko”, zastanów się nad taką możliwością.

Nieważne, czy planujesz jednorazowe podwiezienie przypadkowego pasażera, czy zabierasz na wyprawę bliską ci osobę — jazda na pewno będzie przyjemniejsza i bezpieczniejsza, jeśli wszyscy będą świadomi tego, co ich czeka i uda się uniknąć niebezpiecznych niespodzianek. A jeśli czujesz, że twoje życie ostatnio zrobiło się trochę nudne, spróbuj jazdy na tylnym siedelku, aby zrozumieć, jak czuje się pasażer na motocyklu. Po takim doświadczeniu na pewno docenisz uroki spokojnej jazdy, kiedy prowadzący rusza bez pisku opon, hamuje łagodnie i pokonuje zakręty w czasie jazdy pod górę czy w dół bez nieprzewidzianych wypraw w przydrożne krzaki.

► Z BAGAŻAMI ◀

Kilkanaście lat temu w czasie rajdu po północnej Kalifornii trafiliśmy na duże roboty drogowe. Droga miała być zamknięta przez ponad godzinę, toteż większość z nas wykorzystała przerwę w podróży na pranie i oporządkowanie motocykli. Ja uciąłem sobie pogawędkę z Halem Hawgbonem. Hal narzekał, że jego „stara” uparła się zabrać na wyprawę wszystkie te „śmieci”, które uznała za absolutnie niezbędne w czasie kilkudniowej wyprawy motocyklowej: suszarkę do włosów, turystyczne żelazko, przenośne radio, buty na wysokich obcasach... Dobrze rozumiałem jego problem. Na motocykl można załadować jedynie ograniczoną ilość bagażu. Sami z żoną długo zastanawialiśmy się, czy do całego sprzętu kempingowego i ubrań powinniśmy dołożyć jeszcze ciężkie stroje przeciwdeszczowe. I tak załadowaliśmy naszego Moto Guzzi Ambasadora do granic możliwości. A biedny Hawgbone przyczepił do swojego Harleya bagażnik domowej roboty wielkości małego parowca...

Czekaliśmy, aż panie skończą pranie, a Hal zdecydował, że to dobra okazja na naciągnięcie łańcucha. Ze swojego monstrualnego bagażnika zaczął wydobywać narzędzia: pełen zestaw kluczy nasadowych, nasadki, łączniki, duże kombinerki, ogromny klucz francuski, komplet bezpieczników, podnośnik hydrauliczny. Przyszłam, że opadła mi szczęka. Zajrzawszy mu przez ramię zobaczyłem, że w bagażniku leży jeszcze trójścigłowy ściągacz do łóżysk, duży młotek i kilka kluczy francuskich.

Ja się zastanawiałem, czy zapakować sztormiaki ważące 2 kg, a ten niedźwiedź woził ze sobą 20 czy 30 kg ciężkich narzędzi! Nie mam pojęcia, jaki był limit obciążenia dla tego Harleya-Davidsona, ale mój przyjaciel niewątpliwie go przekroczył.

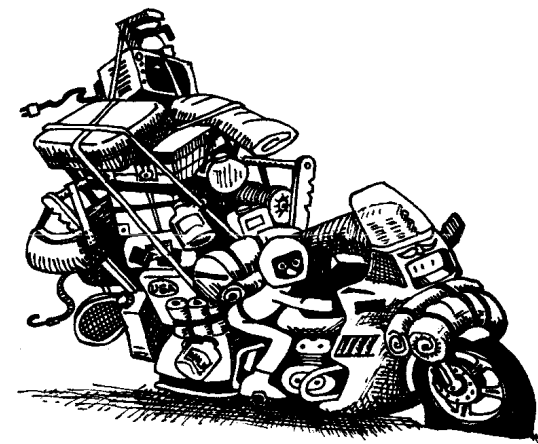
Jeśli dosiadasz motocykla sportowego czy sportowo-turystycznego, musiałbyś się ciężko napracować, żeby przekroczyć dopuszczalną masę takiej maszyny. Na sportowych motocyklach nie ma nawet miejsca na przytroczenie zbyt dużej ilości bagażu, a duży i ciężki pasażer raczej nie będzie stałym gościem na niewielkim i niewygodnym tylnym siodełku. Ty sam, torba na baku i przytroczone z tyłu sakwy raczej nie przekroczycie limitów wagi — nawet jeśli masz 2 m wzrostu i ważysz 120 kg. Jeśli często wozisz ze sobą pasażera, sprzęt kempingowy i bagaże na dwutygodniową wyprawę, możesz niebezpiecznie zbliżyć się do limitu. A jeżeli obaj — ty i pasażer — jesteście osobami w rozmiarze XXL, łatwo możecie przekroczyć dopuszczalne obciążenie motocykla, nawet przy pustych sakwach.

Dopuszczalny limit masy

Producenci motocykli określają zwykle maksymalną masę, którą można obciążyć daną maszynę. Ta masa to suma ciężaru samego motocykla, pasażerów, paliwa i bagażu. Można ją sprawdzić na specjalnych wagach do ważenia ciężarówek. Dopuszczalny limit masy zależy od wielu czynników: wytrzymałości ramy i kół, geometrii przedniego zwieszania, amortyzatorów, hamulców, wytrzymałości opon.

Udźwig

Dopuszczalny limit masy pozwala porównać możliwości różnych motocykli, ale nie jest podstawową wartością, na której można się oprzeć podczas pakowania na wypra-



wę. Od podanej przez producenta wartości musisz odjąć masę samego motocykla, żeby dowiedzieć się, ile możesz na niego załadować. Uwaga — chodzi o wagę maszyn „na mokro”, czyli z pełnym akumulatorem, zbiornikiem paliwa, olejem i innymi płynami. Na przykład dopuszczalny limit masy motocykla Harley-Davidson FXDS Convertible wynosi według producenta 1086 funtów, czyli ok. 492 kg. Sam motocykl „na mokro” waży 675 funtów, czyli 306 kg. Zatem jego realny udźwig wynosi 411 funtów (186 kg). W tych 186 kg musisz się zmieścić ty, twój pasażer i cały wasz bagaż, włączając w to suszarkę do włosów, namiot, podnośnik hydrauliczny i co tam jeszcze zamierzacie ze sobą zabrać.

HARLEY-DAVIDSON FXDS CONVERTIBLE	
Dopuszczalna masa	1086 funtów
Masa „na mokro” (z pełnym zbiornikiem paliwa, olejem i innymi płynami)	675 funtów
Realny udźwig	411 funtów
Masa motocykla	675 funtów
Masa pasażera	150 funtów
Masa bagażu	16 kg
Masa kierowcy	150 funtów
Masa pasażera	60 funtów
Masa bagażu	16 kg

Jeśli na motocyklu siedzą dwie osoby, to 186 kg — wbrew pozorom — okazuje się stosunkowo niewielkim udźwigniem. Żeby uniknąć precyzyjnych obliczeń założmy, że w kompletnym stroju do jazdy ważysz 90 kg, a twoja żona 60 kg. Razem daje to 150 kg, co po odjęciu od całkowitego udźwigu motocykla pozostawia możliwość zabrania 36 kg bagażu. Powiedzmy, że w każdej sakwie masz 10 kg ubrań — na resztę rzeczy (wszystkich!) pozostaje ci 16 kg. To niedużo, jeśli bierzemy sprzęt kempingowy, narzędzia itp., a nie chcemy przekroczyć dopuszczalnego limitu masy.

