

BIKES...



...uważaj Chłopie

**James R. Davis**

**Aquaplaning** - niebezpieczeństwo przy szybkiej jeździe na mokrej nawierzchni

**Ciśnienie w oponach** - bardziej czule na temperaturę niż myślisz.

**Czego nie uczą na kursie jazdy** - porady doświadczonego kierowcy

**Czym nie są amortyzatory** - dokładne omówienie, do czego właściwie służą.

**Dynamika wywrotki highside** - dokładne omówienie jak to się dzieje i jak temu zapobiec

**Elastyczne hamowanie** - doskonały artykuł Hoddy Hodsona

**Gmole** - czasem bardziej szkodzą niż pomagają

**Jazda na końcu grupy** - zadanie dla najlepszego, najbardziej doświadczonego i najlepiej wyposażonego.

**Kanał pomocy CB Radio** - napewno nie 9, prawdopodobnie nie 1

**Kaski** - zbawienne czy niebezpieczne? - normalka czy ekstremizm?

**Kontrola swojego pasa ruchu** - dwa koła do tego wystarczą.

**Kółki do opon** - mało znane fakty, które jednak są ważne

**Krem z filtrem UV może Cię zabić** - naprawdę!

**Nadmierne zużywanie się przedniej opony** - lista przyczyn

**Nauczyć nowicjusza składania się w zakręt** - pomocne rady właściwie dla wszystkich

**Niektórzy mogą być uzbrojeni** - zawsze grzecznie i uprzejmie.

**Obsługa motocykla na długo zanim ruszysz w trasę** - nawet najlepsi mechanicy popełniają błędy.

**Parkowanie na noc** - podpórka boczna czy podstawka centralna, przykrywać czy nie?

**Podpórka boczna** - zasady postępowania

**Policjanci na motocyklach to niezbyt dobry wzór** - muszą robić za dużo rzeczy na raz.

**Pouczenia dla nowego pasażera przed jazdą** - on (ona) jest SZEFEEM ale Ty ustalasz zasady.

**Rozruch motocykla na mrozie** - powinieneś to wiedzieć jeśli masz "mokre" sprzęgło.

**Skóra jest NAPRAWDĘ warta swej ceny** - 20 razy trwalsza niż jeans.

**Sposób "Na kumpla"** - gdy padnie ładowanie, ciągle możesz dojechać do domu.

**Sposób hamowania** - zależy od prędkości.

**Wywrócenie motocykla to nie grzech** - ale jest nim pozostanie POD motocyklem.

**Zaczynamy od najważniejszego** - to naprawdę sprawa życia lub śmierci.

**Zamykanie drzwi** - przykład dobrego opanowania jazdy na końcu grupy

**Zasada, dzięki której przeżyjesz na drodze** - skrzyżowania

**Zdrętwiałe palce** - szybka pomoc z Twojej podręcznej apteczki.

**Kawa: jeśli jej mocno potrzebujesz** - zatrzymaj się - używki nie zastąpią odpoczynku.

**Czy wiesz co jest najbardziej niebezpieczne podczas jazdy we mgle?** - kto by pomyślał?

**"Namierzenie celu"** - wykorzystaj to, zanim wpakuje cię w kłopoty.

**Cień wie** - jaki się w nim diabeł czai.

**Bomba w Twoim bagażu** - wiesz gdzie?

**Stanie na podnóżkach** - NIE obniża środka ciężkości.

**Jazda na ulicach** - (uniknąć mandatu).

**Benzyna może sprawiać kłopoty** - zależy kiedy ją kupiłeś.

**Hamowanie** - liczymy na palcach...

**Oleje syntetyczne**

## Aquaplaning - niebezpieczeństwo przy szybkiej jeździe na mokrej nawierzchni

*Last updated by [Jj](#) on Saturday, 23/11/2002 - 20:32*

Zjawisko aquaplaningu powstaje na skutek toczenia się opon po mokrej nawierzchni przy odpowiednio dużej prędkości. Ruch musi następować na tyle szybko, aby opona nie miała wystarczająco dużo czasu, aby odprowadzić wodę na boki. W efekcie opona jest unoszona przez poduszkę wodną ponad powierzchnię asfaltu i następuje utrata przyczepności.

„Duża prędkość” jest tu oczywiście pojęciem względnym. Rodzaj bieżnika, jego głębokość, ciężar motocykla, ciśnienie w oponach, głębokość wody a nawet jej konsystencja (np. fakt czy woda jest silnie napowietrzona czy nie) - wszystko to ma wpływ na prędkość, przy której nastąpi aquaplaning. Można się spokojnie założyć, że przy każdej prędkości powyżej 100 km/h wystąpi aquaplaning, bez względu na inne okoliczności. Nie oznacza to jednakże, że 90 km/h jest prędkością bezpieczną.

Im szersza jest powierzchnia styku z nawierzchnią w stosunku do jej długości, tym wyższa będzie prędkość przy której wystąpi aquaplaning.

Są dwie generalne zasady, o których należy pamiętać, jeśli przydarzy ci się aquaplaning:

1. NIE hamuj
2. Nie próbuj skręcać, jedź prosto przed siebie

Chociaż nie przeszedłem żadnych formalnych szkoleń w tej materii, sugerowałbym abyś wcisnął dźwignię sprzęgła, co pomoże zmniejszyć twoją prędkość bez nadmiernego ryzyka wpadnięcia tylnego koła w poślizg. Myślę, że jest to jakiś pomysł, który może ci pomóc w trudnej sytuacji. Szczerze mówiąc, myślę, że jeśli przydarzy ci się aquaplaning masz dużą szansę na upadek, chyba, że utrzymasz swe przednie koło dokładnie w pozycji na wprost a sam aquaplaning będzie trwał dostatecznie krótko.

Przy tej okazji chcę podzielić się jeszcze jedną obserwacją dotyczącą opon. Weźmy na przykład oponę Dunlop K177, taką jak montowana na przednim kole nowego Goldwinga.

Przyglądając się bieżnikowi można zauważyć, że rowki wyrzeźbione są w taki sposób, aby odprowadzały wodę na boki, gdy opona toczy się w swoim naturalnym kierunku, zaznaczonym strzałką na jej bocznej powierzchni. Jednakże, nowsza opona Dunlop Elite II (K497) ma rowki bieżnika skierowane dokładnie w odwrotny sposób. Wtłaczają one wodę do środka, w kierunku centrum bieżnika. To NIE JEST najefektywniejszy sposób zmniejszania ryzyka aquaplaningu. Która z opon jest zatem bezpieczniejsza na mokrej drodze (większość nowoczesnych motocykli szosowych ma opony podobne do K491)?

Oczywiście, próbowałem znaleźć odpowiedź samodzielnie. W tym celu napisałem list do firmy Dunlop.

Oto zwięzła odpowiedź, jaką mi przesłali:” W wyniku przeprowadzonych prac badawczo-rozwojowych i testów opony Elite II opracowano wzór bieżnika, który zapewnia optymalną przyczepność na mokrej nawierzchni jak i podczas hamowania”.

Można stąd wysnuć kilka wniosków. Po pierwsze – projekt bieżnika jest kompromisem pomiędzy idealnym hamowaniem i dobrym odprowadzaniem wody. Po drugie – jeśli używasz nowszych opon, to weź pod uwagę, że mogą one gorzej sprawować się na mokrej nawierzchni niż stare – ogranicz zatem prędkość.

Nie uważam, że Dunlop popełnił błąd projektując opony w ten sposób. Myślę, że zachowanie opony podczas hamowania jest dużo ważniejsze niż jej odporność na aquaplaning. Zazwyczaj możemy wybrać prędkość z jaką poruszamy się po mokrej drodze, w przypadku hamowania awaryjnego zazwyczaj nie możemy wybierać, jak szybko powinniśmy się zatrzymać.

Odpowiedź firmy Dunlop nie usatysfakcjonowała mnie. Nadal nie wiem (ponieważ zostawili to moim domysłem), czy starsze opony są lepsze od nowych z punktu widzenia aquaplaningu.

Moim zdaniem powinno się dążyć do tego, aby przednie opony gwarantowały jak najlepsze hamowanie, a tylne były odporne na aquaplaning.

## **Ciśnienie w oponach - bardziej czule na temperaturę niż myślisz.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Monday, 21/10/2002 - 23:23*

Zbliża się zima i myślę, że warto przypomnieć zasady dotyczące utrzymania właściwego ciśnienia w oponach i wpływu temperatury na jego wartość.

Na bocznej stronie większości z waszych opon znajdziecie wytłoczoną zalecaną wartość ciśnienia (lub przynajmniej jego wartość maksymalną). Sugeruję, aby w celu przedłużenia żywotności opon starać się utrzymywać ciśnienie w pobliżu górnej granicy rekomendowanego przedziału (niezależnie od tego, co mówi instrukcja obsługi do waszego motocykla). Ciśnienie powinno być mierzone na zimnej oponie, to znaczy takiej, która nie była używana od kilku godzin.

Upływ czasu i temperatura zewnętrzna wpływają na ciśnienie w waszych oponach. Jest rzeczą normalną, że opona traci około 1 PSI ciśnienia w ciągu miesiąca (przyp. tłum.: około 0,07 Atm). Wahanie temperatury zewnętrznej mają jeszcze większy wpływ na ciśnienie. Ciśnienie w oponie może spaść o 1,8 PSI (0,13 Atm.) na każde 10 st. Celsjusza spadku temperatury.

Dla przykładu, jeżeli ciśnienie w oponie wynosiło 38 PSI (2,7 Atm) w ciepły (27 st. C) letni dzień, to sześć miesięcy później może ono spaść do 26 PSI (1,86 Atm) przy 6 stopniowym mrozie. Odpowiada to spadkowi o 6 PSI (0,42 Atm) przez sześć miesięcy oraz o kolejne 6 PSI z powodu spadku temperatury o 33 stopnie Celsjusza.

Przy ciśnieniu 26 PSI twoja opona jest znacznie niedopompowana - brakuje 12 PSI (0,84 Atm). A to jest niebezpieczne.

Oczywiście, z oponą jest wszystko w porządku przy takim spadku ciśnienia. To co tutaj opisałem dowodzi, że **NALEŻY** regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach (mniej więcej raz na tydzień), szczególnie w chłodne dni.

Tłumaczył: Jj

## Czego nie uczą na kursie jazdy - porady doświadczonego kierowcy

*Last updated by [Nikodem](#) on Wednesday, 16/10/2002 - 23:58*

Kursy nauki jazdy MSF (Motorcycle Safety Foundation - przyp. tłum.) muszą nauczyć ludzi, którzy (jak się powinno zakładać) nie mają żadnego doświadczenia z motocyklami wielu różnych ważnych rzeczy. I jako takie nie mają czasu poruszyć tematów zawartych w zebranych tu Poradach Motocyklowych, lub nie mają czasu na dokładne omówienie tych zagadnień w sposób, który tu przedstawiam. [Proszę jednakże nie uważać, że te Porady mają pozostawać w konflikcie z MSF lub ich naukami - jestem jednym z najbardziej zagorzałych propagatorów szkoleń MSF].

\* Podczas jazdy w pojedynkę lub na czele grupy należy dojeżdżając do szczytu wzniesienia odsunąć się od linii rozdzielającej pasy ruchu w przeciwnych kierunkach. W chwili, gdy zobaczymy nadjeżdżający z przeciwka pojazd, możemy nie mieć czasu na wykonanie uniku, jeśli pojazd ten przekroczyłby tę linię i jechał częściowo naszym pasem. (Właściwie tego uczą na kursie MSF - załączam to dla podkreślenia ważności tej porady).

\* Podczas jazdy w grupie daleko ważniejszym jest wyznaczyć najbardziej doświadczonego/przygotowanego kierowcę jako zamykającego niż jako prowadzącego grupę. Osoba ta będzie musiała jako pierwsza interweniować w razie wypadku, może obserwować umiejętności innych oraz wpływać na sposób jazdy grupy, a także będzie najczęściej pierwszą osobą zajmującą nowy pas ruchu dla grupy. Odpowiedzialność i zadania tej osoby są więc poważne i wymagają kogoś najlepszego - nie najgorszego z grupy.

Podczas jazdy w grupie zmiana pasa ruchu na wolniejszy powinna odbywać się tak jak wyprzedzanie - po kolei, jeden motocykl za drugim. Motocykl zamykający grupę jest ostatnim zmieniającym pas ruchu. Należy zauważyć, że od chwili, gdy motocykl prowadzący zajmie wolniejszy pas ruchu utrzymując poprzednią prędkość, przestrzeń za nim się powiększa tak, żeby każdy następny motocykl mógł zmienić (jeden za drugim) za nim pas ruchu w minimalnym czasie. Po zmianie pasa przez motocykl zamykający grupę należy zmienić (zmniejszyć) prędkość jazdy grupy tak, aby każdy mógł zająć nowy pas ruchu. Powyższa sytuacja zakłada, że przed wyprzedzanym pojazdem jest wystarczająco dużo miejsca dla całej grupy. Jeśli nie, wtedy manewr zajęcia wolniejszego pasa należy wykonać w odwrotnej kolejności (motocykl prowadzący będzie spowalniał grupę do momentu zajęcia nowego pasa przez motocykl zamykający grupę). Wybór manewru należy do motocykla prowadzącego.

Podczas jazdy w grupie zmiana pasa ruchu na szybszy niż ten, na którym obecnie porusza się grupa, powinien być wykonywany począwszy od motocykla zamykającego, który zajmuje nowy pas ruchu jako pierwszy, a następnie inni zajmują nowy pas ruchu w chwili, gdy jadący ZA nimi wykona już ten manewr i zasygnalizuje, że można go bezpiecznie wykonać. Standardowa sprawa. Robi się to w ten sposób, ponieważ jeśli grupa czekałaby na utworzenie się wystarczającej przestrzeni przed motocyklem zamykającym (który już zajął nowy pas ruchu) aby mogła cała naraz się tam zmieścić, zawsze znajdzie się jakiś niecierpliwy kierowca samochodu, który akurat zechce w tę powiększającą się "dziurę" wjechać.