Przelicz sam

Dla porównania przedstawiam poniżej udźwig kilku popularnych modeli motocykli

Patrząc na motocykle zaparkowane przy krawężniku, można by pomyśleć, że ogromna Honda Valkyrie to mistrz świata w podnoszeniu ciężarów. Okazuje się jednak, że małe szosowe enduro Suzuki 650 ma taki sam udźwig! Albo taki Kawasaki Concours, który może udźwignąć niemal 50 kilogramów więcej niż model ZX-7R...

Nie chodzi mi o czepianie się i wytykanie komuś błędów, ale gdy idziesz kupić nowy motocykl, pamiętaj, jak ważne jest porównanie dopuszczalnego limitu masy z maksymalnym udźwignięciem — zwłaszcza jeśli planujesz długodystansowe wyprawy z pasażerem albo dużą ilością bagażu.

O ile mogą przekroczyć limity?

Oczywiście, jak wykazał mój przyjaciel Hal, można przeładować motocykl i nadal móc utrzymać go (mniej więcej) pod kontrolą. Pamiętaj jednak, że poniesiesz konsekwencje przekroczenia limitów masy. Po pierwsze, przeciążony motocykl szybciej się zużywa. Hal musiał częściej regulować łańcuch, bo żaden łańcuch nie jest zaprojektowany do tego, żeby ciągnąć na pełnym gazie przeładowaną maszynę po wzgórzach i dolinach. Obręcze kół, amortyzatory, hamulce — wszystko podlega znacznie większym obciążeniom niż przewidzieli konstruktorzy, więc również szybciej się zużywa. Po drugie, zbyt duża masa wpływa na sterowność. Bywało, że Hal z trudem zmuszał swój jęczący pod obciążeniem motocykl do trzymania się drogi, zwłaszcza kiedy jechaliśmy po błotnistych objazdach. A kiedy już wjechaliśmy z powrotem na asfalt, przeciążona maszyna spała iskrami, kiedy tylko nieco mocniej pochylił ją na zakręcie.

„Wielka sprawa — pomyślisz może. — Jakoś przeżyję wchodzenie w zakręty z mniejszą szybkością i podskoki na wybojach”. Pamiętaj, że sprężyny amortyzatorów pod dużym obciążeniem są bardziej ściśnięte, zmniejszając prześwit i uniemożliwiając większy przechył na zakrętach. Jeśli więc najbliższy zakręt okaże się właśnie jednym z tych wrednych huków o zmniejszającym się promieniu, to nadmiar masy może oznaczać różnicę między pozostaniem na drodze a wyładowaniem w rowie. A to już może być „wielka sprawa”.

Co więcej, zawieszenie wspomaga przyczepność. Amortyzatory są tak zaprojektowane, żeby zapewnić najlepszą przyczepność wtedy, kiedy przy normalnym obciążeniu motocykla znajdują się mniej więcej w połowie między skrajnymi położeniami. A „najlepsza” przyczepność oznacza, że na wyboistej drodze opony nie tracą kontaktu

z podłożem. Jeśli amortyzatory nie nadążają „wpychać” kół w dołki albo nie pozwalają im dostatecznie szybko podnosić się na wybojach — opony nie trzymają się dobrze drogi. Gdy na przykład przedni amortyzator jest ściśnięty do maksimum w czasie jazdy, to w momencie najechania na wybój nie absorbuje wstrząsu. Zamiast ściskania amortyzatora, koło podbija do góry całą przednią część motocykla. W rezultacie opona na chwilę traci kontakt z podłożem, czyli przyczepność na moment spada do zera. Zatem problem nie polega tylko na tym, że jadąc na przeładowanym motocyklu odbijasz sobie nerki. Możliwe jest wybitcie motocykla do góry, utrata przyczepności, a nawet pęknięcie osi czy ramy. Mógłbym wymieniać dalej, ale chyba już załapałeś, że limit masy i udźwig to istotne cyferki, których nie powinieneś ignorować.

Zmieścić się w limicie

Jest kilka sposobów mieszcząc się w limicie masy. Pierwszy — najprostszy — polega na tym, żeby jeszcze w sklepie zwrócić uwagę na udźwig motocykla i zdecydować, czy będzie wystarczający do przewożenia takiego obciążenia, z jakim planujesz jeździć. Jeśli ważysz poniżej 110 kg, jeździsz sam i z niewielkim bagażem — raczej nie musisz się przejmować limitami masy. Nawet małe motocykle, takie jak Honda 250 Rebel, mają udźwig powyżej 130 kg. Jeśli natomiast jesteś dużym facetem, twój pasażer też sporo waży, a w dodatku lubisz jeździć na długie wyprawy wymagające mnóstwa bagażu, powinieneś zwrócić większą uwagę na limit masy i udźwig niż na moc silnika i moment obrotowy. Pisma motocyklowe często podają limity masy i udźwig dla różnych modeli motocykli, żeby pomóc swoim czytelnikom podejmować rozsądne decyzje. Dane na temat limitów znajdziesz także na każdym motocyklu, zwykle na naklejce pod siedłem.

Kategoryzacja; im mniejsze, tym lepsze

Kiedy szykujesz się do długiej wyprawy, bardzo łatwo jest zabrać za dużo rzeczy. Mądra rada dla turystów — weź ze sobą więcej pieniędzy, a mniej bagażu. Skuteczną metodą jest kategoryzacja zabieranych rzeczy. Zrób listę, a jeszcze lepiej — ułóż na podłodze wszystko, co chciałbyś zabrać na wyprawę. Podziel te rzeczy na trzy kategorie, układając na trzech kupkach. Pierwsza kategoria — rzeczy niezbędne. Druga — to, co może się przydać. Trzecia — rzeczy, które miło byłoby mieć ze sobą. Oczywiście jeśli zabierasz pasażera, każdy musi ułożyć swoje kupki według tych kategorii. Teraz przejrzyj wszystkie trzy kategorie, zaczynając od rzeczy niezbędnych. Czy nie ma tu rzeczy, które mogłyby być mniejsze lub lżejsze? Może warto spędzić godzinę w sklepach ze sprzętem turystycznym kompletując lżejszy sprzęt, kupując aluminiowe śledzie zamiast stalowych, lżejszy namiot, śpiwór, menażki. Jeśli masz pasażera, porównajcie swoje bagaże, żeby niepotrzebnie nie dublować niektórych rzeczy. Pasta do zębów oczywiście jest artykułem niezbędnym, ale nie musicie taszczyć dwóch oddzielnych wielkich tubek. Czy naprawdę będziecie potrzebowali dwóch aparatów — lustrzanek z teleobiektywami o ogniskowej 600 mm? Może wystarczy zwykły kompakt, mieszczący się w kieszeni? Czy na weekendowej wyprawie niezbędny jest wielki namiot, w którym zmieścisz się na stojąco, czy może wystarczy małe igloo? Jeśli uda ci się zmniejszyć wagę i rozmiary przedmiotów z pierwszej kategorii, pozostanie ci więcej miejsca na mniej niezbędne rzeczy z pozostałych dwóch kuppek.

Kiedy już zredukowałeś ilość rzeczy, zważ je, choćby na łazienkowej wadze. Pamiętaj o zważeniu wszystkiego, także stroju czy części zapasowych do motocykla. Wiesz na pewno, jaki jest maksymalny udźwieg twojej maszyny. Jeśli okazuje się, że go przekraczasz, musisz zrezygnować z rzeczy, które „miło byłoby mieć ze sobą” i zredukować rzeczy z kategorii „może się przydać”. Oczywiście pozostaje jeszcze jedno pytanie: jak to wszystko zapakować na motocykl?

Pakowanie

Kiedy już zaczniesz przymocowywać cały ten majdan do swojego motocykla, ważne jest także to, gdzie co pakujesz. Jeśli najcięższe rzeczy zapakujesz daleko od środka ciężkości motocykla, maszyna będzie się ciężko prowadzić i „zarzucać”. Możesz oczywiście przyczepić wielką walizę na tylnym bagażniku, ale sakwy przy siodle są lepszym miejscem do przewożenia ciężkich rzeczy, bo leżą bliżej środka ciężkości. Torba na baku doskonale nadaje się do wożenia ciężkich przedmiotów, ale warto dobrze się zastanowić, co do niej wkładamy, bo w razie wypadku możesz zaliczyć bardzo bliskie spotkanie z tym, co się w niej akurat znajduje.

Duże turystyczne motocykle zwykle wyposażone są w pojemne kufry umieszczone w tylnej części maszyny. Można także kupić metalowe stelaże i tylny bagażnik, do których przywiązuje się dodatkowy bagaż. Ale nie spiesz się, najpierw zważ te dodatkowe stelaże, kufry czy sakwy. One przecież także wchodzi w skład całkowitej masy motocykla. Może się okazać, że po ich założeniu niewiele już możesz na nich przymocować. Jedna chromowana kratownica do Hondy Gold Wing ma ograniczenie obciążenia do 1,5 kg. Producent próbuje ci w ten sposób powiedzieć, żebyś ograniczył masę, nawet jeśli nie ograniczasz objętości bagażu. Najcięższe rzeczy zapakuj do sakw przy siodle, lżejsze — do kufra na tylnym bagażniku, a tylko naprawdę lekkie rzeczy przymocuj do dodatkowych stelaży.

Nie ma jak dobra linka

Jeśli jesteś początkującym motocyklistą, zastanów się dobrze, jak zamierzasz zapakować rzeczy na wyprawę. Nie chcesz chyba, żeby twoja bielizna fruwała po całej szosie albo namakała w czasie deszczu. Przyjrzyj się dobrze różnym dostępnym na rynku sakwom z materiałów czy skóry, jeśli nie chcesz montować sztywnych kufrów. Wybierz taki system, który będziesz mógł łatwo i pewnie przymocować do motocykla, a który nie obluźuje się i nie niszczy w czasie jazdy.

Tyłna część siodła to najlepsze miejsce na duże i ciężkie bagaże, jeśli podróżujesz solo — motocykl jest tak zaprojektowany, żeby w tym miejscu dźwigać dodatkową osobę. Kiedy jadę sam, zwykle przymocowuję na tylnym siedzeniu duży worek marynarski z grubego płótna. Inni wolą sztywne torby opierające się o tylne oparcie.

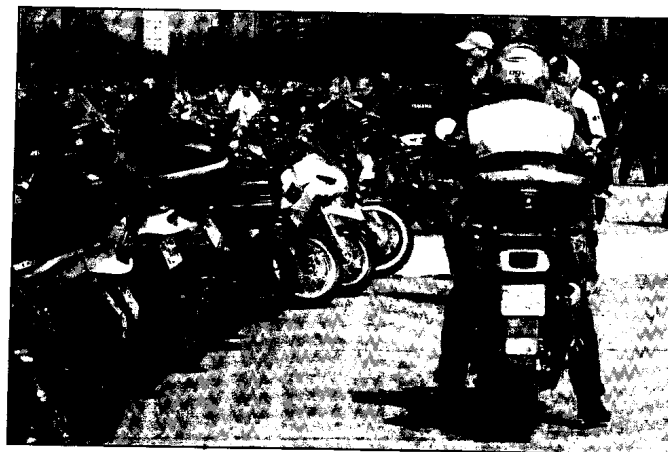
Luźne przedmioty można mocować do motocykla elastyczną gumową linką. Ja osobiście nie lubię tego rozwiązania. Takie elastyczne linki czy pasy mają kilka poważnych wad. Kiedy motocykl jedzie po wybojach, rozciągają się na ułamki sekund, umożliwiając przymocowanym na górze bagażom wyslizgiwanie się na ziemię. A co się stanie, jeśli końcówka elastycznej linki z haczykiem odepnie się i dostanie w szprychy tylnego koła? Wyobraź sobie sam.

Wolę używać zwykłych pasków. Nie są rozciągliwe, więc trzeba dobrać ich długość i rodzaj klamer do ilości bagażu. Można na jednym końcu zaszyć je w петельkę tak, by dało się ją zakładać na ramię bez używania rysujących lakier haczyków.

Od gumowych wynalazków zdecydowanie wolę starszą technologię — zwykłą linkę. Można ją zawiązać wokół ramy czy stelaża bagażnika, nie rozciąga się na wybojach, można także przywiązać jej koniec do niej samej. Łatwo się zwija i łatwo zakłada, bez ryzyka strzelania po palcach i oczach. Jest tańsza. Wystarczy mieć ze sobą jeden zwój, którego używa się niezależnie od wielkości bagażu. Zwykle mam ze sobą linkę o przekroju 10 mm, długości około 2 m. Fakt — żeby jej użyć trzeba umieć wiązać węzły. Jeśli to dla ciebie problem, weź do ręki podręcznik dla harcerzy albo żeglarzy i naucz się kilku podstawowych. Moim zdaniem łatwiej jest zawiązać kilka węzłów niż na każdym postoju mozolnie odpinać pajęczynę rozciągliwych pasów czy linek. Jeśli zdecydujesz się na linkę, nie kupuj po prostu kłębka szpagatu. Linka powinna mieć średnicę przynajmniej 5 mm i najlepiej, żeby była nylonowa. Sznurek z polipropylenu na pewno się do tego nie nadaje. Jest zbyt sztywny, trudno na nim wiązać węzły. Możesz go używać do jazdy na nartach wodnych za motorówką, ale nie do przywiązywania bagażu do motocykla.

Sakwy i kufry

Jeśli twój motocykl nie ma fabrycznie zamontowanych sakw czy kufrów, będziesz zapewne kupował takie wyposażenie. Najprostszym rozwiązaniem są sakwy z materiału czy skóry. Jednak sztywne kufry — zwykle z twardego plastiku — mają w kilku punktach przewagę nad miękkimi sakwami. Można je „na sztywno” zamontować na motocyklu, więc nie opadają i nie dotykają rozgrzanych tłumików. Nie porusza nimi także pęd powietrza. Są naprawdę nieprzemakalne, a w dodatku zwykle są zamknięte na klucz, dzięki czemu w czasie postojów rzeczy w nich przechowywane są bez-



Sztywne, plastikowe kufry, które łatwo zdjąć z motocykla to najlepsze rozwiązanie na wyprawę

pieczniejsze. Oczywiście mają też swoje wady: „poszerzają” motocykl, poza tym zamontowane są na stałe, więc w razie potrzeby znacznie trudniej je zdemontować.

Europejskie wytwórnie motocykli i osprzętu produkują specjalne systemy plastikowych kufrów, które łatwo i szybko można odłączyć od motocykla, co pozwala po przyjechaniu na postój po prostu złapać cały bagaż i zanieść ze sobą do hotelowego pokoju. To rozwiązuje problem pilnowania bagaży na postoju. Systemy te opierają się na specjalnych mocowaniach, które można podłączyć do motocykli dysponujących różnymi stelażami. Jeśli nie podoba ci się oferta twojego lokalnego sklepu z wyposażeniem, wypróbuj taki „inteligentny” system kufrów.