\* Jedną z zasad, które wpaja MSF, a która wymaga według mnie wyjaśnienia, jest podpieranie się jedną nogą po zatrzymaniu motocykla. W porządku, jeśli to jest nieduży motocykl, aczkolwiek moim zdaniem po zatrzymaniu turystycznego (dużego - przyp. tłum.) motocykla należy się podeprzeć obydwojema nogami. Można trafić na jakieś śliskie miejsce - i upadek gotowy. Możesz zwolnić tylny hamulec przy prędkości 4 km/h - przedni sobie poradzi z zatrzymaniem motocykla w zasadzie bez żadnych problemów. (Oczywiście stawiasz nogi na ziemi dopiero po zatrzymaniu motocykla). MSF zwykło nauczać, że należy się zatrzymać i podeprzeć PRAWĄ nogą, drugą trzymając na podnóżku. Zmieniono to zalecenie na LEWĄ nogę, aby można było cały czas prawą nogą kontrolować tylny hamulec. W każdym przypadku jednak, motocykl po podparciu jedną nogą ustawia się w przechyle. Jeśli musiałbyś szybko ruszyć (np. aby odsunąć się z czyjejś drogi), zajmie to więcej czasu niż w przypadku, gdy byłbyś podparty obiema nogami. A to dlatego, że musisz wyprostować motocykl, ruszysz nierówno, a także musisz najpierw zdjąć prawą nogę z hamulca - wszystko zabiera czas. Jakkolwiek łatwo można poradzić sobie z niedużym motocyklem przy użyciu jednej nogi do podparcia, duży turystyczny motocykl to całkowicie inna para kaloszy. [Oczywiście, zawsze są wyjątki. Jeśli zatrzymujesz się na światłach na drodze o dużym nachyleniu, Twoja noga powinna pozostać na hamulcu. Podobnie w przypadku nagłego hamowania - będziesz chciał w pełni wykorzystać tylny hamulec].

\* Inną z nauk, których nie podkreśla się należycie w MSF jest: Twoje lusterka tylko mówią NIE. To znaczy, że jeśli widzisz niebezpieczną sytuację w lusterkach, one mówią Ci, żebyś się w tą sytuację NIE wpakował. Jeśli nie widać w nich zagrożenia - nie oznacza to automatycznie, że MOŻESZ wykonywać planowany manewr. Powinieneś zawsze się oglądać (MSF uczy o tym!)

\* Jeśli coś jest na drodze - omiń to. Tylko dlatego, że jedziesz równo w grupie "ułożonej" w szachownicę NIE oznacza, że musisz sztywno trzymać się toru jazdy. Masz całą szerokość pasa dla siebie, którą możesz wykorzystać bez przeszkadzania innym. Jedziesz w takiej formacji, aby mieć miejsce na wykonanie koniecznego manewru. Lepiej go wykonać niż wjechać na jakąś śliską i niebezpieczną nawierzchnię.

Autostrady narzucają kilka oczywistych zasad, które często są ignorowane. Na przykład:

\* Gdy poruszasz się najwolniejszym (pierwszym od prawej - przyp. tłum.) lub drugim od prawej pasem i zbliżasz się do wjazdu na autostradę - obejrzyj się w PRAWO. Podobnie, gdy zbliżasz się do zjazdu z autostrady - obejrzyj się w LEWO (aby zauważyć potencjalnego zapominalskiego, który w ostatniej chwili będzie chciał zjechać lub zbyt gwałtownie wjechać na autostradę).

\* Jeśli możesz dowolnie wybrać pas ruchu - drugi od lewej jest najlepszym wyborem. To pozwoli bardzo spieszącym się kierowcom wyprzedzić Cię (bardziej lub mniej zgodnie z prawem), i jest (nieprzypadkowo) pasem, gdzie dokonuje się najmniej zmian kierunku ruchu.

\* Nie ma żadnych przyczyn, dla których należałoby unikać środkowej części pasa ruchu. Śmieci zazwyczaj zbierają się wzdłuż linii rozgraniczającej pasy na autostradzie. Ponieważ w zasadzie nie ma zatrzymywania się na autostradzie, środek pasa ruchu nie jest bardziej zabrudzony smarami aniżeli jego boki. Tak więc w przypadku jazdy przy silnym wietrze - jedź środkiem pasa. Przejeżdżając pomiędzy dwoma ciężarówkami - jedź środkiem pasa. Jadąc najszybszym pasem mając barierkę lub ściankę blisko po lewej - jedź środkiem pasa.

Tłumaczenie - Piotr Trumpiel

## **Czym nie są amortyzatory - dokładne omówienie, do czego właściwie służą.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 20/10/2002 - 16:55*

Jeśli czytelnicy nie mają nic przeciwko, chciałbym zamieścić artykuł traktujący o amortyzatorach, w celu rozwiania wątpliwości, co one robią i jak działają.

Zagadnienia bezpieczeństwa są zazwyczaj zagadnieniami technicznymi, - od kiedy się zrozumie technikę.

Na początek - amortyzator nie przyjmuje wstrząsów, robi to sprężyna.

Gdy Twój motocykl trafia na wybój w drodze, koła nie mogą zrobić nic innego niż podążać za profilem tego wyboju. Opony uginają się w pewnym stopniu, ale niewystarczająco, żeby zrobić znaczącą różnicę w efekcie, jaki będzie miał ten wybój na Tobie i reszcie motocykla. Gdyby koła motocykl były połączone bezpośrednio do ramy, bez sprężyn i amortyzatorów, motocykl podniósłby się, co najmniej tak wysoko, jaki jest wybój i to niemal natychmiast.

Efekt, oczywiście jest taki, (jeśli wybój jest wystarczająco ostry) że gdy motocykl opadłby na ziemię, Ty byłbyś ciągle w powietrzu. Nie puściłbyś kierownicy, więc dłonie zostałyby pociągnięte do przodu, razem z resztą motocykla, podczas gdy reszta Ciebie byłaby wciąż w powietrzu - i wtedy, co gorsze, spadłbyś na dół.

Oczywiście, żeby rozwiązać ten problem, trzeba powstrzymać, jak największą część motocykla, oprócz kół, przed podnoszeniem się w reakcji na wybój (tj. uczynić jak największą część motocykla "masą resorowaną"). Olbrzymia dawka energii kinetycznej jest przekazywana kołom, gdy natrafiają na wybój. Ta energia musi być przechwycona, zanim zostanie przeniesiona na ramę motocykla. I to jest dokładnie to, co robi sprężyna. Uginając się, sprężyna przyjmuje energię z kół.

Gdyby pomiędzy ramą motocykla i kołami mieć tylko sprężyny, to jedyną różnicą, którą dałaby sprężyna byłoby krótkie opóźnienie, zanim motocykl zostałby wyrzucony w powietrze po najechaniu na wybój. Jedyną rzeczą, którą sprężyna może zrobić, po ściśnięciu, jest wyprostowanie się. Energia, którą sprężyna odda przy prostowaniu się, jest niemal równa przyjętej wcześniej przy ściskaniu. (Niewielka część tej energii jest zamieniana na ciepło i daje tę różnicę).

Teraz możemy zrozumieć, co robi amortyzator. Silnie spowalnia prostowanie się sprężyny (i w tym procesie, zamienia na ciepło znaczną część energii kinetycznej zgromadzonej w sprężynie).

Amortyzator składa się z tulei wypełnionej olejem, który działa jak płyn hydrauliczny, i tłoka, (który nie jest połączony z żadną częścią tej tulei) który porusza się w górę i w dół w tej tulei, przeciskając się przez olej. Tłok jest połączony z jednym końcem amortyzatora poprzez stalowy pręt (tłoczysko), a tuleja jest połączona z drugim końcem. Jeden koniec amortyzatora jest połączony z ramą, podczas gdy drugi jest związany z piastą koła (lub wahaczem, który to jest związany z piastą). Zatem, gdy koło porusza się w stronę reszty motocykla, tłok jest przepychany w oleju. Olej zapewnia opór temu ruchowi, co spowalnia tłok. W tym procesie, energia kinetyczna jest zamieniana na ciepło. (To dlatego, trzeba regularnie zmieniać olej w amortyzatorach, ciepło powoduje jego zużycie). Olej w tej tulei zablokowałby całkowicie ruch tłoka, gdyby nie zawór w tłoku, który pozwala na przepływ oleju (spod tłoka nad tłok i z powrotem - przyp. red.). Tak jest, ponieważ olej, tak jak woda jest nieściśliwy. Zawór można zrobić tak, aby umożliwiał większy przepływ w jedną stronę niż w drugą. Na przykład, pożądanym jest aby sprężyny ugiwały się szybciej niż mogą się rozprostować. Bez zaworu, sprężyna nie ugięłaby się wcale, powodując to samo, jakby koła były połączone bezpośrednio z ramą. Podobnie, jeśli sprężyny są za sztywne, dla obciążenia, które przenoszą, zbyt wiele energii kinetycznej będzie kierowane wprost na ramę, ponieważ sprężyny będą ugiąć się zbyt wolno (o ile w ogóle).

Ale, tak jak zbyt opóźnianie uginania się sprężyn, powoduje nieefektywną kontrolę nad wybojami, tak umożliwianie zbyt szybkiego prostowania jest tak samo szkodliwe. Gdyby tak się działo, motocykl podskakiwałby na wybojach. Istotne jest więc, aby konstrukcja sprężyn i amortyzatorów w motocyklu brała pod uwagę jak ciężki jest motocykl i jaki jest styl jazdy kierowcy. Ale wszystkie takie konstrukcje są kompromisami, i można całkowicie pokrzyżować zamierzenia konstruktorów, co w efekcie może boleć, lub gorzej.

Na przykład, umieszczając pasażera lub ciężki bagaż na motocyklu, powinieneś zwiększyć napięcie sprężyn przy amortyzatorach. Zaniechanie tego może przeciążyć układ i pogorszyć jego pracę. Jazda motocyklem szosowym w terenie i udawanie ze jest to motocykl crossowy może spowodować to samo.

Ale nawet jeśli nie robisz nic tak ekstremalnego, odkryjesz, że konstrukcja Twoich zawiesznień nie jest doskonała. (gdyby tak było, nigdy nie odczułbyś żadnego wyboju na drodze). Faktem jest, że czasami droga może zmienić się z doskonałej na wyboistą. A niektóre z tych wybojów (i dziur) mogą być przerażające. I tu właśnie kilka złotych może zrobić różnicę. Możesz wymienić fabryczne sprężyny na zestaw "progresywnych". Te zapewniają normalną, miękką jazdę, dopóki nie staną przed niezwykle ostrym wybojem, kiedy to stają się coraz sztywniejsze. A podczas gdy olej nie jest ściśliwy, powietrze jest. Tak więc niektóre amortyzatory (czyż GoldWingi nie są cudowne?) są "wspomagane powietrzem" - oprócz oleju pewną ilość powietrza w tulejach. Te "wspomagane powietrzem" układy amortyzujące są czasami podłączone do pokładowego kompresora, który może zwiększyć lub zmniejszyć ciśnienie powietrza, czyniąc amortyzator twardszym lub bardziej miękkim, bez zmiany ugięcia sprężyn, przy obciążeniu motocykla lub znaczącej zmianie nawierzchni. (Oczywiście można również zmienić lepkość oleju w amortyzatorach, aby je spowolnić.)

Układ amortyzujący na tylnym kole, zazwyczaj ma większe sprężyny i zamontowane na zewnątrz tulei hydraulicznych, podczas gdy te przy przednim kole, są schowane w "widelcu". Jeśli przyjrzyj się dokładnie swoim amortyzatorom zauważysz, że te z tyłu są zazwyczaj nachylone do przodu, od koła do ramy motocykla, podczas gdy te z przodu są pochylone do tyłu. Te kąty są zazwyczaj zgodne z masą wędrującą w czasie przyspieszania i hamowania.

Kąt nachylenia widelca jest bardzo ważny (i nie powinien być zmieniany - przyp. red.). Razem z odsunięciem widelca od osi główki ramy (odległością osi koła od główki ramy - przyp. red.) tworzy wyprzedzenie osi koła, które określa prowadzenie motocykla i jego kierowność. Im większy jest ten kąt (bardziej odchylony od pionu), tym "wolniejsze" będzie prowadzenie. (Oprócz bardzo małych prędkości, gdzie duże kąty nachylenia powodują "upadanie" koła i "walenie" się motocykla, jeśli nie trzymasz go mocno.) Gdybyś miał obniżyć motocykl poprzez skrócenie jego przedniego i tylnego amortyzatora, to rozstaw osi również by się zmniejszył. Ponieważ przednie koło dotykałoby ziemi bliżej punktu tuż pod kierownicą, to prowadzenie motocykla w efekcie byłoby "szybsze". Skrócenie amortyzatorów o dwa i pół centymetra, tak przyspieszyłoby prowadzenie motocykla, że amortyzator skrętu (kolejny mały amortyzator) nie dałby mu rady. Efekt znany jako "tank slapper" (lub "shimmie" - przyp. red.) - gwałtowne skręty przedniego koła prowadzące do wywrotki. (To jest przejawienie. Gdybyś usztywnił ręce na kierownicy to byś leżał, ale odpuszczenie i podniesienie ciała z siodełka lub w stronę tyłu motocykla może Cię uratować.)

Twoje amortyzatory umożliwiają kontrolę nad motocyklem. Pamiętaj żeby wymieniać olej zgodnie z zaleceniami fabryki, nie przerabiać ich, ustawiać je na znaczne zmiany w obciążeniu motocykla lub warunki na drodze, a będą rzetelnie robić swoje.

Tłumaczył Krzysztof Smalski

## Dynamika wywrotki highside - dokładne omówienie jak to się dzieje i jak temu zapobiec

Last updated by [Watson](#) on Friday, 18/10/2002 - 14:49

Popelnienie błędu w trakcie jazdy motocyklem często prowadzi do mniej lub bardziej niebezpiecznego w skutkach wypadku. Jednym z najbardziej niebezpiecznych błędów, który możesz popełnić jest wywrotka zwana highside.

Gdy motocykl przewraca się lub jest "położony" na bok w trakcie jazdy upada tym bokiem na ziemię i na nim zostaje. Upadek taki przy małych prędkościach zazwyczaj nie powoduje większych uszkodzeń ani u kierowcy, ani w motocyklu. Nawet przy większych prędkościach, pod warunkiem, że kierowca jest ubrany w odpowiedni strój ochronny, większość uszkodzeń powstaje w motocyklu. Taki przypadek zwany lowside - oznacza, że kierowca "opuszcza" motocykl upadając w dół ( w kierunku upadku motocykla).