Turbulencje

Kiedy przypinasz bagaże do motocykla, miej świadomość, że w czasie jazdy wywołują one zawirowania powietrza za pojazdem. Jeśli konkretny system kufrów nie został sprawdzony przez producenta twojego motocykla, raczej nie powinieneś przekraczać szybkości 130 km/godz., niezależnie od tego, czy masz skórzane lub parciane sakwy, marynarskie worki przymocowane gumowymi linkami, czy też plastikowe pojemniki. Im ściślej i bliżej korpusu maszyny przymocujesz bagaże, tym mniejsze turbulencje będą one wywoływały. Przy prędkości powyżej 130 km/godz. turbulencje mogą zacząć zarzucać twoim motocyklem. Kiedy wiesz pasażera czy dodatkowe wyposażenie, pamiętaj także o tym, że każda powierzchnia powyżej środka ciężkości to dodatkowy „żagiel”, który utrudnia jazdę przy bocznym wietrze. Warto o tym pomyśleć, zanim przypnie się wysoki ładunek na tylnym siodełku albo wielki worek na bagażniku.

Pamiętaj — weź więcej pieniędzy, a mniej maneli.

◀ Z KOSZEM ▶

Kiedy słyszysz słowo „motocykl”, jaki obraz staje ci przed oczami? Cruiser, ścigacz, ciężki motocykl turystyczny, szosowe enduro, enduro? Możliwości jest wiele, ale tak czy owak prawdopodobnie mówiąc „motocykl” masz na myśli pojazd jednośladowy. Jasne, widywałeś w życiu wózki boczne i trójkołowce, ale może nigdy nie pomyślałeś o tym, że to także są motocykle.

Większość motocyklistów patrzy na maszyny z wózkami bocznymi z mieszanką ciekawości i obrzydzenia. Padają żarty na temat „podpórek dla początkujących”, „wózków dla starszków”. Wielu z nas nie rozumie, po co ktoś przy zdrowych zmysłach psuje porządną motocykl dodając mu trzecie koło. Z drugiej strony wielu kierowców nie rozumie, dlaczego ktoś przy zdrowych zmysłach wybiera jednośląd zamiast uczciwego samochodu — więc może to po prostu kwestia uprzedzeń... Oczywiście motocykl z wózkiem bocznym ma kilka słabych punktów. Taszczenie ze sobą dodatkowego ciężaru pochłania część mocy silnika; dziwnie się toto prowadzi; koszyk sprawia, że pojawiają się dodatkowe obciążenia i napięcia ramy, zawieszania i kół. Co gorsza, zamontowanie wózka w większości przypadków powoduje wygaśnięcie gwarancji twojego nowego motocykla. Dlaczego więc wielu motocyklistów pakuje się w takie kłopoty?

Częstym i bardzo praktycznym powodem jest możliwość bezpieczniejszego i wygodniejszego przewożenia pasażera. Kiedy jesteś młodym singlem, zakładasz, że dzie-



Motocykl z koszem, choćby takie fabryczne BMW, pozwala zabrać na wyprawę również rodzinę

ci to nie twój problem. Ale prędzej czy później, jeśli tylko założysz rodzinę, staniesz przed wielkim dylematem wielu motocyklistów: dzieci czy motocykl? Większość rodziców zdaje sobie sprawę z tego, że wożenie dzieci na tylnym siodełku nie jest najbezpieczniejszym rozwiązaniem. A zatem? Niektórzy ignorują ryzyko i wsadzają maluchy na siodło. Inni sprzedają motocykl albo odstawiają go do garażu, gdzie stoi i kurzy się, aż dzieci podrosną. Jeszcze inni zostawiają dzieciaki z opiekunką i oddają się ulubionemu hobby, walcząc z poczuciem winy. Tymczasem motocykl z koszem umożliwi zabranie na wyprawę całej rodziny. Bez niepotrzebnego ryzyka, poczucia winy czy konieczności zrezygnowania z jazdy.

Innym powodem, dla którego niektórzy przekonują się do wózków bocznych, jest stabilność tak wyposażonego motocykla. Tak, lęk przed rozbiciem szybkiej sportowej maszyny (i siebie) po najechaniu na plamę rozlanego oleju jest jak najbardziej racjonalny. Motocykliści mieszkający w surowszych klimatach często odstawiają maszyny do garażu na całą zimę, bo nie bawi ich ciągła walka o utrzymanie się w pionie na śliskiej drodze. Tymczasem z dołączonym koszem można jeździć nawet po mokrych czy oblodzonych drogach bez ryzyka wywrotki. Ostatnio modne jest dołączanie wózków bocznych z wysokimi błotnikami na terenowych oponach do szosowych enduro, a potem jeżdżenie takim pojazdem po lasach i pustkowiach. Organizowane są nawet specjalne rajdy terenowe dla takich maszyn.

Osobom mniej sprawnym fizycznie wózek boczny umożliwi zatrzymanie motocykla bez konieczności podpierania się nogą. Wielu motocyklistów w starszym wieku odkrywa, że maszyna z koszem to dobra metoda kontynuowania życiowej pasji także wtedy, kiedy nogi nie są już dosyć silne, aby utrzymać ciężar stojącego motocykla. Pamiętaj, większość z nas starzeje się średnio o rok w ciągu każdego kolejnych 12 miesięcy! Kiedy przyjdzie taki czas, że zaczniesz mniej chętnie wsiadać na motocykl, bojąc się, że łatwo możesz go przewrócić — pomyśl o wózku bocznym.

Wózek może być także wygodną metodą przewożenia dużej ilości bagażu, sprzętu kempingowego, a nawet większych ładunków. Zdarzyło mi się wieść w ten sposób połówkę cielaka, szafkę na akta z pięcioma szufladami, Kuchenkę, ładunek drewna do kominka. W USA można nawet spotkać sprzedawców lodów czy kawy, którzy jeżdżą na motocyklach, a w koszu mają sprzęt i „sklepik”.

Niezależnie jednak od wszystkich praktycznych powodów, wielu z nas decyduje się na motocykl z wózkiem po prostu dlatego, że jazda na nim jest niezwykle widowiskowa. Miło jest jechać przez osiedle na takim nietypowym pojeździe, kiedy sąsiedzi uśmiechają się i machają do nas rękami. Wielu ludzi, którzy krzywo patrzą na jednoślady, akceptuje motocykle z koszami do tego stopnia, że zatrzymują się, żeby wymienić z jego kierowcą pozdrowienia i uprzejmości. To znakomita zabawa — zabrać na przejażdżkę w koszu jakiegoś zatwardziałego wroga motocykli i patrzeć, jak coraz szerzej się uśmiecha albo zaprosić na wyprawę 80-letnią babcie, która potem długo będzie opowiadać, że już dawno nie czuła się tak młodo...

Poza tym, wielu z nas po prostu lubi nowe wyzwania. Skoro nauczyliśmy się już dobrze jeździć na zwykłym motocyklu, chcemy teraz spróbować czegoś nowego. Oczywiście sportowy samochód też jest kuszącą propozycją, ale to nie jest motocykl! A maszyna z wózkiem bocznym to jednak motocykl, co by nie mówić. Siedzisz odkryty, czujesz pęd powietrza, trzymasz motocyklową kierownicę, kręcisz manetką gazu. Oczywiście najpierw trzeba nauczyć się, jak prowadzić ten dziwny niesymetryczny pojazd, nieprzypominający niczego innego — ale mówię ci, naprawdę warto.

Ale to się nie pochyla na zakrętach!

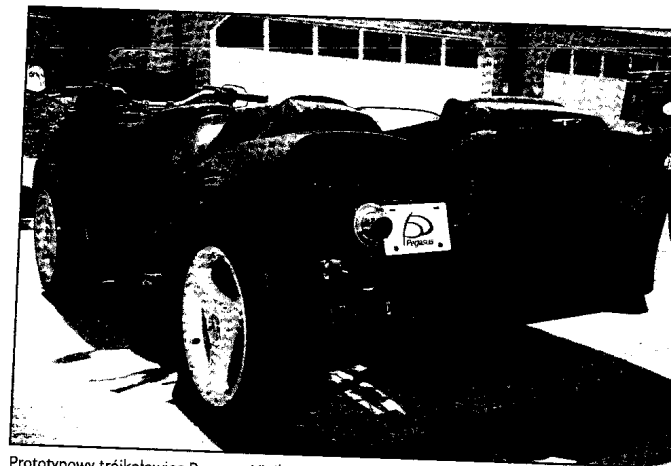
Ci z nas, którzy jeżdżą tylko na jednośladach uważają, że brak możliwości pochylenia maszyny na zakręcie odbiera całą przyjemność z jazdy. Konstruowano nawet specjalne wózki boczne i systemy zamocowań, które umożliwiały pochylanie motocykla, ale nie zdobyły sobie one większej popularności. Dlaczego? Dlatego, że jazda na motocyklu ze zwykłym „sztywnym” koszem, choć znacznie się różni, daje tyle samo przyjemności co prowadzenie jednoślada. Warto poczuć ten dreszczyk emocji, kiedy prowadzi się takiego trójkołowca przez ostry zakręt albo pędzi się w dół nieurwardzoną drogą, starając się nie fiknąć koźła.

Warto także pamiętać o tym, że ucząc się jeździć z wózkiem bocznym, nie musisz wcale rezygnować z „normalnego” motocykla. Jeśli masz jeden motocykl, możesz dołączać do niego wózek i odłączać go, kiedy zechcesz przejechać się samotnie. Bardziej praktycznie byłoby jednak mieć dwie maszyny — jedną z koszem, a drugą do jazdy solo. To przy okazji znakomity pretekst, żeby zafundować sobie nowy motocykl.

Trójkołowce są zbyt wolne!

Fakt — jeśli porównasz motocykl z koszem z 1949 r. z nowoczesnym jednośladem, to ten pierwszy rzeczywiście będzie wyglądał na powolny i niezdatny. Jednak są różne motocykle — począwszy od antyków z wiklinowymi koszami, a skończywszy na egzotycznych trójkołowcach z centralnie umieszczoną kierownicą, skręcanym trzecim kołem albo możliwością kierowania wszystkimi trzema kołami, ABS i elektrycznie opuszczanymi szybami. Niektóre z produkowanych w Europie motocykli z koszami mogą na zakrętach mierzyć się z najlepszymi jednośladami — i to bez ryzyka wywrotki.

Są nawet sportowe trójkołowce, takie jak Pegasus, o osiągnięciach sportowego samochodu i wyglądzie motocykla. Firma Hannigan wyprodukowała pojazd o nazwie Tri Car, w którym tylne „lewe” koło jest wysunięte w lewo dla zrównoważenia ciężaru, jak w klasycznych trójkołowcach, ale kosz wygląda, jakby był doczepiony, jak zwykły wózek boczny. Z kolei kanadyjski T-Rex to nisko zawieszony symetryczny trójkołowiec zbudowany na podwoziu motocykla Suzuki. Jeśli masz trochę wyobraźni i umiejętności inżynierskich, możesz zbudować prawdziwą raketę na trzech kołach.



Prototypowy trójkołowiec Pegasus Vigilante. Niestety, nie produkują go seryjnie, ale wyobraź sobie, jak można by na czymś takim zaszaleć...

Rzut oka w przeszłość

Motocykle z wózkami bocznymi mają równie długą historię jak jednoślady. Pierwszy „motocykl” zbudowali w 1884 r. w Niemczech Gottlieb Daimler i Wilhelm Maybach. W 1895 r. we Francji budowano już trójkołowce. W krótkim czasie na świecie powstało wiele fabryk produkujących motocykle. Niemal wszystkie miały w swojej ofercie także wersje z koszami, a przynajmniej umożliwiały montaż koszy do ram swoich maszyn.

Za „dawnych, dobrych czasów” mężczyźni dosiadali motocykli w bryczesach, ale kobiety zwykle jeździły ubrane w długie suknie. Jeśli zatem motocyklista chciał zabrać na przejażdżkę swoją damę, musiał doczepić do motocykla „krzesło”. Początkowo rzeczywiście były to „krzesła” — najstarsze kosze konstruowano z... wikliny, tak samo, jak zwykłe meble, tyle że na kołach.

Pod koniec II wojny światowej wszyscy zakochali się w samochodach. Kosze powędrowały do zakurzonych szop albo do muzeów. W latach 50. jeździło jeszcze trochę motocykli z wózkami bocznymi, ale wiodący japońscy producenci zajmowali się wyłącznie produkcją jednośladów, a pozostali poszli wkrótce w ich ślady. Do 1970 r. nawet BMW produkowało już tylko „zwykłe” motocykle bez możliwości dołączenia



Zabytkowe motocykle z wózkami bocznymi, to łakomy kąsek dla kolekcjonerów. Obiektem pożądania może być unikatowy motocykl DKW SB500 z 1934 r. z wózkiem Steib 28a z 1935 r.

wózka. Przez długie lata tylko Harley-Davidson w USA oraz kilka fabryk w Rosji, na Ukrainie, w Chinach, a także w Czechosłowacji i Polsce, nadal sprzedawało motocykle z wózkami bocznymi.

To jednak nie przeszkadzało entuzjastom. Samodzielnie dołączali wózki domowej roboty do najróżniejszych modeli motocykli, nie przejmując się opiniami konstruktorów i fabrycznymi ostrzeżeniami. Kosze nie zniknęły z dróg, a ostatnio z powrotem robią się popularne. Dziś można kupić najróżniejsze ich rodzaje, produkowane na całym świecie. W Europie — zwłaszcza w Wielkiej Brytanii — jest wiele firm specjalizujących się w produkcji wózków bocznych i związanego z nimi wyposażenia: specjalnych kół, wzmocnionych ram, systemów połączeń.

Od czego zacząć

Kupno i montaż kosza może stanowić nie lada wyzwanie dla osoby, która zajmuje się tym po raz pierwszy. Wózki boczne są na tyle mało popularne, że niewielu jest w tej dziedzinie prawdziwych fachowców mogących służyć pomocą. Co gorsza, wśród samych motocyklistów krąży wiele kompletnie fałszywych opinii i informacji. Nawet sprzedawca motocykli czy twój mechanik mogą okazać się w tej dziedzinie kompletnymi ignorantami, którzy nie tylko nie potrafią ci pomóc, ale nawet doradzić, gdzie szukać pomocy. Trudno znaleźć dealera, który znałby się na rzeczy — większość z nich koncentruje się na motocyklach szosowych, enduro, terenowych quadach czy nawet skuterach śnieżnych. Nie wiedzą, nie pomogą, nie doradzą. „Nie interesuje pana ten wspaniały ścigacz? To może ma pan ochotę na skuter... wodny? Albo motocykl — zabawkę dla dziecka?”