Oczywiście, podczas highside kierowca zostaje wyrzucony do góry, ponad motocyklem. Samo wyrzucenie w górę nie jest może szczególnie zabójcze, ale zazwyczaj się zdarza, że motocykl "podąża" śladem jeźdźcy - zostaje wyrzucony do góry i spadając często ląduje na kierowcy. Niezbyt wielu ludzi przeżyło taki wypadek.

Co jest przyczyną highside? Co możesz zrobić, aby temu zapobiec?

Highside zaczyna się, gdy naciśniesz zbyt mocno tylny hamulec tak, że zablokujesz tylne koło. Jeśli jesteś już w zakręcie (lub jeśli nacisnąłeś również przedni hamulec w czasie jazdy na wprost, ewentualnie występuje znaczne pochylenie drogi), tył motocykla zaczyna ślizgać się (przesuwać) w bok z uwagi na zmniejszoną przyczepność na tylnym kole (występuje wtedy 'tarcie ślizgowe' - około 80% tarcia, które miała opona przed poślizgiem) i koło to zaczęło poruszać się szybciej (w kierunku jazdy motocykla) niż przednie (m.in. za sprawą siły odśrodkowej). Automatyczną (i prawidłową) reakcją kierowcy jest skrócenie przedniego koła w kierunku poślizgu. [Właściwie przednie koło samo skręca w kierunku poślizgu - twoje zadanie to pozwolić mu na to]. Lecz w tym momencie kierowca może popełnić błąd, który może go drogo kosztować - puszczając tylny hamulec.

Przeanalizujmy co się dzieje w chwili, gdy hamulec blokuje tylne koło, które zaczyna się ślizgać, oraz w chwili, gdy kierowca puszcza tylny hamulec. Przyjmijmy, że kierowca pokonuje łagodny zakręt w tym czasie. (Jazda po prostej wygląda tak samo w chwili, gdy tylne koło zaczyna zbaczać w jedną lub drugą stronę od toru jazdy przedniego koła). Motocykl porusza się w danej chwili w kierunku wyznaczonym przez przednie koło.

W chwili zablokowania hamulca tylne koło traci dużą część przyczepności (przynajmniej 20%). Zaczyna przesuwać się (ślizgać) na zewnątrz zakrętu.

Kierowca pozwala, aby przednie koło skręciło w kierunku poślizgu. Zmienia przez to kierunek ruchu motocykla. W tym czasie tył nadal się ślizga i ciągle porusza się SZYBCIEJ niż przód w danej chwili. Motocykl "usiłuje" się położyć [z uwagi na zablokowane tylne koło traci się jego efekt żyroskopowy i przez to maleje stabilność motocykla] i położy się, jeśli nic innego nie zakłóci tego ruchu.

Kierowca zorientowawszy się, że tył się ślizga i wymyka spod kontroli, decyduje się na puszczenie tylnego hamulca, próbując opanować motocykl. W tym momencie tylne koło, które porusza się (jest wleczone) zarówno do przodu, jak i w bok, może znowu zacząć się obracać. To pozwala mu poruszać się do przodu łatwiej, niż przed chwilą i tak samo nagle odzyskuje przyczepność (tak jak straciło około 20% gdy zaczęło się ślizgać, tak odzyskuje tylko te 20% przyczepności w tym momencie).

Niezależnie, czy silnik napędza tylne koło, czy nie, z powodu obracania się już tylnego koła motocykl zaczyna poruszać się szybciej (w zasadzie - nieco wolniej traci prędkość niż w chwili poślizgu) w kierunku wyznaczonym przez przednie koło. W tym samym czasie, z uwagi na odzyskanie przyczepności, tył motocykla nagle przestaje się ślizgać. I to co się później dzieje - to jest właśnie highside!

Obojętnie czy tył nagle przestanie się ślizgać na skutek uderzenia w krawężnik, czy odzyskania przez tylne koło przyczepności - rezultat jest ten sam: siła odśrodkowa w połączeniu z bezwładnością usiłuje utrzymać

ostatnio obrany kierunek ruchu środka ciężkości motocykla. Ponieważ dolna część tylnego koła przestała się ślizgać (cała siła hamowania występuje na powierzchni styku opony z jezdnią), wywołuje to moment obrotowy, w wyniku którego motocykl zostaje gwałtownie obrócony w kierunku wcześniejszego poślizgu. Przednie koło właściwie pomaga w tym ruchu obrotowym, ponieważ na osi koła jest łożysko, motocykl używa go jako osi obrotu.

Oczywiście kierowca zostanie wyrzucony w kierunku obrotu motocykla.

Błędem było oczywiście puszczenie tylnego hamulca. Mówiąc inaczej: jeśli jesteś w sytuacji, gdy tylne koło wyslizguje się spod Ciebie pomimo skreślenia przedniego koła w kierunku poślizgu, wtedy najbezpieczniejszą rzeczą jest POŁOŻYĆ MOTOCYKL w tzw. lowside (czyli: NIE PUSZCZAJ tylnego hamulca).

Pragnę również nadmienić, że możesz zrobić jeszcze jedną rzecz aby zapobiec highside opisanemu powyżej: zawsze wyprostuj (podnieś do pionu - przyp. tłum.) motocykl ZANIM ostro użyjesz hamulców w zakręcie!

Jeśli motocykl porusza się w linii prostej, zwłaszcza, jeśli motocykl ma połączone układy hamulcowe, i zablokujesz tylny hamulec powodując poślizg tylnego koła, highside jest możliwy, ale ta możliwość jest daleko mniejsza, niż podczas jazdy w zakręcie [im szybciej jedziesz oraz im większe jest przechylenie drogi, tym możliwość ta się zwiększa]. Jednakże najlepszą decyzją, którą może podjąć kierowca jest NIE PUSZCZANIE tylnego hamulca jeśli jest zablokowany aby uniknąć highside.

Nagłe puszczenie przedniego hamulca gdy tylne koło jest zablokowane i w uślizgu, również może spowodować highside, ponieważ spowoduje to dociążenie tylnego koła i zwiększenie przez to jego przyczepności. Jednakże jedynym możliwym sposobem na wyjście z tej sytuacji jest spowodować, aby przód motocykla poruszał się szybciej niż tył w kierunku uślizgu. A zatem delikatne zwalnianie przedniego hamulca jest rozsądnym rozwiązaniem. (Proszę aczkolwiek zauważyć, że posiadając jakikolwiek system połączonego układu hamulcowego, wykonanie takiego manewru jest bezcelowe, ponieważ w tym przypadku dopóki tylny hamulec jest używany, dopóty używany jest również hamulec przedni). Z drugiej strony zwiększając nacisk na przedni hamulec, prawie na pewno spowoduje położenie motocykla - lowside.

Czy highside może się zdarzyć jeśli nawet nie puścisz tylnego hamulca? Oczywiście! Jeśli kiedykolwiek widziałeś wypadek highside podczas jazdy na wprost, powinieneś pamiętać, że ślad uślizgu był linią prostą do samego końca, w którym to momencie zmienił się na kształt litery 'J'. Świadczy to o tym, że kierowca utrzymał przednie koło w kierunku uślizgu, dopóki nie obrócił koła do samego końca (aż po ogranicznik skrętu). W takim momencie oczywiście nie może już skręcać koła w kierunku uślizgu i zmienia się wtedy nagle kierunek ruchu motocykla - uślizg się zwiększa do momentu obrócenia tylnego koła pod kątem 90 stopni w stosunku do kierunku ruchu motocykla, co powoduje powstanie dużej powierzchni styku opony z jezdnią prostopadłej do kierunku ruchu i zwiększa możliwość odzyskania przez oponę przyczepności. To jest w przybliżeniu ten moment, w którym motocykl kończy uślizg i zostaje wyrzucony w powietrze.

Skoro już stwierdziłeś, że uślizg tyłu motocykla wymaga delikatnego puszczenia przedniego hamulca i utrzymanie nacisku na hamulec tylny w nadziei, że przednie koło zostanie przymuszone do nadążania za tylnym (wolniejsze wytracanie prędkości), co powinieneś zrobić, jeśli przednie koło zacznie się uślizgiwać zamiast tylnego? DOKŁADNIE TO SAMO! Delikatnie puszczaj przedni hamulec i utrzymuj nacisk na tylny! Tak więc nie musisz podejmować decyzji opartej o to, które koło się uślizguje. Reakcja jest taka sama.

Czyli, jak stwierdziłem powyżej, jeśli masz wybór, to lepiej położyć motocykl niż "wykonać" highside. Stwierdziłem również, że zasady dynamiki prawie na pewno spowodują, że "wykonasz" highside, nawet, jeśli zrobisz to co należy - skreślisz kierownicę w kierunku uślizgu i będziesz delikatnie "operował" przednim hamulcem. Beznadziejna sprawa? Czy musisz "wykonać" highside? Absolutnie nie. To znaczy, że w chwili, gdy zorientujesz się, że twoje usiłowania nic nie dają WCIŚNIJ PRZEDNI HAMULEC! To WYMUSI lowside!!! (Jeśli masz jakikolwiek system połączonych układów hamulcowych, możesz wymusić lowside poprzez ZWIĘKSZENIE nacisku na tylny hamulec, ponieważ to wywoła również zwiększenie tegoż nacisku na hamulec przedni).

Aczkolwiek nie chciałbym być oskarżony o to, że zmusiłem Cię do lowside! Jeśli kiedykolwiek zobaczysz skutki highside, będziesz dziękować bogom, że miałeś możliwość temu zapobiec poprzez położenie motocykla. Jeśli możesz to zrobić, zrób. Jeśli nie - jednakowoż życzę szczęścia.

[Pytano mnie dlaczego ostre użycie przedniego hamulca spowoduje lowside, a nie przyspieszy highside. Dzieje się tak dlatego, że poprzez wciśnięcie przedniego hamulca powodujesz zmniejszenie obciążenia tylnego koła - i w rezultacie zmniejszenie jego przyczepności - co minimalizuje ryzyko highside i powoduje szybsze wytracanie prędkości - czyli szybciej następuje lowside].

Tłumaczył: Piotr Trumpiel

### **Uzupełnienie dla motocyklistów używających manetki gazu.**

Wszystko co zostało napisane powyżej dotyczy sytuacji gdy użyjemy za mocno hamulców na wejściu w zakręt, ale co się stanie gdy za mocno odkręcimy manetkę gazu na wyjściu?

Właśnie - to jest obecnie najczęstsza przyczyna highside.

Gdy będąc jeszcze w pochyleniu przekażemy na tylne koło i na pracującą w trudnych warunkach oponę zbyt wiele mocy - okaże się że ona popłynie lub gwałtownie zerwie przyczepność.

Kierowca wyczuwając wyjeżdżanie motocykla spod tyłka zamknie przepustnice ... a następnie wykona klasyczny highside :).

Siły są takie same jak opisane w artykule powyżej, przyczyna nieco inna, ale efekt identyczny.

Co w takim razie można zrobić gdy nam się to przydarzy właśnie przy akceleracji?

No cóż nie mamy zbyt wielu możliwości ... w zasadzie polecam ze swojego doświadczenia jedną metodę.

Nie przestraszyć się i ująć delikatnie gazu..

W efekcie w zależności od typu opony otrzymamy szarpnięcie lub obejrzymy nasz motocykl z góry. Do chwili obecnej stosując ta metodę nie zdarzyło mi się zaliczyć pełnego wczepienia i swobodnego lotu w plener.

Mistrzowie toru czując doskonale opony i nie mając czasu na przemykanie gazu używają tylnego hamulca jako ogranicznika momentu na tylnym kole...

Cóż mam nadzieję że ktoś jeszcze coś mądrego tu dopisze.

Watson

## Elastyczne hamowanie - doskonały artykuł Hoddy Hodsona

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 27/10/2002 - 23:21*

Pan Hoddy Hodson przysłał mi dzisiaj (4.01.96) bardzo interesującego e-maila i postanowiłem przedstawić go tutaj dla Was, ponieważ potwierdza on moje wcześniejsze przemyślenia na temat wzrostu efektywności przednich hamulców i opisuje jak do tego doszło. (JRD)

Wielu instruktorów motocyklowych na wielu poziomach kształcenia (od szkolenia podstawowego po instruktorów policyjnych) ciągle powtarza starą zasadę, że należy hamować w 75% przodem i 25% tyłem na suchej nawierzchni i 50%:50% na mokrej.

Ta rada jest również podawana przez podręcznik „Motorcycle Roadcraft” oraz przez podręcznik grupy IAM. Szkoda, że jest to błędne zalecenie.

### Postęp zmienia wszystko.

Zasada 75%:25% pojawiła się DAWNO temu. Pierwsze wykresy wyjaśniające ją bazują na Speed Twinach Triumpha wyposażonych w hamulce bębnowe, można więc przyjąć bez większego błędu, że zasada ta obowiązuje co najmniej 25, 30 lat.

Stare Speed Twiny i im podobne mają mało wspólnego ze współczesnymi motocyklami. Miały podwójne hamulce bębnowe z przodu o średnicy 7” (nie mogłem znaleźć nikogo, kto byłby tak stary by to potwierdzić) uruchamiane przez dźwignię hamulca ręcznego za pośrednictwem kabla. Tylne hamulec to pojedynczy bęben o średnicy 6” uruchamiany przez długą na 10” (ok. 25 cm) dźwignię hamulca nożnego. Do obsługi dźwigni służyła muskularna, wyćwiczona kopaniem kickstartera noga.

A co z oponami? Nie były szersze niż najszersze opony zakładane do rowerów górskich z lat '90. Były kiepsko zaprojektowane nawet w porównaniu z oponami samochodowymi z tamtego okresu (niektóre samochody miały już wtedy opony bezdętkowe, ale wszystkie motocykle miały wysokoprofilowe opony z diagonalnymi włóknami). Zazwyczaj z przodu bieżnik był poprzeczny, z tyłu były klocki. Bardzo ważna rzecz – powierzchnia styku z podłożem była długa i wąska, ponieważ stosowano koła 20” i większe.

Ale przede wszystkim zmieniały się ramy. Stare Speed Twiny były WYSOKIE. Pionowy silnik obejmowany przez rurową ramę (z wystarczającą ilością miejsca do codziennej regulacji silnika) oznaczały wysoką pozycję kierowcy. Środek ciężkości motocykla (z jeźdźcem) w latach '60 był prawdopodobnie ok. 30 cm wyżej niż w większości współczesnych motocykli.