Najlepsze, co można zrobić w tej sytuacji, to znalezienie salonu lub sprzedawcy specjalizującego się w motocyklach z wózkami. Można także rozejrzeć się za klubem

motocyklowym zrzeszającym miłośników takich maszyn. Doświadczeni „koszowcy” na pewno doradzą i pomogą. Zanim wybierzesz najlepsze dla siebie rozwiązanie, może umów się z członkiem takiego klubu i weź udział w „koszowej” wyprawie, gdzie będziesz mógł przyjrzeć się różnym modelom i technikom. Szybko przekonasz się, że większość miłośników koszy to „zwierzęta stadne”, które chętnie podzielą się z tobą doświadczeniem i dobrą radą. Może nawet pozwolą przejechać się na swoich maszynach? Złoty „koszowców” to otwarte rodzinne imprezy. Motocyklista na jednoślądzie także będzie na nich mile widziany.

Kompletowanie sprzętu

Skompletowanie wózka bocznego i osprzętu do niego przypomina wyprawę w poszukiwaniu zaginionego skarbu. Nie da się po prostu pojechać do najbliższego sklepu z motocyklami i kupić modelu, który nam odpowiada. Musisz być pomysłowy, ciekawy świata i uparty, żeby poskładać wszystkie kawałki tej układanki. Naprawdę warto znaleźć fachowca, który zna się na wózkach bocznych. Jeżeli nawet oznacza to konieczność wyprawy na drugi koniec kraju. Tacy specjaliści wiedzą, gdzie można znaleźć poszczególne części i dodatki, czasami sami zajmują się produkcją różnych łączników, zaczepów czy złączek potrzebnych, aby przymocować wybrany przez Ciebie kosz do konkretnego motocykla.

Jeśli chcesz dołączyć wózek do motocykla, którym jeździsz na co dzień, pamiętaj, że musi on pasować do twojej maszyny rozmiarami i ciężarem. Jeśli uda ci się kupić okazjnie za grosze lekki kosz, a twój motocykl to ogromny ciężki cruiser, całość będzie źle się prowadzić i jazda nie sprawi ci żadnej przyjemności. Najgłośniej mówiąc masa wózka bocznego powinna stanowić do 30% masy samego motocykla.

Podłączenie

Podłączenie wózka do motocykla nie jest tak proste jak dołączenie zwykłej przyczepy do samochodu. Połączenie musi być na tyle mocne, żeby wytrzymało obciążenia powstające w czasie hamowania czy na zakrętach. Standardowe mocowanie kosza do motocykla opiera się na czterech punktach: dwóch w dolnej części ramy, dwóch w górnej.

Niektórzy producenci wózków bocznych zakładają, że ich sprzęt będzie używany z konkretnym modelem motocykla, toteż produkują specjalne „idiotoodporne” połączenia przeznaczone właśnie do konkretnych maszyn. Na przykład firma Liberty Sidecars produkuje wózki boczne dla poszczególnych modeli Harleya-Davidsona. Instalacja takiego wózka na odpowiednim motocyklu jest prosta, wszystko pasuje jak ulał. Z kolei sieć Ural America kompletuje motocykle i kosze produkowane w Rosji.

Najlepszym wyjściem dla początkującego jest kupno używanego motocykla z wózkiem bocznym od „koszowca”, który przesiada się na inny model. W ten sposób możesz wejść w posiadanie gotowego pojazdu, na którym od razu można zacząć ćwiczyć. Jeśli trzy kółka spodobają ci się, będziesz już miał doświadczenie i łatwiej będzie ci wybrać odpowiedni sprzęt. Używane motocykle i kosze można kupić w wielu komi-sach i od prywatnych kolekcjonerów.

Kiedy przyglądasz się wózkom bocznym używanym przez innych motocyklistów, być może dziwisz się ich wyglądowi: po co te uduziwione przody, koła różniące się od kół motocykla, dodatkowe amortyzatory i inne „bajery”? Otóż te „bajery” zwykle

mają za zadanie poprawiać sterowność całego pojazdu. Na przykład przednie zawieszenie motocykla z wahaczem pchanym nie tylko wygląda ciekawiej niż zwykły teleskop, ale też ułatwia kierowanie. Nie musisz przerabiać swojego motocykla, żeby dołączyć do niego kosz, ale niektóre przeróbki naprawdę znacznie ułatwiają życie.

Pierwsza ważna lekcja: dołączenie wózka bocznego do zwykłego motocykla daje w efekcie zupełnie nowy pojazd o całkiem innej dynamice niż jednośląd. Tak, to ten sam motocykl z tą samą rejestracją, ale ten motocykl stał się właśnie dwuślądem i zupełnie inaczej się go prowadzi. Doświadczony motocyklista, który wybiera się na przejażdżkę tym nowym pojazdem bez żadnego przygotowania, może przeżyć prawdziwy szok.

Nauka jazdy

Jeśli to jeszcze do ciebie nie dotarło: prowadzenie motocykla z koszem wymaga specyficznych umiejętności, a zanim je przyswoisz, na pewno popełnisz wiele błędów. Jeśli nigdy przedtem nie jechałeś czymś takim, dobrze byłoby najpierw przećwiczyć kilka rzeczy z dala od ruchliwej drogi i ulicznych latarni. Kiedy trochę poćwiczysz i nauczysz się kilku podstawowych technik, twój motocykl okaże się nagle łatwy w prowadzeniu. A jeśli ci się to spodoba, pamiętaj, że przesiadanie się z jednoślądu na trójkołowca i z powrotem nie jest żadnym problemem — podobnie, jak korzystanie na zmianę z motocykla i samochodu.

Pamiętamy, że „zwykły” motocykl, aby skręcić, musi się pochylić, a pochylamy go przez przeciwnskręt. Chcesz skręcić w lewo, przednie koło idzie najpierw w prawo. Motocykl z wózkiem nie pochyla się w skręcie. Chcesz skręcić w lewo, kierujesz przednie koło w lewo. Proste? Nie zawsze. Dla doświadczonych motocyklistów przyzwyczajonych do dynamiki jednoślądu, początkowo jest to bardzo trudne. Dopiero po pewnym czasie mózgowi udaje się wyłączyć odruchy i przestawić na nowy sposób myślenia. Dlatego również doświadczeni jeźdźcy mogą początkowo źle się czuć na trójkołowcu i dlatego też powinni poćwiczyć, zanim wyjadą nim na szosę.

Żeby było jeszcze ciekawiej, na motocyklu z wózkiem bocznym inaczej skręca się w lewo, a inaczej w prawo, przyspieszanie i hamowanie wiążą się z dodatkową pracą kierownicą, a motocyklista musi umieć prowadzić tego dziwnego zwierza także na dwóch kołach! Okazuje się, że umiejętności i doświadczenie zdobyte na „zwykłym” motocyklu wcale nie pomagają prowadzić maszyny z wózkiem. Choćbyś jeździł od lat, kiedy pierwszy raz dołączasz kosz, jesteś zielony.

Kursy jazdy?

Większość szkół jazdy proponuje dwa poziomy kursów motocyklowych: podstawowy i zaawansowany. Niestety, żaden z nich nie obejmuje nauki jazdy z wózkiem bocznym czy na trójkołowcu, oba przeznaczone są dla kierowców jednoślądów. Kursy dla motocyklistów chcących jeździć na trzech kołach spotyka się bardzo rzadko.