Były dwa rodzaje widełców. Twarde jak kamień (wyścigowe i te, które miały ciężkie owiewki Rickmana) oraz galaretowato miękkie – podatne na nurkowanie już przy leciutkim muśnięciu dźwigni hamulca. W efekcie, w obu przypadkach podczas hamowania widelec był zupełnie sztywny jak w rowerach.

Gdy masz sztywny widelec, wąską (słabą przyczepność) przednią oponę i środek ciężkości, który małe samoloty muszą omijać, nic dziwnego że ostrożnie używasz przedniego hamulca. Jeśli jeszcze ten hamulec to hamulec bębnowy ze słabą modulacją (występował w nich efekt samo-wspomagania, dzięki czemu działanie hamulca było nieproporcjonalne do siły użytej do zaciśnięcia dźwigni), to kierowca starał się hamować tylko przy użyciu tylnego hamulca, który można było lepiej kontrolować. Poza tym zablokowane tylne koło nie było tak groźne jak przednie, nawet w Speed Twinie.

Charakterystyka motocykli zmieniła się od czasów weteranów z lat '60. Właściwie już w latach '80. zasada 75%:25% była nieaktualna.

DOBRYM potwierdzeniem tego faktu jest to, że większość współczesnych motocykli (przynajmniej od RD 350) potrafi zrobić stoppie i nie przewrócić się przy tym. Robiąc stoppie wciskasz przedni hamulec do oporu i motocykl hamuje tak intensywnie, że tylne koło odrywa się od ziemi. Nie jest to wielki wyczyn, a tym bardziej nie jest to mądre, ale udowadnia, że motocykl zatrzymał się tylko przy użyciu przedniego hamulca.

Pomyślcie teraz o wyścigach motocykli seryjnych. Motocykle te (z wyjątkiem braku alternatora) to takie same motocykle, które spotykamy na drogach. Rozumiem, że podczas wyścigu większość jeźdźców stara się jechać tak szybko jak się da – nie startują po to by zrobić pokaz jazdy kaskaderskiej ku uciesze gawiedzi.

Teraz DUŻY SZOK; oni NIE hamują 75%:25%. Stań w miejscu gdzie hamują na końcu prostej (nie stawaj po zewnętrznej stronie łuku – to tam właśnie sprzęty wylatują w widzów). Zobaczysz wielu kierowców, którzy podnoszą tylne koło podczas maksymalnego hamowania. Robią stoppie – hamują w 100% przednim hamulcem.

I nie robią tego celowo by się popisać (z wyjątkiem Jamiego Whithama pod koniec wyścigu!). Robią to, dlatego że obecnie jest to naturalny, instynktowny odruch hamowania tak ostro jak tylko motocykl może.

Co się zatem stało? Współczesne motocykle (jak już wspomniałem dotyczy to większości drogowych motocykli zaprojektowanych od czasów RD 350) zdecydowanie różnią się od starego Speed Twina. Wyjątki to starocie jak Zephyr oraz motocykle enduro, które zapewne dalej hamują 75%:25%.

[Co ciekawe, jedną z pierwszych rzeczy jaką Geraint Jones uczy w swojej szkole Moto-X jest hamowanie. Hamujesz motocyklem crossowym z ok. 80km/h na błocie tylko przy użyciu przedniego hamulca. Zatem nawet w terenie dąży się do częstszego używania przedniego hamulca – jeśli jesteś na tyle odważny oczywiście!]

Współczesne motocykle są niższe o ok. 30 cm (porównaj GPZ 500 z 750-tką Triumphy – GPZ ma poza tym większą moc). Współczesne motocykle są też krótsze o ok. 12,5 cm. Używane są mniejsze koła 16” do 19”, a wcześniej było to 18” do 21”. Szerokość opon, a tym samym powierzchnia styku z podłożem, jest co najmniej dwa razy szersza niż kiedyś. Nowoczesne opony są bardziej przyczepne – nawet na mokrym. I są to opony radialne, które dopasowują się do drogi by lepiej trzymać. Niski profil pozwala na obniżenie środka ciężkości motocykla.

Przednie zawieszenie, nawet jak nie masz widelca upside-down, jest dziesięć razy lepsze w absorbowaniu nierówności, które utrudniają hamowanie.

## Hamulce

Zapewne zauważasz, że nie wspomniałem jeszcze o hamulcach. Myślę, że słaba modulacja hamulców z lat '60 i konieczność stawiania na dźwigni hamulca tylnego są głównymi przyczynami pojawienia się zasady 75%:25%. Motocykliści byli zmuszeni tak hamować i przyjęli tą metodę za najlepszą.

Od tego czasu Triumph umarł; odrodził się; znowu umarł i znowu się odrodził jako dużo lepszy motocykl. Zasady hamowania na Speed Triple z lat '90 będą się różnić od tych dla Speed Twina z '60.

Mistrzami w budowaniu motocykli są Japończycy. Wiercie albo nie, ale oni projektują rzeczy tak, by spełniały swoje zadanie. Czasem zdarza im się coś spieprzyć, ale większość rzeczy wychodzi im całkiem nieźle. Błotniki ochraniają przed błotem. Podnóżki nie uginają się pod ciężarem motocyklisty. Można osiągnąć jednocześnie klamek i przełączników na kierownicy. [Stare Triumphy, przykro to mówić, nie spełniają żadnego z tych warunków].

Możemy więc oczekiwać, że nowoczesne japońskie motocykle będą miały odpowiednie hamulce – zatrzymujące motor tak szybko jak to możliwe. Jak zbudowane są ich hamulce?

Z przodu dwie tarcze 320mm, sześciotłoczkowe zaciski.

Z tyłu jedna tarcza 220mm, dwutłoczkowe zaciski.

*(To opis nowego Kawasaki 750, ale każdy Superbike z 1995 lub 1996 ma podobne wyposażenie).*

Z prostego wyliczenia wynika, że przedni hamulec jest 5 razy mocniejszy niż tylny (pamiętaj, że średnica tarcz ma duże znaczenie). I założę się, że dźwignia hamulca nożnego jest teraz tak krótka jak klamka ręcznego.

Dlaczego więc Japończycy wyposażyli swoje motocykle niezgodnie z zasadą 75%:25%? Czy są głupkami? Czy to nie gadżet pt. „zobacz kochanie, jakie mam duże hamulce”? A może zasada 75%:25% jest obecnie po prostu błędna?

Odpowiedź: Zasada 75%:25% JEST obecnie błędna (dla większości nowoczesnych motocykli na suchej drodze).

Jaka zatem jest prawda? Prawda jest taka, że NIE MA prawdy. Jakikolwiek stałe proporcje użycia hamulców nie mają racji bytu. W samochodach uczą zmiany natężenia hamowania – stopniowo wciskasz hamulce coraz mocniej by uniknąć poślizgu, gdy ciężar przeniesie się do przodu mocno hamujesz, gdy już prawie stoisz zmniejszasz nacisk by uniknąć szarpnięcia.

Motocykliści również powinni się tego nauczyć. Ponieważ jednak mamy osobne hamulce z przodu i z tyłu musimy nauczyć się przenoszenia siły z tyłu do przodu i z powrotem z przodu do tyłu, gdy jedziemy już wolno.

[Właściciele Moto Guzzi i Hondy z CBS mogą nie czytać dalej, ale pamiętajcie, że wyścigowe Moto Guzzi miały niezależne hamulce przód-tył – w ekstremalnych sytuacjach połączone hamulce nie sprawują się tak dobrze jak systemy oddzielne].

Idealne hamowanie wygląda mniej więcej tak:

- W pierwszej fazie używasz obu hamulców stopniowo i z jednakową siłą.
- Ciężar motocykla przesuwają się do przodu, widelec i ręce kierowcy uginają się.
- Na przednim kole jest już większość masy motocykla (do 100% jeśli hamujesz przy 1g – a nowoczesne motocykle mogą hamować aż do 1,2g).
- Teraz puszczasz prawie lub w całości tylny hamulec i zwiększasz nacisk na przód, który ma większość przyczepności.
- W tej środkowej fazie można hamować 100%:0% - jeśli hamujesz mniej niż 85% na przód, to zapewne nie wykorzystujesz możliwości motocykla.
- Motocykl zwalnia i siły, które wywierasz poprzez hamulce i opony zmniejszają się (energia motocykla jest proporcjonalna do kwadratu prędkości).
- Przód zaczyna się podnosić.
- Jeśli to awaryjne hamowanie to oddychasz z ulgą i odmawiasz modlitwę dziękczynną.
- Zwalniasz hamulec przedni i przenosisz hamowanie na tył.
- Nawet podczas hamowania ze 160 km/h, ostatnie 10 km/h to powolna jazda i należy wtedy używać tylko tylnego hamulca.
- Ostatnia faza zatrzymywania się to 0% przód i 100% tył.

Jeśli koniecznie chcesz mieć stałe proporcje to proponuję 85%:15% - co jest zgodne z tym, jak Japończycy ustawiają swoje motocykle.

Prawda jest jednak taka, że wszystko zależy od sytuacji – i jest to wystarczający powód by zapomnieć o zasadzie 75%:25%. Motocykliści muszą nauczyć się rozkładania siły hamowania – delikatnie i aktywnie w zależności od sytuacji – nie należy wzorować się na przestarzałej matematycznej doktrynie.

Jeszcze mała uwaga – możesz nauczyć się to robić na kursie Nurburgring Perfektion Training w Norymberdze lub w Londynie podczas London Advanced Motorcyclist's Machine Control Days (Londyńskie Dni Zaawansowanego Kontrolowania Motocykla ;-)).

Hoddy Hodson 29/3/96

Ten artykuł przedstawia opinię autora. Podczas jego pisania dołożono wszelkich starań, by był on poprawny merytorycznie, jednak nikt nie jest nieomylny. Jeśli chcesz, możesz kopiować i dystrybuować ten artykuł, ale tylko z tym zastrzeżeniem!

Tłumaczył Rzuru

## Gmole - czasem bardziej szkodzą niż pomagają

Last updated by [Nikodem](#) on Wednesday, 23/10/2002 - 00:03

Niektórzy nazywają je "gmole", inni "ochraniacze", a jeszcze inni "osłony silnika", - ale nikt aż do niedawna nie nazywał ich "osłonami nóg" czy też "ochraniaczami nóg".

Nie znam ani jednego motocyklisty, który spierałby się, że nie jest dobrze mieć je na motocyklu, i znam wielu, którzy dodali je do swoich maszyn, jeśli nie miały one takich fabrycznie.

Poniższe fakty mogą więc Was zaskoczyć:

- W środowiskach naukowych jest prawdziwa dyskusja, czy osłony nóg przynoszą więcej szkody niż pożytku.
- Ani rząd, ani żadna instytucja nigdy ich nie wymagała.
- Żadne niezależne testy, ani profesjonalne organizacje nigdy ich nie polecały. (Aż do chwili obecnej.)
- Cały przemysł motocyklowy kategorycznie odrzuca konieczność stosowania tych osłon.
- Testy przydatności tych osłon prowadzone przez Hondę nie przyniosły żadnych konkretnych wniosków.

Jak to możliwe?

30 maja 1995 roku, w Sądzie Apelacyjnym Stanów Zjednoczonych, w Piątym Okręgu, ogłoszono werdykt w sprawie Jamesa Satchera, przeciwko Honda Motor Company (nr sprawy 94-60492).

W uzasadnieniu znajduje się podsumowanie zawierające te fakty

Ten interesujący tekst, opisuje sprawę, gdzie Satcher stracił nogę w wypadku motocyklowym i pozwał Hondę, oskarżając ją o to, że wyprodukowałszy motocykl bez ochraniaczy nóg, zrobili produkt, który miał wadę i był bardzo niebezpieczny w wypadku.

Poniżej są dwa akapity z tego uzasadnienia, które powinny Was zadziwić:

*Honda przedstawiła dwóch wysoko kwalifikowanych ekspertów, Johna Snidera i Warnera Riley, którzy wydali opinię, że osłony nóg nie powinny być stosowane, ponieważ ich zalety są przeważone przez ich wady, włączając w to możliwość zwiększenia urazów górnych partii ciała. Jako przykład Riley wyjaśnił, że sztywne osłony, bez miękkich wstawek powodują, że motocyklista opuszcza motocykl i ląduje na głowie, a osłony ze wstawkami, powiększając obrót w powietrzu, co może skutkować złamanym karkiem. Twierdzili również, że w tym konkretnym wypadku Satcher nie odniósłby żadnych korzyści z osłon. W środowiskach naukowych nie ma zgody, czy obrażenia głowy mogą wzrosnąć przy stosowaniu osłon na nogi.*

*Sama Honda przeprowadziła pewne crash-testy w latach sześćdziesiątych. W jednym z raportów znalazł się wniosek, że przy pewnych prędkościach osłony nóg mogą być efektywne w redukcji obrażeń nóg, przy kolizjach ukośnych. Jednakże, okazało się, że w kolizjach bocznych "wydaje się, że można wskazać, że obrażenia różnych partii ciała są większe w przypadku motocykla wyposażonego w osłony nóg, niż przypadku ich braku", oraz że "dostępne w handlu osłony nóg nie mają własności ochronnych, lub wręcz posiadają własności odwrotne w kolizjach bocznych".*

*Ten wniosek był podważony przez Ezrę, jako nie poparty przez dane doświadczalne Hondy. Raport również stwierdza, że jest to dalekie od jednoznaczności. Główny Inżynier Hondy zeznał, że, "wprawdzie opracowaliśmy, przetestowaliśmy i oceniliśmy różne eksperymentalne rozwiązania, jednakże, wciąż nie mamy zarówno praktycznego jak i efektywnego urządzenia, które ochroniłoby nogi".*

Zatem zadaję pytanie w dobrej wierze:

Ponieważ nie znam, ani jednego jeźdźcy, który wierzyłby, że osłony nie są dobrym pomysłem, włączając w to mnie, to jak to jest, że fakty przedstawione w sądzie sugerują co innego? Jak to możliwe, że nasze przeświadczenia są tak złe lub nietrafne? A czy są?

[W tym miejscu, chciałbym, powiedzieć, że kilku motocyklistów, mówiło mi, że wg nich, te osłony są do ochrony motocykla a nie jeźdźca. Mówili, że tylko "nie-jeźdźcy" uważają, że czynią one cokolwiek w celu ochrony kierowcy lub pasażera.]