USCA

W Stanach Zjednoczonych istnieje USCA, United Side Car Association (Stowarzyszenie Użytkowników Motocykli z Wózkami Bocznymi), które opracowało specjal-

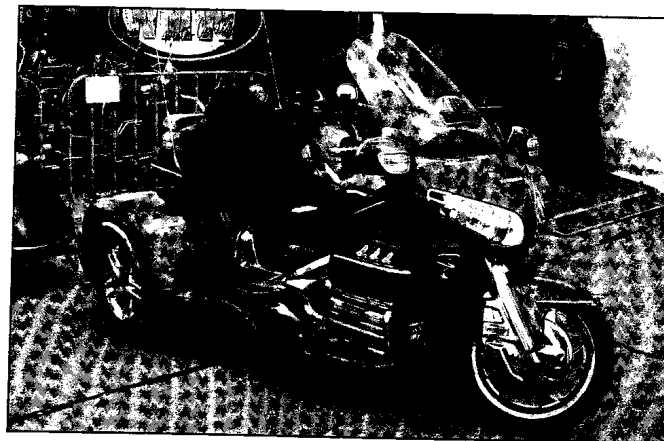
ny program szkolenia zwany Sidecar Safety Program (SSP — program bezpiecznej jazdy dla motocykli z koszami). Program ten działa niezależnie od Motorcycle Safety Foundation, choć wielu instruktorów SSP posiada także certyfikaty MSF.

W USA można kupić książkę pt. „Driving a Sidecar Outfit” (Prowadzenie motocykla z wózkiem bocznym), w której zamieszczono zarówno teorię, jak i praktyczne ćwiczenia. To kompletny samouczek, zawierający także program szkolenia instruktorów jazdy na trójkołowcach. Kursy dla „koszowców” spotyka się rzadko. Jeśli na jakiś trafisz, szybko z niego skorzystaj. Jeśli myślisz poważnie o motocyklu z koszem albo jesteś po prostu ciekawy, naprawdę warto kupić tę książkę.

Kopalnią wiedzy na ten temat jest angielskojęzyczna strona internetowa poświęcona temu zagadnieniu — www.sidecar.com.

Motocykl z koszem czy trajka?

Trójkołowce budowane na bazie motocykli są w prowadzeniu i dynamice bardzo podobne do motocykli z koszami o podobnej wielkości. Najpopularniejsze powstają przez zastąpienie tylnego koła dużego motocykla — na przykład Hondy Gold Wing — osią z dwoma kołami i mechanizmem różnicowym. Trajki pokonują zakręty niemal tak samo jak motocykle z wózkami, wykazując przy tym zadziwiająco odporność na „zadzieranie” zewnętrznego koła. Są tak samo stabilne, natomiast pasażer siedzi tu nie z boku, lecz za kierowcą, co może być zaletą lub wadą — w zależności od pasażera. Trzeba jednak zauważyć, że „klasyczny” wózek boczny lepiej chroni pasażera i daje mu większe pole widzenia bez konieczności wychylania się zza pleców kierującego, a to niewątpliwie ma duże znaczenie przy przewożeniu dzieci. Odpowiednio duży motocykl z wózkiem bocznym może przewozić nawet cztery osoby — dwoje dorosłych na siodle i dwoje dzieci w koszu.



Trójkołowce oparte na konstrukcjach znanych motocykli — takich jak Honda Gold Wing — są ostatnio bardzo modne, ale sama idea motocykla na trzech kołach nie jest wcale nowa. Na zdjęciu trajka wykonana przez firmę BMW z Jasła

Trajkę prowadzi się symetrycznie. Nie ma różnicy między skrętem w prawo i w lewo, co jest wygodne, zwłaszcza w przypadku dużych i ciężkich motocyklistów. Z kolei odpowiednio wyposażony wózek boczny umożliwia choćby przewożenie osoby na wózku inwalidzkim. Duże trójkołowce z mechanizmem różnicowym jak w samochodzie i dużymi kołami bardziej podskakują na wybojach, bo proporcjonalnie większa część ich masy nie jest amortyzowana. Motocykl z koszem ma niezależne zawieszenie, więc jedzie się nim wygodniej, zwłaszcza po nierównym terenie, choć z kolei wymaga więcej wprawy od kierującego ze względu na niesymetryczne prowadzenie.

Zarówno trajki, jak i motocykle z koszami rejestruje się jako motocykle⁹.

Koszty przerobienia zwykłego motocykla na trójkołowiec albo przygotowania go do dołączania wózka są bardzo podobne.

To nie wszystko

Oczywiście nie próbuję ci wmawiać, że to już wszystko, co powinieneś wiedzieć o motocyklach z koszem. Ważnych informacji jest pewnie dwa razy tyle co w przypadku „zwykłych” motocykli, a ja tylko zasygnalizowałem istnienie tego zjawiska. Jeśli wszystkie te informacje o składaniu do kupy tych dziwnie prowadzących się pojazdów, o poślizgach bez wywrotek i jeździe po lodzie zupełnie cię nie ruszają — cóż, widać nie jesteś stworzony do podróżowania na trzech kołach.

Ale jeśli w czasie czytania tego rozdziału coś poruszyło twoją wyobraźnię — daj temu dojrzeć. Większość trójkołowych motocyklistów „wózkowy wirus” zaatakował dopiero po trzech latach inkubacji. Bądź zatem ostrożny przyglądając się motocyklowi z koszami czy rozmawiając z ich miłośnikami. Ten wirus jest zaraźliwy i nieuleczalny.

► KONIEC WSPÓLNEJ PODRÓŻY ◀

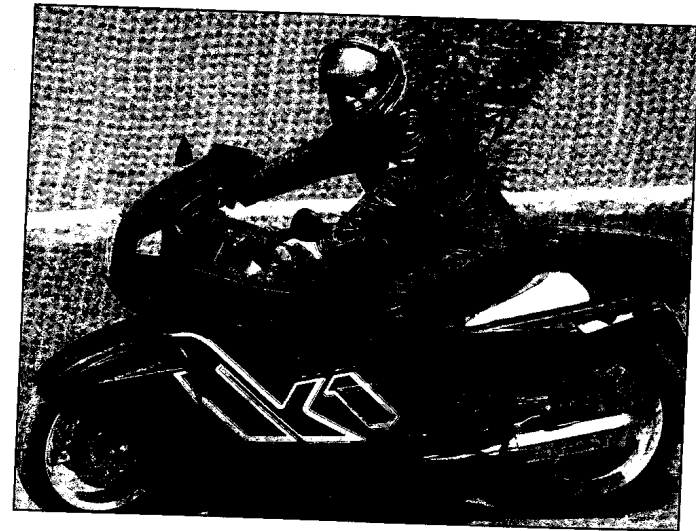
Jak każda motocyklowa wyprawa, także nasza wspólna przejażdżka wiodła różnymi drogami. Wiele z nas pozwoliła czegoś się nauczyć i — mam nadzieję — podsunęła kilka nowych ciekawych pomysłów. Zaczęliśmy ją od uczciwego przyjrzenia się ryzyku i niebezpieczeństwom związanym z jazdą na motocyklu, a potem jechaliśmy przez wiele istotnych tematów, dających możliwość podniesienia umiejętności i wiedzy. Od ciebie zależy, czy wykorzystasz te informacje, zignorujesz je, czy też może dodasz do nich własne doświadczenie i wiedzę.

To koniec naszej wspólnej podróży, ale dopiero początek długiej drogi do osiągnięcia prawdziwej doskonałości w prowadzeniu motocykla. Moją sugestią na koniec: żeby ta wspólna podróż przyniosła jeszcze więcej owoców, staraj się dzielić swoją wiedzą z mniej doświadczonymi motocyklistami. Być może odkryjesz to co ja — że dyskusje o dynamice motocykla toczone nocą przy ognisku, schematy rysowane na serwetkach w przydrożnych barach czy pisanie artykułów na ten temat także są częścią procesu zdobywania doświadczenia. Zawsze dostajesz więcej niż dajesz innym.

Koniec podróży, przed tobą już tylko okładka. A może zatoczyliśmy koło i jesteśmy z powrotem w punkcie wyjścia, gotowi do wyruszenia w przeciwną stronę?