Jasne jest dla mnie, że przynajmniej na Goldwingu osłony silnika (te dookoła głowic) zapewniają bardzo niewielką ochronę nóg. Motocykle z większymi/szerszymi osłonami (gdzie można zamontować dodatkowe podnóżki) muszą jednak robić coś więcej - przynajmniej jedną rzecz, czyli w pewnym sensie osłonę nóg. Tylne osłony są zaprojektowane do ochrony sakw, ale oczywiście mogą również dać trochę osłony nogom pasażera.

Na wielu motocyklach, nie ma żadnych z tych osłon. Można łatwo dołożyć osłony silnika, takie które chronią silnik, ale wielu jeźdźców, którzy je montują, zakłada na tyle szerokie, że jeśli motocykl się położy to nie przygniecie nóg.

Jest zrozumiałe, przynajmniej dla mnie, że żadna z tych osłon nie daje szczególnej ochrony nóg w wypadku (przynajmniej przy obrażeniach od uderzenia), ale jeśli powstrzymują leżący motocykl przed zgnieceniem nogi, to zapewne zgodzilibyście się, że jest to dobra rzecz?

Ta sama sprawa w sądzie rozważa osłony nóg na motocyklach policyjnych:

*Osłony policyjne są wykorzystywane do zamocowania świateł lub innych akcesoriów wymaganych na pojazdach policyjnych. Ich skuteczność jako środka bezpieczeństwa jest również "kością niezgody". Kenneth Harms, były szef policji w Miami, z doświadczeniem na patrolach motocyklowych i w dochodzeniu przy wypadkach motocyklowych, uważa że osłony policyjne, zwłaszcza te montowane na motocyklach Harley-Davidson, są skuteczne w zmniejszaniu obrażeń. Harms przyznaje, że nie naukowej ani inżynierskiej biegłości w budowie motocykla. Harley-Davidson wyraźnie odradza stosowanie osłon na swoich motocyklach dla policji. Raz jeszcze widzicie różnicę w opinii. Szef policji mówi, że zmniejszają obrażenia, zwłaszcza na Harleyach, podczas gdy Harley, odradza ich stosowanie.*

Dziwne, nie?

Niektórzy z Was są teraz skłonni do stwierdzeń, że to, co słyszycie w sądach składa się z kłamstw i "odwracania kota ogonem" - po to by sprzyjać raz jednej raz drugiej stronie. Nie wydają mi się, że któraś ze stron kłamie. Raczej uważam, że producenci tak się obawiają pociągania do odpowiedzialności, że są zmuszeni do zajęcia stanowiska, że osłony silnika nie są konieczne/ważne w ochronie nóg przed obrażeniami, niż być pozwanym przez posiadaczy wszystkich ich produktów, które były sprzedane bez osłon. Myślę, że nie tyle kłamią, co podpierają zeznania dowodami, które, w dobrej wierze, mają zmniejszyć ich odpowiedzialność.

To jest dalekie, od bycia stronnictwem i opowiadania tego wszystkiego. Ale również nie są zobowiązani do robienia tego w sądzie.

[Zdarzało mi się myśleć, że nasz system sądowniczy działa dość dobrze, - ponieważ mamy układ, który pozwala obu stronom zaprezentować swoje stanowiska (odmienne z definicji), a wtedy sąd decyduje.]

Nie wszyscy motocykliści wierzą, tak jak ja, że lepiej mieć osłony niż ich nie mieć.  
Na przykład słynne badania Harry'ego Hurta, stwierdzają:

*Osłony nie są skutecznym środkiem zapobiegania obrażeniom; zmniejszenie urazów kostki stopy, jest połączone ze zwiększeniem obrażeń uda, kolana i łydki.*

Zauważcie, że jest to jeden przypadek, na jakieś 900 opisanym wypadków. Podejrzewam, że gdyby badania zawierały wszystkie okoliczności obrażeń nóg spowodowanych przez leżący motocykl, wnioski byłyby inne.

Z drugiej strony, bardzo aktualne badania (luty 1995) wykonane w Anglii, przez Laboratorium Badawcze Transportu (LBT), miało zupełnie inne wnioski:

*Nasze badania pokazują, że odpowiednio zaprojektowane osłony nóg mogą zredukować stopień obrażeń, lub nawet je wyeliminować, w przynajmniej 25% obrażeń nóg, bez zwiększenia stopnia obrażeń innych części ciała. W niektórych przypadkach, mogą uratować życie.*

W przeciwieństwie do argumentów cytowanego wcześniej dużego producenta motocykli, LBT twierdzi:

*Istotnym czynnikiem w tych badaniach, było zapewnienie, że jeśli osłona nóg ma być korzyścią, to nie tylko musi zmniejszyć obrażenia nóg, ale potencjalne obrażenia innych części ciała, a w szczególności głowy, nie mogą być zwiększone. We wszystkich testach, możliwość odniesienia obrażeń nóg i głowy była dokładnie badana. W żadnym wypadku, osłona nóg nie pogorszyła obrażeń głowy, lub obrażeń innych partii ciała, a w niektórych przypadkach, znacząco je zmniejszyła. Co więcej, rząd brytyjski zaproponował Inicjatywę Komisji Europejskiej, która może kiedyś skutkować wymaganiami na takie urządzenia.*

Poniżej jest zdjęcie motocyklisty z Houston, odchodzącego o własnych siłach z bardzo poważnego wypadku, w którym położył swoją Magnę '97 przy około 56 km/h i szlifował aż do zatrzymania. Twierdził, że gmoie, które kupił dwa dni przed wypadkiem ocaliły jego prawą nogę. Ja mu wierzę. (Zauważcie, że jeździ w pełnych skórach i integralnym kasku. Wie jak się przygotować.)

[node.php?id=452](http://node.php?id=452)

Tak więc, chciałbym dodać opinie, którą zaobserwowałem wiele razy, zwłaszcza u "katamaraniarzy", którzy mówili, że nie jeździliby motocyklem, ponieważ nie zapewnia on żadnej ochrony w razie wypadku. Ale, żaden motocyklista nie musiał być wydłubowany przy pomocy nożyc hydraulicznych, ani też żadna poduszka powietrza nie obcięła mu głowy. Pomyślcie o tym...

Tłumaczenie: Krzysztof Smalski

## **Jazda na końcu grupy - zadanie dla najlepszego, najbardziej doświadczonego i najlepiej wyposażonego.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Wednesday, 20/11/2002 - 18:35*

Podczas wyprawy grupa jest ściśle zależna od umiejętności szybkiej oceny sytuacji przez prowadzącego, jednak w wielu przypadkach grupa jest bardziej zależna od zamykającego ugrupowanie, co pozwoli im bez przeszkód dotrzeć do miejsca przeznaczenia.

Na początku omówimy oczywistą rolę zamykającego grupę podczas manewru zmiany pasa ruchu przez całą grupę. Prawie zawsze manewr ten jest inicjowany przez prowadzącego, lecz zdarzają się przypadki, kiedy powinien to robić zamykający grupę. Np. jeśli grupa podróżuje po autostradzie i zamykający spostrzeże, że 18-kołowiec (duża ciężarówka) nęka grupę poprzez bliskie podjeżdżanie bądź trąbienie - w takim przypadku zamykający grupę powinien zwiększyć odstęp pomiędzy nim samym a poprzedzającym go motocyklem, a następnie przez radio zarządzić by prowadzący natychmiast zapoczątkował "zmianę pasa" oraz wyjaśnić dlaczego.

Jeśli prowadzący zgłosi chęć zmiany pasa, zamykający grupę musi wpięrow sprawdzić czy jest to bezpieczne. Jeśli nie jest, musi powiadomić prowadzącego czemu nie można przeprowadzić tego manewru. Tylko od zamykającego grupę zależy, czy manewr zmiany pasa może dojść do skutku, czy nie. (Zauważ, że jeśli grupa zmienia pas na wolniejszy - od przodu grupy do tyłu, jak podczas normalnego manewru omijania, prowadzący nie pyta się zamykającego czy może zmienić pas - on zgłasza rozpoczęcie manewru i zamykający grupę jest odpowiedzialny za zgłoszenie zakończenia manewru.

### **WAŻNE !**

Prawidłową odpowiedzią zamykającego na prośbę prowadzącego o zmianę pasa powinno ZAWSZE być "Bądź gotów", aby uniknąć nieporozumień, gdyby powiedział np. OK!. Mogło by to wprowadzić kogoś w błąd, że pas jest gotowy do przeprowadzenia manewru zmiany pasa. NIE jest bezpieczne zmienianie pasa dopóki zamykający nie powie czegoś w rodzaju: "Pas zabezpieczony, podążać za czerwonym pojazdem", lub czegoś w tym stylu.

Jeśli zamykający odmawia prośby o zmianę pasa, już wcześniej dał znak "Bądź gotów" prowadzącemu i wszystkim słuchającym i tylko wtedy może doradzić czemu prośba jest odmowna

Podsumowując - aby bezpiecznie zmienić pas, zamykający powinien zjechać na ten pas i poinformować prowadzącego, że pas jest gotowy. Musi także wziąć pod uwagę sytuację panującą na drodze podczas manewru zmiany pasa. Zamykający dodatkowo odpowiedzialny jest za:

- sprawdzenie, czy wszystkie motocykle mają podniesione stopki boczne przed rozpoczęciem jazdy,
- asystowanie każdemu uczestnikowi grupy który jest zmuszony opuścić grupę z powodu kłopotów mechanicznych, zdrowotnych bądź personalnych (np. utrata pewności siebie),
- obserwowanie zachowania wszystkich innych motocykli po to, by sprawdzić czy którykolwiek z jadących jest "niedopasowany" do umiejętności jazdy całej grupy,
- obserwować wszystkie niebezpieczne sposoby prowadzenia indywidualnych kierowców, jak i całej grupy,
- "zamykać drzwi" podczas sytuacji możliwej straty pasa jazdy
- oraz obserwować i informować jakiegokolwiek problemy oświetleniowe, z oponami lub poluzowanie ekwipunku, grożące jego zgubieniem dotyczące każdego z uczestników

Będąc na tyle całej grupy zamykający ma idealną pozycję do spełniania powyższych obowiązków i powinien być jak najlepiej do nich przygotowany. Zamykający grupę powinien posiadać kompletną apteczkę, gaśnicę, powinien mieć możliwość włączenia świateł awaryjnych i posiadać możliwość komunikacji ze światem.

Zamykający grupę powinien mieć za sobą kurs pierwszej pomocy jak również być po kursie MSF "Doświadczony Jeździec ????" (ERC)

Jeśli członek grupy zapomni podnieść boczną stopkę, szybki komunikat przez radio powinien załatwić sprawę przed ruszeniem całej grupy

Kiedy grupa się zatrzymuje, zamykający widzi wszystkie światła stopu i zgłasza jeśli jakieś padło... Robi to także wtedy, gdy widzi nie działające kierunkowskazy, bądź wtedy, gdy ktoś zostawił je włączone. Bagaż,

który się wyslizgnął lub sakwy które są otwarte lub mają nie zabezpieczone zapięcia - to są rzeczy, które zamykający powinien zauważyć i zgłosić. (Na takie rzeczy również powinni zwracać uwagę inni członkowie grupy, biorąc pod uwagę motocykle będące przed nimi).

Jeśli z jakiegoś powodu któryś z motocykli musi opuścić grupę - zamykający jest zobowiązany określić, czy jest potrzebna pomoc i w razie potrzeby - udzielić jej. Jeśli członek grupy musi stanąć na poboczu, zamykający grupę powinien z nim zostać, dając jednocześnie sygnał prowadzącemu przez radio (co oznacza, że powinien zostać wybrany nowy zamykający i grupa powinna znaleźć bezpieczne miejsce do zjazdu z drogi). Jeśli pojawił się poważniejszy problem, zamykający zgłasza zapotrzebowanie na dodatkową pomoc. Np. PRZED rozpoczęciem CPR (akcji reanimacyjnej) - szybkie zgłoszenie przez radio spowoduje zorganizowanie przez prowadzącego wykwalifikowanej pomocy medycznej. Przy okazji - dlatego zamykający powinien mieć pasażera, by móc prowadzić ciągłą łączność podczas udzielania pierwszej pomocy.

Podczas podróży zamykający grupę może zauważyć, że jeden z członków grupy drastycznie zwalnia podczas wchodzenia w zakręty. To jest pewny znak, że ten kierowca jest zmuszony jechać powyżej swoich umiejętności. Zamykający musi w takim przypadku wykonać dwie rzeczy:

1. Powinien poprosić prowadzącego by zwolnił
2. Powinien się upewnić, że kierowca mający problemy z jazdą bądź z kontrolą samego siebie jest przesunięty w kierunku końca grupy. Najlepiej, jeśli jest to ostatnia pozycja w grupie - wtedy jedzie w "szparze" (prawa połowa pasa).

Zmiana pozycji najczęściej odbywa się gdy grupa zatrzymuje się na przerwę w podróży, jednak czasami zmiana musi odbyć się jak najszybciej.

Jeśli zamykający grupę spostrzeże, że kierowca nie daje oznak, że będzie mógł bezpiecznie kontynuować podróż jako członek grupy, wtedy MUSI poradzić się prowadzącego i poprosić o natychmiastowy postój aby rozwiązać problem. W większości przypadków rozwiązaniem jest NALEGANIE, aby osłabiony motocyklista został eskortowany do bezpiecznego miejsca. Zazwyczaj wtedy zamykający grupę eskortuje tego motocyklistę.

W kilku przypadkach, dotyczących używek, alkoholu lub medycznych problemów, osłabiony kierowca nie może prowadzić swojego motocykla. Wtedy powinniśmy poprosić któregoś z pasażerów, by podprowadził ten motocykl do miejsca, gdzie np. można go przenocować. W takim przypadku osłabiony kierowca NIE może być pasażerem - trzeba mu zapewnić inny środek transportu.

Jeśli prowadzący, bądź zamykający grupę stwierdzi, że taki kierowca nie może jechać dalej z grupą, grupa NIE MOŻE pozwolić, by kierowca ten kontynuował jazdę w grupie. Jeśli odmawia odejścia, grupa po prostu powinna się zatrzymać i nie jechać dalej dopóki nie zgodzi się pozostać.

Prowadzący i zamykający tworzą zespół odpowiedzialny za doprowadzenie grupy bezpiecznie do miejsca przeznaczenia. To nie są symboliczne pozycje. Wymagają one dojrzałości, doświadczenia, treningu, współzawodnictwa, dobrej komunikacji i dobrego osądu sytuacji. I, czasami - również waszych podziękowań.

Tłumaczył Paweł Kopyt

## Kanał pomocy CB Radio - napewno nie 9, prawdopodobnie nie 1

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 27/10/2002 - 22:30*

Chociaż wiele radioodbiorników CB posiada wyróżniony kanał nr 9 do wzywania pomocy (jest on automatycznie włączany po zaniku zasilania), okazuje się, że ani 9, ani 1 kanał (zwykle używany przez motocyklistów w Stanach) nie są kanałami, na których możesz zwrócić się o pomoc.

Kanałem przydatnym w każdych okolicznościach jest 19, zwykle używana przez kierowców ciężarówek, i na nim można wzywać pomocy.

Kierowcy ciężarówek używają zwykle kanału 19, ponieważ jest to najlepiej zestrojona z anteną częstotliwość (nawet w CB mających tylko 23 kanały). Antenę dostraja się przy użyciu miernika SWR, tak aby kanały od 1 do 40 były dobrze słyszalne. W rezultacie najlepiej dostrojone są częstotliwości w okolicach kanału 20.

Dobrze jest wozić ze sobą telefon komórkowy oraz posiadać krótkofalówkę (ja wożę wszystkie trzy). Jednak kanał 19, jest kanałem, na którym możesz z kimś porozmawiać mając jedynie CB. Zwróć uwagę, że zasięg CB nie przekracza 2-3 km, krótkofalówki mają większy (jest sieć stacji przekaźnikowych w miastach i na obszarach niezabudowanych), nie wspominając już o telefonach komórkowych.

Tłumaczył Marcin Plewka

## Kaski - zbawienne czy niebezpieczne? - normalka czy ekstremizm?

Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 27/10/2002 - 23:03

Na początku tego artykułu, chciałbym przedstawić kilka twierdzeń dotyczących kasków motocyklowych, które uważam za prawdziwe:

- Więcej ludzkich istnień uratowało się dzięki kaskom, a nie odwrotnie.
- Więcej obrażeń zostało zminimalizowanych niż zwiększonych.
- Dzięki kaskom wielu motocyklistów całkowicie uniknęło obrażeń
- Zakładanie kasku lub nie (oprócz przypadków, kiedy prawo nakłada obowiązek zakładania kasku) nie jest sprawą wolności osobistej, lecz sprawą bezpieczeństwa osobistego. Amen.
- Motocykliści, którzy próbują lobbować zmiany w prawie dążące do zezwolenia jazdy na motocyklu bez kasku, zmierzają w kierunku zmiany wizerunku motocyklisty na gorsze, wygłaszają fanatycznie skrajne kazania, oraz wygląda na to, że nie chcą mieć rodzin chronionych przed obrażeniami (lub nawet śmiercią) kaskiem.
- Niezależnie od prawa i tak to od twojej decyzji zależy czy założysz kask czy też nie. Konsekwencje decyzji o jeździe bez kasku mogą być różne: od bezpiecznej i spokojnej jazdy poprzez zarobienie mandatu, uderzenia w głowę, stracenia szczęki, nosa, oka lub ucha, aż po uszkodzenia karku i śmierć. Jeśli wybierzesz jazdę z kaskiem konsekwencje mogą być podobne, tyle tylko, że szansa otrzymania mandatu, uderzenia w głowę, stracenia części twarzy, uszkodzenia karku czy śmierci jest zmniejszona. Pamiętaj, że to zawsze ty wybierasz czy przestrzegać prawa.
- Jeśli zdarzy się wypadek, jest pewne prawdopodobieństwo, że kask oddalając zagrożenie z czaszki, przeniesie siłę na szyję i kręgi szyjne (lub też, że kask, którego używasz w ogóle nie jest zaprojektowany do ochrony szyi i kręgów szyjnych)
- Kaski nie są tak efektywne w ochronie życia i zdrowia jak mogłyby być (gdyby jednak wykorzystać wszystkie dostępne technologie kask musiałby ważyć około 20 kg, ciekawe kto by go wtedy zakładał).
- Niektórzy tak głęboko wierzą, że kask ich ochroni przed obrażeniami, że pozwalają sobie na bardziej ryzykowną jazdę, co też może się źle skończyć.

Założę się, że teraz, znając moje poglądy znacie też moją reakcję na ostatni newsletter, który otrzymałem od organizacji A.I.M. (Aid to Injured Motorcyclists - Pomoc Motocyklistom Poszkodowanym w Wypadkach Drogowych), których motto brzmi "Znaj swoje prawa" i który to newsletter zawierał tryumfalny artykuł zatytułowany: "Federalne Prawo dotyczące kasków - uchylone"

Otóż jest pewna grupa adwokatów mieniących się międzynarodowym głosem wszystkich motocyklistów (mimo tego, że występowanie w imieniu "wszystkich" jest z gruntu fałszywe, co bardzo łatwo mogę udowodnić, ale nie o to tutaj chodzi). Zaznaczam, że nie chcę w tym artykule oceniać pracy tych ludzi w ogóle jak również w wielu indywidualnych sprawach. Wierzę, że wykonują swoją pracę bardzo profesjonalnie (często nawet charytatywnie) i naprawdę pomagają wielu poszkodowanym motocyklistom.

Ale szlag mnie trafia kiedy REKLAMUJĄ się, że wygrali 12 milionów dolarów w sprawie uszkodzonego kasku, a następnie używają tej sprawy jako swego rodzaju argumentu, że nie powinno być żadnego prawa dotyczącego używania kasków (nawet tych prawidłowo wytworzonych). Staję się bardzo podejrzliwy w stosunku do ich obiektywności i motywów. Oto dlaczego: założmy, że mamy do czynienia z osobą ciężko ranną, częściowo za przyczyną kasku-bubla, prawnicy zakładają sprawę o odszkodowanie warte 12 milionów dolarów - zaznaczam, że założenie sprawy nie oznacza od razu zasądzenia takiego odszkodowania przez sędziego lub ławę przysięgłych - a po wygraniu jej zatrzymują z tej sumy 4 miliony (lub więcej) dla siebie. Niesamowicie biorąc pod uwagę, że sami prawnicy nie zostali poszkodowani ani na jotę. Wydaje mi się, że to całkiem niezły pomysł aby nagłaszać taką sprawę, dzięki temu mogą dostać więcej takich spraw jak ta.

Albo inna sprawa. Prawnicy znów OGŁASZAJĄ, że wnieśli do sądu oskarżenie o odszkodowanie w imieniu dyskryminowanego motocyklisty w wysokości 100 MILIONÓW DOLARÓW!!! Sprawa dotyczy stróżów prawa inaczej egzekwujących prawo w stosunku do różnych motocyklistów (więcej energii poświęcają użytkownikom Harley'ów niż innym motocykli). Wygląda mi to na tworzenie perspektyw zarobienia dla siebie następnych 33 milionów dolarów. Tym razem na szczęście nikt nie cierpi.

PozwólmY wygrać im taką sprawę i wyobraźcie sobie co inni nie-motocykliści pomyślą o nas motocyklistach.

Ale trochę się zapędziłem, miało być o kaskach nie zaś o A.I.M., wracamy do tematu. Przypomnijcie sobie następną grupę, pracującą na reputację motocyklistów w tej sprawie. ABATE. To grupa, która wyrażała skrajne opinie na temat używania kasków. Na początku swojej działalności byli całkowicie przeciwko używaniu kasków. Miałem ostatnio przyjemność rozmawiać z Tony'm Pan Sanfelipo, którego słowa przytaczam poniżej. Nie ma on wątpliwości, że skrajne stanowisko ABATE zmieniło się i że teraz nie są już przeciwnikami używania kasków w ogóle, jedynie przeciwko prawnym konsekwencjom nie noszenia ich. To, że ta grupa była tak skrajna w swoich poglądach zostawiło pewien ślad w poglądach innych. Ja sam, na przykład zainteresowałem się ich grupą od wielu lat od kiedy tylko usłyszałem o ich ekstremizmie. Zainteresowanie to służy głębszemu zrozumieniu i wyjaśnieniu moich poglądów.

(Poniższy fragment jest wyjątkiem z artykułu zatytułowanego "Koniec z mitami wokół kasków" napisanym przez Tony'ego Sanfelipo z marca 1994)

*Po 22 latach walki o prawo do nienoszenia kasków motocyklowych, myślałem, że być może to my sami jesteśmy naszymi największymi wrogami. Właśnie dlatego że z taką ochotą kupujemy mit o tym, że kaski redukują obrażenia i chronią życie.*

*Jako założyciel stanowego oddziału ABATE, chciałbym rozpatrzyć ten problem z tej perspektywy. Aby wszystko było jasne, ABATE u zarania było 'anty-kaskowe'. Nie przeciwko prawu nakazującemu używać kasków, nie za wolnością wyboru (w sprawie noszenia kasków), byliśmy po prostu przeciwko kaskom w ogóle. Mogę to mówić, mając informacje z pierwszej ręki z Wisconsin, że byliśmy całkowicie przeciwko używaniu kasków i sprzeciwialiśmy się każdemu twierdzeniu, że kaski zwiększają "bezpieczeństwo".*

Ta grupa usprawiedliwiała się twierdzeniem, że nie można wspierać rozwiązania polepszającego bezpieczeństwo jednej części ciała, ale powodując uszkodzenia innej. Twierdzili, że co prawda kaski dość skutecznie zapobiegają poważnym uszkodzeniom czaszki, ale równocześnie powodują poważne uszkodzenia szyi, skutkujące paraliżem lub śmiercią. Według członków grupy to raczej kiepska zamiana.

Tak pokrętna i skrajna logika, jest ciężka do wytłumaczenia w miarę inteligentnemu i otwartemu odbiorcy. Tym bardziej, że wszyscy słyszeli o wypadkach, w których dzięki kaskom udało się uniknąć obrażeń, a równocześnie kaski nie spowodowały żadnych obrażeń szyi.

Poza tym dużo łatwiej jest uszkodzić mózg niż szyję. Kiedy siedzisz na siodelku gwałtownie stojącego motocykla i kiedy z niego spadasz uderzając głową o glebę, twoja głowa odbywa w błyskawicznym tempie około dwumetrową podróż zanim się z nią spotka. Po takim upadku, twój mózg z łatwością może zostać poważnie uszkodzony, w wyniku czego można doznać poważnych uszczerbków na zdrowiu lub nawet zginąć. Raczej mało prawdopodobne jest, żeby ten sam upadek uszkodził kark (choć oczywiście istnieje takie prawdopodobieństwo)

Faktem jest, że piankowy materiał wyściełający wnętrze kasku ogranicza skutki działania gwałtownego punktowego ciśnienia powstającego w momencie uderzenia poprzez jego spowolnienie, lub rozproszenie. Gdyby nie ten mechanizm ciśnienie uderzałoby w jeden punkt powodując w ten sposób uszkodzenie tkanki mózgowej (oczywiście pod warunkiem, że używasz mózgu) To, że twarda powłoka kasku ochroni cię też przed cięższymi obiektami latającymi (typu kamień, kawałek opony, kawałek metalu) jest oczywiste. Oczywiście również jest, że używanie w tym czasie kasku nie spowoduje żadnych uszkodzeń kręgów szyjnych.

Kask pełny chroni twoje szczęki i zęby lepiej niż kaski otwarte. W niektórych stanach kaski typu "beanie" są legalne. Myślę, że ABATE nie będzie twierdziło, że one też powodują uszkodzenia kręgów szyjnych? (choć znając ich może się okazać, że i to robią)

W każdym razie czy pozwoliłbyś ośmioletniemu dziecku jadącemu z tobą na jazdę bez kasku? Nie? Tylko dlatego, że prawo tak nakazuje? Jakby prawo nie obowiązywało to pozwoliłbyś? Nie? To dlaczego myślisz, że ciebie dotyczą inne zasady bezpieczeństwa niż dziecko? Kwestia wyboru, ale nie dla twojego dziecka, tak? Jeśli któreś z moich twierdzeń powyżej uznacie za nieprawdziwe, napiszcie mi o tym. Szczerze zachęcam, na pewno rozważę to co macie mi do powiedzenia. W tym czasie nie myślcie, że wstąpię do jakiejś organizacji

typu AIM lub AMA reprezentującej "wszystkich" motocyklistów i walczących o prawo do nie używania kasków. Po moim trupie.

(Zwróćcie uwagę, że artykuł ten porusza problem zwiększonego bezpieczeństwa podczas jazdy w kasku, nie zaś praw obywatelskich. Nie chcę aby uznano, że walczę z organizacjami pracującymi nad tym aby nasze prawa obywatelskie nie były zaśmiecane ustawodawczymi bubłami. To już całkowicie inna rozmowa. Wymienione w tym artykule organizacje typu ABATE i AMA, robią też dużo dobrej roboty. Skoncentrowałem się tylko na tym aspekcie ich działalności, która dotyczy używania lub nie kasków)

Tłumaczył Przemysław Fura

## **Kontrola swojego pasa ruchu - dwa koła do tego wystarczą.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Tuesday, 10/12/2002 - 20:07*

Wybór części pasa ruchu, którą się poruszamy, powinien zależeć między innymi od: możliwości łatwego usunięcia się przed niebezpieczeństwem, bycia widocznym dla innych, nie pozostawiania w "martwym polu" widzenia innych pojazdów, oraz warunków drogowych. moim zdaniem, często pomijanym zagadnieniem jest "kontrolowanie" swojego pasa ruchu.

Na przykład: jedziesz ulicą i zatrzymujesz się na światłach, aby skręcić w prawo. Logika nakazuje, że powinieneś zjechać do prawej krawędzi pasa, ale bezpieczniej jest - w moim odczuciu - pozostać bliżej jego lewego brzegu.

Dlaczego? Ponieważ, gdy jesteś bliżej lewego brzegu pasa ruchu Ty MASZ KONTROLĘ nad tym pasem. Zawsze znajdą się kierowcy, którzy widząc Cię po prawej stronie pasa z włączonym prawym kierunkowskazem, będą starali się wcisnąć obok Ciebie - aby szybciej ruszyć po zmianie światła.