Tak czy owak — dziękuję za wspólną jazdę.

David L. Hough



PRZYPISY

1. (str. 10)

W oryginale, po angielsku tytuł cyklu, jak i całej książki brzmi: „Proficient Motorcycling”;

2. (str. 23)

W Polsce nikt nie przeprowadzał analizy wypadków motocyklowych na taką skalę jak Harry Hurt w Stanach Zjednoczonych. Co więcej, ze względu na niewielki odsetek udziału jednośladowców w ogóle wypadków w naszym kraju, policja nie prowadzi oddzielnych „motocyklowych” statystyk.

Jednak pewne dane, w ograniczonym wymiarze, można uzyskać. Poniżej zaprezentowane są informacje zbierane przez Tomasza Tomaszewskiego, dziennikarza zajmującego się tematyką motocyklową, na podstawie informacji udostępnionych przez Wydział Prasowy oraz Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

W ciągu kilku ostatnich lat ilość wszystkich wypadków na drogach liczona dla każdego roku nie różni się od siebie znacząco. Zmiany są kilkuprocentowe. Dotyczy to zarówno ogółu wypadków, jak i liczby zabitych, rannych oraz odsetka udziału motocyklistów. I tak w roku 2001 wydarzyło się 53799 wypadków, a w roku 2002 — 53559. Rannych i zabitych (2001) było odpowiednio 68194 i 5534 osób. W 2002 r. — 67498 i 5827.

W 2001 r.: niemal co drugi wypadek (24.227 — 45%) to zderzenie się pojazdów w ruchu. Skutkowało to aż 42,2% (2.332 osoby) zabitych i 51,5% (26.608 osób) rannych. Przyczyny: (79,7% zdarzeń zostało spowodowanych przez kierowców) — niedostosowanie prędkości do warunków na drodze (12.117 wypadków; 1.711 zabitych; 18.233 rannych); nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (9.915 wypadków; 567 zabitych; 13.755 rannych); kolejne błędy to nieprawidłowe wyprzedzanie, omijanie, wymijanie, skręcanie i cofanie. Istotną przyczyną wypadków jest alkohol — 12% wypadków (w 2002 r. wykryto 11787 przypadków kierowania „po spożyciu”). Znaczenie w tej statystyce mają również „spotkania” ze zwierzętami — 2 zabitych i 156 rannych w 118 wypadkach.

W 2001 r. najwięcej wypadków miało miejsce w październiku i sierpniu (po ok. 10% ogólnej liczby), najbezpieczniejszym miesiącem okazał się luty. Najbardziej niebezpiecznym dniem dla kierowców jest piątek. Zdecydowanie duża część wypadków (34,6%) wydarza się w godzinach 15-20.

Rokrocznie udział pojazdów jednośladowych w wypadkach drogowych stanowi 1,5-1,8%, co oznacza ponad tysiąc zdarzeń. Na przestrzeni lat maleje liczba wypadków i zabitych, ale liczba rannych rośnie. Rok 2001 przyniósł 1006 wypadków spo-

wodowanych przez kierowców motocykli. Zginęło 143 motocyklistów (liczba ok. 140 zabitych powtarza się na przestrzeni lat), 1173 zostało rannych. Liczby te w odniesieniu do podanych powyżej stanowią: 1,87% ogółu wypadków, 2,6% ogółu zabitych, 1,7% ogółu rannych. Każdy wypadek motocykla pociąga za sobą średnio 1,2 osoby ranne, czternaście osób na sto ginie. Główna przyczyna wypadków z udziałem motocyklistów: rażące niestosowanie się do ograniczeń prędkości.

3. (str. 24)

Nieprzetłumaczalna gra słów. Angielski wyraz „hurt” znaczy również: ból, zranienie, uszkodzenie ciała.

4. (str. 33)

W Polsce kursów uczących zaawansowanych technik jazdy na motocyklu, a nie podstaw na prawo jazdy kategorii A, jest jak na lekarstwo. W zasadzie jedynymi tego typu szkołami działającymi od kilku lat są: Grupa Instruktorów Motocyklowych działająca pod Warszawą (www.motoszkola.pl), Fundacja Motocyklowa Promot w Szczecinie (www.fundacja-promot.org.pl) oraz Din Ven Bike w Poznaniu (www.kursmotocyklowy.pl).

5. (str. 130)

Lokalne prawo wielu stanów w kraju ojczystym autora książki pozwala na posiadanie broni.

Obecnie 30 stanów, czyli 48% ludności USA (120 mln osób), posiada praktycznie niczym nieograniczone prawo noszenia broni. Broń posiada ok. 60-65 mln osób, w tym 30-35 mln — broń krótką. Rocznie notuje się ok. 2,1 mln przypadków używania broni w celach obrony — na podstawie danych Biura Studiów i Analiz Sejmu RP.

6. (str. 166)

W Polsce zdarza się to rzadko, ale w USA, w realiach ogromnych farm, jest dosyć powszechne. W Europie można zetknąć się z takimi sytuacjami na Wyspach Brytyjskich, szczególnie w Szkocji i Irlandii, gdzie owce pasą się na nieogrodzonych terenach i często wychodzą na drogi. Na północy Finlandii, Norwegii i Szwecji do codzienności należy przekraczanie dróg przez renifery.

7. (str. 200)

Paul Revere — bohater wojny o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Jadąc całą noc dotarł z Bostonu do Massachusetts i zdążył ostrzec kolonistów o zbliżających się angielskich żołnierzach. Potyczka między kolonistami a żołnierzami uważana jest za pierwszą bitwę wojny o niepodległość USA.

8. (str. 207)

Na potrzeby niniejszej książki redakcja wydawnictwa zapytała dwóch policjantów z drogówki o polskie uwarunkowania „jazdy po linii.” Obaj potwierdzają, że oficjalnie jest to zabronione. Powołują się na art. 24 ustęp 3 obowiązującej ustawy Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. Artykuł ten mówi: „Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu przejeżdżać z lewej strony wyprzedzanego pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 4, 5 i 10”.

Ustęp 4 odnosi się do wyprzedzania pojazdów szynowych: „Pojazd szynowy może być wyprzedzany tylko z prawej strony, chyba że położenie torów uniemożliwia takie wyprzedzanie lub wyprzedzanie odbywa się na jezdni jednokierunkowej”;

Ustęp 5 brzmi: „Wyprzedzanie pojazdu lub uczestnika ruchu, który sygnalizuje zamiar skręcenia w lewo, może odbywać się tylko z jego prawej strony”;

A ustęp 10: „Dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 i 7:

- 1) na jezdni jednokierunkowej,
- 2) na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku”.

Policjanci zwracają jednak uwagę na to, że w praktyce interpretacja „jazdy po linii” wygląda nieco inaczej. Obaj podkreślają, że takie działanie motocyklisty jest dopuszczalne, jeśli nie stwarza on „zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Ustawa jednak nie określa dokładnie, czym jest „zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego”. W praktyce więc wiele zależy od funkcjonariusza, na którego trafimy. Pytani przez nas policjanci podkreślają, że „jazda po linii” w korku ulicznym (gdymotocyklista nie porusza się z nadmierną prędkością, raczej nie powinna być postrzegana przez ich kolegów, jako łamanie przepisów i raczej jest tolerowana. Inne reakcje może powodować „jazda po linii” w normalnym ruchu — w mieście czy poza terenem zabudowanym. Pozostaje jedynie pytanie, jak „jazda po linii” postrzegają inni uczestnicy ruchu drogowego — kierowcy samochodów...

9. (str. 224)

W Polsce obowiązują takie same przepisy.