To, że Twój pojazd ma tylko dwa koła nie ma znaczenia - to jest TWÓJ pas ruchu. Jeśli chciałbyś zmienić zdanie i nie skręcać w prawo, mógłbyś mieć kłopoty w przypadku, gdy obok Ciebie ktoś by się wcisnął. Co gorsza, jeśli ten obok zdecydowałby się w dodatku skręcić w prawo, mógłby łatwo zapomnieć o Tobie (gdybyś znalazł się w jego 'martwym polu' widzenia) i Cię przejechać podczas tego skrętu.

Kontrolowanie własnego pasa ruchu jest tak samo ważne jak i inne przesłanki przy wyborze części tego pasa ruchu, którą zamierzasz jechać.

Tłumaczył Piotr Trumpiel

## Kółki do opon - mało znane fakty, które jednak są ważne

*Last updated by [Nikodem](#) on Thursday, 17/10/2002 - 00:18*

Czasami nie masz wyjścia. Właśnie musiałem wymienić zupełnie nową tylną oponę Elite II ponieważ wbiło się w nią kilka małych gwoździ.

Wiem, mogłem "zakołkować" oponę. Tak? Nie!

A oto kilka rzeczy, które powinieneś wiedzieć o kołkach do opon:

- \* Prawie każde przebicie (poprzez bieżnik) może być naprawione kołkiem do opon. (Mogę jeździć z oponą prawidłowo "zakołkowaną" {od wewnątrz} - nie ma sprawy).
- \* Nie powinno się zakładać więcej niż jednego kołka w tej samej ćwiartce koła - z uwagi na bezpieczeństwo.
- \* Nie należy zakładać więcej niż dwa kołki w jedną oponę.

Producenci kołków do opon nie biorą odpowiedzialności za bezpieczeństwo w przypadku wykonania którejś z dwóch ostatnich opisanych powyżej czynności. Oczywiście po "zakołkowaniu" zmienia się zakres prędkości, z jaką można jeździć na takiej oponie. Jeśli masz oponę oznaczoną literą 'H' - jest ona przeznaczona do prędkości 210 km/h. Jeśli założyłeś choćby jeden kołek, nie powinieneś na niej przekraczać 130 km/h.

W moją oponę wlażyły trzy małe gwoździe. Po ich wyjęciu z każdego otworu uciekało powietrze 'Królestwo za konia!' Nowa opona EliteII kosztowała mnie \$150. (Życie jest zbyt cenne, aby miało zależeć od trzech kołków, zwłaszcza, że ich producenci nie chcą odpowiadać za ich bezpieczeństwo).

[Jeśli wam umknęło - każde uwaga do 'kołków do opon' odnosi się do profesjonalnie zakładanych - od wewnątrz - kołków do naprawy opon - NIE do kołków zakładanych od zewnątrz, które są w zestawach do awaryjnej naprawy opon].

Tłumaczenie - Piotr Trumpiel

## **Krem z filtrem UV może Cię zabić - naprawdę!**

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 27/10/2002 - 22:38*

Może sądzisz że to lekka przesada? Nie.

Wczoraj, Elaine i ja braliśmy udział w trzecim dorocznym Lime Run, którego gospodarzem były Lone Star Ladies. Tak się złożyło że obsługiwaliśmy jeden z punktów, co oznaczało całodzienne przebywanie w słońcu. By nie przypieć się z nadto, pokryliśmy nasze twarze, ręce i szyję kremem z filtrem UV.

Mieliśmy około 100 mil drogi do domu. 12 mil od celu oślepiłem przy prędkości 70mil/h! W jednym momencie z otoczeniem wszystko było w porządku, a w następnym moje oczy trysnęły łzami i zaczęły piec tak mocno że, w niepohamowanym odruchu, zamknąłem je. Mruganie nie pomagało - i tak nic nie widziałem! Zwolniłem i nacisnąłem przycisk mikrofonu: "Elaine, musimy się zatrzymać - coś mi się stało z oczyma!"

Zwróćcie uwagę - miałem pełny kask, okulary, zaś szyba kasku była opuszczona. Nie bardzo potrafiłem znaleźć sensownego wytłumaczenia jak, w tej sytuacji, cokolwiek mogło wpaść mi do oczu.

Elaine akurat wołała wziąć katamaran a nie motocykl i jechała przede mną. Szczęśliwie, właśnie tego dnia, podłączyliśmy w jej aucie małe ręczne CB-radio. Zwolniła i pokierowała mną i ruchem przez następne ćwierć mili.

Z jednym okiem całkowicie zamkniętym, trzepocząc powieką drugiego, mimo bólu dałem radę zobaczyć tyle, by sprowadzić motocykl do prawej strony drogi po czym, litościwie, pojawił się przed nami zjazd z autostrady. Zjechaliśmy wprost na wolną część drogi dojazdowej i ponownie nie byłem w stanie nawet otworzyć oka.

W trakcie gdy po omacku zlokalizowałem nóżkę boczną Elaine wyskoczyła z samochodu i podbiegła zobaczyć co się stało. Poprosiłem ją o zdjęcie mi okularów ponieważ, nie mając pewności czy stoję prosto chciałem mieć obie ręce na kierownicy.

Cała twarz spłynęła mi łzami, lecz nie z bólu, lecz z powodu tego co ciągle miałem w oczach. Elaine pobiegła do auta po butelkę wody i chusteczki Kleenex, z pomocą których przepłukałem i wytarłem twarz i oczy. Momentalnie wszystko wróciło do normy!

Wychodzi na to że pod wpływem temperatury wewnątrz kasku krem UV znajdujący się na nosie odparował a ciemne okulary dopasowane do głowy i twarzy opary te zatrzymały wokół oczu.

Mówiąc po prostu: jeżeli smarujecie twarz kremem z filtrem UV, zetrzyjcie go zanim założycie kask! (Nawiasem mówiąc, można kupić taki produkt przystosowany do używania w sporcie - twierdzą że nie podrażni oczu).

Filtr UV może Was zabić. Szczerze.

Tłumaczył Artur Gwizdowski

## Nadmierne zużywanie się przedniej opony - lista przyczyn

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 27/10/2002 - 22:27*

Nadmierne zużycie ogumienia oraz deformacja opony jest problemem z którym prędzej czy później zetknie się każdy motocyklista. Zwykle wynika to z niewłaściwego ciśnienia w oponach. Jednak nie jest to jedyne wyjaśnienie problemu. Deformacje opony są normalnym zjawiskiem. Jednak nadmierne deformacje lub nadmierne zużycie opony z tylko jednej strony normalne już nie jest. Istnieje co najmniej siedem przyczyn deformacji lub nadmiernego zużycia jednej strony przedniej opony, innych niż niewłaściwe ciśnienie:

- Większość dróg jest wybrzuszona od wewnątrz, więc jeśli jedziesz na wprost, bardziej zużywa się ta strona opony, która jest bliżej środka drogi.
- Opony w Twoim motocyklu się ścierają, kiedy wymuszasz na nich zmianę prędkości. Tylne opony ściera się zarówno kiedy przyspieszasz, jak i kiedy hamujesz (i za każdym razem kiedy składasz się w zakręt). Więc ma tendencję do równej deformacji w porównaniu z przednią oponą (która ściera się kiedy hamujesz, ale nie wtedy kiedy przyspieszasz).
- Zwykle osiowość motocykla nie stanowi problemu - jednak brak osiowości już tak.
- Jeśli przewożysz cały bagaż w jednej sakwie to twój motocykl jest nierówno obciążony i przez większość czasu nie jedzie prosto.
- Jeżeli twój motocykl jest wyposażony w urządzenie zapobiegające "nurkowaniu", to jego złe ustawienie spowoduje nierównomierne zużycie opony.
- Jeżeli jeden z przednich amortyzatorów jest zepsuty, to opona będzie się nierównomiernie zużywać.
- Częste używanie przedniego hamulca powoduje nadmierną deformację opony.

Tłumaczenie Hubert Krzemien

## **Nauczyć nowicjusza składania się w zakręt - pomocne rady właściwie dla wszystkich**

*Last updated by [magic](#) on Tuesday, 19/11/2002 - 16:06*

Są dwie rzeczy które powodują, że nowi motocykliści starają się utrzymać motocykle w pionie:

- boją się, bo położyli już motocykl w wyniku połączenia skrętu na małej prędkości z użyciem hamulców
- boją się, bo uważają, że zadławia i zgaszą silnik, gdy prędkość będzie mała, co zaowocuje położeniem motocykla.

(zobacz poradę pt. "Wywrócenie motocykla to nie grzech".)

Silnik zgaśnie jeśli jest zimny i nie ma odpowiednio włączonego ssania, lub jeśli ma ustawione za niskie obroty biegu jałowego. Ale raczej nie ćwiczy się skrętów z małą prędkością na nie rozgrzanym motocyklu.

Motocyklista musi być pewien, że silnik będzie kontynuował pracę bez konieczności przygazowywania. W przeciwnym razie skupi się raczej na operowaniu manetką niż na utrzymaniu równowagi.

Nauczyłem się, że rzeczą, która zmniejsza obawę nowicjuszy przed pochyleniem, jest doświadczenie z obniżonym środkiem ciężkości - najpierw hipotetyczne, potem rzeczywiste. Każę im wyobrazić sobie kij od szczotki z kulą do kęgli na jednym końcu. Teraz niech sobie wyobrażą, że wolny koniec kija opierają o ziemię, a koniec z kulą jest skierowany do góry. Pytam ich jak daleko pozwoliliby szczytowi kija odchylić się od pionu. Natychmiast pojmują, że właściwie trzeba trzymać kij cały czas prosto, inaczej upadnie. Następnie zadaję im to samo pytanie w sytuacji, gdy koniec kija z kulą znajduje się na ziemi. Oczywiście koniec kija znajdujący się w powietrzu może znacznie odchylić się od pionu bez obawy o utratę kontroli nad kijem. To właśnie jest przewaga obniżonego środka ciężkości.

[Ten artykuł zawiera zestaw ćwiczeń parkingowych, które opracowałem dla grupy moich przyjaciół, zanim zostałem instruktorem. Przedtem nie szkoliłem nikogo poza nimi.]

Po ćwiczeniu umysłowym czas na praktykę. Każę nowicjuszom prowadzić motocykl stojąc na podnóżkach, a nie siedząc w siodle. Proszę, by trochę machali motocyklem na prawo i lewo, ale bez ruszania głowy z miejsca. Motocykle kładą się na prawo i lewo ale jadą relatywnie prosto. Nie ma najmniejszych obaw, że się przewrócą. Wyraźnie widzą, że środek ciężkości musi być rzeczywiście bardzo nisko. Potem proszę ich o wykręcenie jeszcze kilku kółek z pochyleniem motocykla, ale tym razem w siodłach.

Podczas gdy większość z nas lubi kłaść się w zakręt razem z motocyklem, zauważyłem, że łatwiej przekonać nowicjuszy do pochylenia motocykla pokazując im, że mogą to zrobić bez kładzenia się razem z nim. Więc po ćwiczeniu z machaniem każę im wykonać skręt pochylając tylko motocykl i trzymając głowę sztywno w pionie, tak by horyzont cały czas wyglądał tak samo. Właściwie to nonsens, ale niektórym pomaga. Po kilku okrążeniach sami są zdziwieni jak daleko są w stanie wychylić motocykl bez ruszania głowy z pozycji pionowej. Ćwiczą to do momentu, kiedy są w stanie wychylić motocykl aż do wyprostowania rąk. Z czasem idzie to coraz łatwiej.

Teraz o tym, jak przekonać ich do ładnego pokonywania zakrętów w pochyleniu. W następnym ćwiczeniu parkingowym jeźdźcy siedzą na zatrzymanych motocyklach (silniki włączone) i skręcają kierownicę w jedną lub drugą stronę aż do zatrzymania na ogranicznikach. W każdym z krańcowych położenia kierownicy muszą być w stanie odjechać z miejsca postoju. Na początek proponuję im, by na półspręgle odprowadzili motocykle z zajmowanej pozycji. Jest to mocno niewygodne, ale możliwe przy pewnym wysiłku. Muszą wykonać ćwiczenie w obu kierunkach.

Wtedy stawiam im wyzwanie: "OK, jest to wystarczająco proste ćwiczenie by wykonać je ZA KAŻDYM RAZEM gdy tu przyjeżdżacie. Zatrzymujecie się, kierownica na maxa w prawo lub w lewo, i z tej pozycji ruszacie. A dla waszej własnej satysfakcji sprawdźcie, jak szybko jesteście w stanie umieścić nogi na podnóżkach." Okazuje się, że ruszając natychmiast pochylają motocykle i ustawiają stopy na podnóżkach, zanim się zorientują, że to robią; i są w stanie przejść każdy zakręt.

Błagam! Wy tłumaczcie nowicjuszom, że położą motocykl jeśli w trakcie tego manewru naciśną hamulec!!!

Zakręt na małej prędkości i hamulce to nie jest dobra kombinacja. Dlatego przede wszystkim uczę, że nie należy się bać położenia motocykla przy wolnym skręcie [bo jak się nie boją, to nie robią głupstw - przyp. tłum.].

Na koniec pokazuję im nagrania z wyścigów motocyklowych. Pokazuję jak zawodnik utrzymuje głowę prosto, i że motocykl jadący 30 km/h i więcej można spokojnie pochylić póki podnóżki nie zaczną trzeć o nawierzchnię!! I muszą wbić sobie do głowy że jeśli sądzą, że nie da się już bardziej pochylić maszyny to znaczy, że to JEST WŁAŚNIE MOMENT by go nieco bardziej pochylić i dodać trochę gazu (a nie ująć!!!!).

We wszystkich ćwiczeniach odwracam ich uwagę od hamulców. Cały czas powtarzam, że kontrolę nad skretem z małą prędkością sprawuje lewa ręka, A NIE PRAWA. Każę im wyczuć moment w którym sprzęgło zaczyna łąpać i sprawdzić jak wolno mogą jechać po prostej. Powtarzam do znudzenia, że jeśli pochylasz motocykl (czyli skręcasz) NIE MOŻESZ UŻYĆ HAMULCÓW bo się wyłożysz. Jeśli chcesz się zatrzymać musisz najpierw wyprostować motocykl! Wszystkie te ćwiczenia pokazują uczniom, że są w stanie kontrolować motocykl przy małej prędkości bardziej, niż im się to wydawało. I wkrótce przelatują zakręty jak zawodowcy. Złożenie zaczyna być normalne i staje się dobrą zabawą.

Tłumaczył: Magic

## Niektórzy mogą być uzbrojeni - zawsze grzecznie i uprzejmie.

Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 27/10/2002 - 23:36

Pewien Kanadyjczyk zamieścił ostatnio tekst w którym wyraził swoje obawy dotyczące podróżowania na motocyklu po USA:

*„Jako że wraz z grupą przyjaciół planujemy w maju podróż przez stany Waszyngton, Oregon i Kalifornia wzdłuż wybrzeża Pacyfiku, a także wgląd kontynentu, (bez broni palnej i z jednym małym nożem do steków), czy powinniśmy się na coś przygotowywać lub omijać jakieś miejsca?”*

Pytania zadane w dobrej wierze. Mimo że poniższa odpowiedź nie jest bardzo rozbudowana, zamieściłem ją tutaj bo zawiera kilka „perełek” które mogą pomóc niektórym czytelnikom w uniknięciu niebezpiecznych sytuacji.

Jak długo jeżdżę motocyklem (czyli od prawie 40 lat) wiedziałem, że sporo moich kolegów podróżuje uzbrojonych. Ostatnio nawet wozi się broń w miejscach, z których łatwo ją wyciągnąć, robią tak zwłaszcza kobiety – chociaż zazwyczaj broń podróżuje ukryta bezpiecznie w bagażu.

[Wyjaśniam od razu że w przynajmniej 28 stanach można legalnie przenosić ukrytą broń, na którą ma się pozwolenie (większość występujących o pozwolenie na broń stanowią ostatnio kobiety). Ale jest nielegalne przenoszenie ukrytej broni bez pozwolenia w każdym stanie oprócz Vermontu. Tak czy inaczej, faktem jest, że broń jest wszędzie.]

W trakcie nawijania na koła moich bez mała 500'000 mil NIGDY nie widziałem motocyklisty pokazującego broń PUBLICZNIE, nie mówiąc już o groźbie użycia czy użyciu. W czasie kempingów widziałem broń przenoszoną na noc do namiotów, a w czasie pieszych wycieczek broń znajdowała się w kaburach (doskonale widocznych dla nas, ale z dala od publiki). Innymi słowy, należy przyjąć założenie, że motocyklista podróżujący po USA jest w posiadaniu broni, i nie jest to nic nowego. Nie mówię tu o członkach jakichś gangów motocyklowych, mówię o jakimkolwiek motocykliście znajdującym się na drodze – od nauczycieli po sędziów. Na pewno nie wszyscy ale nie mamy możliwości sprawdzenia którzy są uzbrojeni, a którzy nie.

Czy należy się jakoś przygotować/zabezpieczyć? Jasne!

- Nie wdawaj się w kłótnie z motocyklistą.
- Nie groź motocykliście.
- Nie dotykaj motocykla bez pozwolenia jego właściciela (*raczej cię nie zastrzeli, ale i tak jest to w złym tonie*).
- Nie wierz, że TYLKO motocykliści mają broń! Praktycznie każdy taksówkarz, kierowca ciężarówki, WIELU kierowców zwykłych samochodów, i ZNACZNIE WIĘCEJ kierowców pickupów też posiada broń. (Czyli należy przyjąć założenie, że wszyscy są uzbrojeni.)

Ponieważ zostałeś już ostrzeżony, że właściwie każdy, kogo spotykasz na drodze, może posiadać broń, więc nie stoi na przeszkodzie, by powyższych zaleceń przestrzegać ZAWSZE, a nie tylko gdy w pobliżu są motocykliści. Wszystko to można sprowadzić do powiedzenia często używanego w Teksasie: "społeczeństwo uzbrojone to społeczeństwo uprzejme".

I wreszcie, chociaż możecie myśleć, że to nieco na wyrost:

**Jeśli nie możesz się powstrzymać od użycia środkowego palca, gdy jesteś wkurzony – pomyśl o jego amputacji!**

Przynajmniej w Stanach motocykliści traktują się jak rodzinę. Raczej unikasz konfrontacji z rodziną, prawda?

[Tak na boku: Kanadyjczycy są trzecim najbardziej uzbrojonym społeczeństwem spośród państw demokratycznych. Istnieją opracowania wskazujące, że ilość broni przypadająca na jednego mieszkańca jest taka sama w USA i Kanadzie – chociaż mają tam w większości strzelby i dubeltówki, za to znacznie mniej pistoletów.]

Tłumaczył: Magic.

## **Obsługa motocykla na długo zanim ruszysz w trasę - nawet najlepsi mechanicy popełniają błędy.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Monday, 21/10/2002 - 23:32*

Parę lat temu nasza przyjaciółka przyłączyła się do nas na 2000km wyprawę. To przytomna kobieta, więc chciała się najpierw upewnić, czy jej motocykl jest sprawny i bezpieczny. Zabrała swojego Goldwinga do dealera i poprosiła o wykonanie przeglądu. Między innymi popracowali tam nad jej tylnym hamulcem, bo sprawiał wrażenie, że się trochę „blokował”. Odebrała swój motocykl zaraz przed wyjazdem. O mały włos kosztowałoby ja to jej własne życie.

Nasza przyjaciółka oczywiście zapłaciła za naprawę hamulca, ale późniejsze oględziny wykazały, że nic tam w ogóle nie zostało zrobione. Zresztą nawet jeśli zostało, to nie można przecież polegać na naprawach poczynionych na gorąco, zaraz przed wyjazdem. O wiele lepiej jest przetestować własną maszynę przez kilkaset kilometrów przed wybraniem się w na większą wyprawę.

Tylny hamulec naszej przyjaciółki przeżył 1700 km wyprawy kiedy nagle zablokował jej koło tak, że wykonała wywrotkę high-side przy prędkości 80km/h. (patrz artykuł - Dynamika wywrotki high-side)

Cóż, w tym przypadku nawet kilkusetkilometrowa jazda testowa nie wykazałaby niczego niepokojącego. Ale co może się zdarzyć następnym razem?

Wczoraj Elaine odebrała od dealera swój motocykl po grubszej naprawie. Wymienili jej rozrząd i dźwigienki zaworowe po prawej stronie bloku silnika. Przyjechała tym motocyklem do domu i powiedziała mi, że maszyna jeszcze nigdy jej tak dobrze i gładko nie chodziła. Była wręcz oczarowana naprawą.

Dzisiaj wzięliśmy maszyny na kilkusetkilometrową przejażdżkę, żeby się rozerwać, a z drugiej strony, żeby przejechać trasę rajdu, który odbędzie się za parę tygodni i za którego organizację jesteśmy odpowiedzialni. Nakręciliśmy całe 18 km zanim silnik padł.

Elaine jechała 115km/h po najszybszym pasie czteropasmowej autostrady. Usłyszała metaliczny zgrzyt i nagle lewa pokrywa silnika znikła. Śruba mocująca koło zamachowe wykręciła się i rozpruła w efekcie metalowa pokrywę. Olej wytrysnął z lewej strony i nasączył nogawkę jej skórzanych spodni i but. Mniej więcej litr wylał się w parę sekund.

Elaine zasygnalizowała, że chce zjechać w lewo na pas między jezdniami. Widząc z tyłu, co się wydarzyło, nalegałem, żeby zamiast tego zjechała na prawo. Zabezpieczyłem pas za nią i zjechaliśmy na prawo, przez cztery pasy, aż do pobocza. Jestem naprawdę pod wrażeniem opanowania, jakie wtedy wykazała Elaine. Nie zamarła, nie zaczęła panikować, nie depnęła po heblach. Zamiast tego gładko i na luzie zjechała na prawo aż na pobocze, cały czas nie tracąc panowania nad maszyną.

[Jeśli ktoś z was powątpiewa w słuszność zjechania przez cztery pasy na prawo, zamiast zatrzymać się na centralnym pasie rozdzielającym jezdnie, przypominam, że olej tryskał właśnie w lewą stronę. Gdyby skręciła w lewo, żeby zjechać z jezdni, grubo ryzykowałaby, że najedzie tylnym kołem na płamę własnego oleju. Kiedy się zatrzymała i zsiadła z motocykla z silnika nadal solidnie ciekło.]

Mechanik, który pracował przy jej motocyklu był pierwsza klasa! Po tym jak zobaczył co się stało zrobił się błąd jak papier, ale zarzekał się, że to nie było nawet w pobliżu tych części, które ruszał wymieniając rozrząd i dźwigienki. Pomimo tego obiecał naprawić maszynę na swój koszt, żeby „nie stracić dobrego wizerunku”. Elaine spytała mnie, czy wierze temu facetowi. Wierze. Oddaje swoje życie w jego ręce za każdym razem, kiedy mój sprzęt idzie do niego do naprawy. Wierze mu z definicji. Zapewniam cię, że on nie odwali fuszarki. Tym razem moje przesłanie powinno być już przejrzyste i jasne: serwisuj swój motocykl na długo przed wyjazdem. Przejedź swoją świeżo naprawioną maszyną co najmniej 150 km po okolicy zanim ruszysz się dalej od domu.

Nawet najlepszemu specowi zdarzają się błędy. A tym gorszym po prostu zdarza się ich zrobić więcej.

Tłumaczył Marek Włodarczyk

## **Parkowanie na noc - podpórka boczna czy podstawka centralna, przykrywać czy nie?**

*Last updated by [Bukhart](#) on Monday, 28/10/2002 - 11:57*

Zostajesz w trasie na noc i parkujesz motocykl, a przy tym masz wysoką owiewkę. Czy przykrywać go, czy nie? Stawiać na centralnym podparciu, czy też zostawić go na bocznym ?

Najpierw uporam się z drugim pytaniem - jest najprostsze. Zasada oparta na doświadczeniu : Jeśli nie jesteś zaparkowany w garażu na twardym i równym podłożu, używaj zawsze bocznego podparcia!

Boczne podparcie, daje szersze rozłożenie sił w porównaniu do centralnego. Tak więc, daje o wiele większą stabilność dla motocykla. Wyjątkiem od tej zasady jest sytuacja w której, nie jesteś w stanie zaparkować motocykla tak by opierał się poprawnie na bocznym podparciu. Na przykład, jeśli zawieszenie jest niskie, albo opony mają niskie ciśnienie, a na dodatek masz ciężki bagaż, lub jest wyraźne nachylenie podłoża. Jeśli motocykl nie opiera się solidnie na bocznym podparciu, może raczej ulec nachyleniu i polecieć nam w prawo.

Mimo że, wysokie owiewki i wszelkie formy przykrywania motocykla nie idą w parze, ja zawsze przykrywam motocykl gdy zostaję w trasie na noc. To po pierwsze, po to by zminimalizować ryzyko, kradzieży i ograniczenia dostępu ciekawskich pozwalających sobie na odrobinę swobody (nawet przysłowiowi dobrzy rodzice, pozwalają sobie na sadzanie ich ukochanej pociechy na napotkanym na swej drodze motocyklu, bez pytania o pozwolenie jego właściciela.) Po drugie, wolę żeby pokrycie motocykla się uszkodziło od nawianego nagłym silnym wiatrem, piachu i innych kamyczków, niż sam motocykl.

Warto pamiętać by używać czegoś w rodzaju spinacza/ zapięcia, aby złapać razem dolne krawędzie naszego przykrycia, aby nie odleciało ( a także aby jeszcze trochę zniechęcić kogoś kto mógłby myśleć o kradzieży naszego motocykla.) Jako własne doświadczenie mogę dodać, że każdy sposób przykrycia powinien jak najlepiej przylegać do naszego motocykla, tak by nie zwiększał jego powierzchni - jeśli tego nie zrobimy zadziała jak żagiel i będzie przyczyną wywrócenia motocykla. (przyp. tłum.)

Tłumaczył Bukhart

## Podpórka boczna - zasady postępowania

*Last updated by [Bukhart](#) on Sunday, 03/11/2002 - 21:57*

Jak w przypadku samolotów, według mnie również motocykle powinny być regularnie przeglądane, przed każdym wyruszeniem w trasę. Podczas tego typu szybkiego przeglądu wyjdą na światło dzienne oczywiste sprawy: niskie ciśnienie w oponach, uszkodzenia opon, ciekący olej, otwarte sakwy/ kufry itp. (Dobrze jest, gdy wpadniemy w nawyk sprawdzania poziomu oleju.)

W zależności od tego jak często jeździsz, sugeruję, że "dotknij wszystkiego" (dosłownie) test, także powinien być regularnie powtarzany, z racji na prosty fakt, że takie rzeczy jak poluzowane owiewki, luźne łączenia świece zapłonowych, luźne anteny, lusterka itp. są odkrywane zanim sprawią kłopot.

Jednakże jedna część w naszych maszynach, bywa aż za często pominięta podczas naszych doraźnych przeglądów - boczna podpórka.

Najpierw zobaczmy, co może być z nią nie tak.

Najbardziej oczywistym problemem może być za słaba, lub zerwana sprężyna chowająca. Z takim oto prezentem od podpórki możesz włączyć ją po asfalcie gdy jedziesz, albo też, gdy zejdziesz z motocykla nie zablokuje się i możliwe jest, że motocykl się wywróci.

Nowsze motocykle mają sprzężony z podpórką przełącznik, który wyłącza zapłon, jeśli motocykl będzie na biegu, kiedy podpórka jest opuszczona. Ten przełącznik może również się zepsuć. Jeśli będąc przekonanym o cudzie techniki, zdarzy Ci się odjechać z opuszczoną podpórką, pierwszy skręt w lewo może się skończyć odbiciem w prawo i całkowitą utratą kontroli. (Istnieje też ryzyko związane z działającym przełącznikiem a zerwaną sprężynką lub też za słabą - gdy opuści się podczas jazdy a przełącznik odetnie nam zapłon - może stworzyć to zagrożenie, na przykład gdybyśmy właśnie zabierali się do wyprzedzania - przyp. tłum.)

Starsze motocykle miały gumowe przedłużenie na zwieńczeniu podpórki, które się z czasem zużywa. Celem tego małego przedłużenia było złapanie podłoża zanim metalowa część podparcia docierała i wyciągnięcie podpórki z zamkniętej pozycji zanim ta zadziała. Na tym gumowym przedłużeniu istnieje znacznik zużycia, jeśli ten fragment zostanie starty do znacznika zużycia, powinien zostać wymieniony, ponieważ nie dotrze do podłoża przed metalowa częścią podpórki.

Jeśli motocykl, zaparkowany na poziomym podłożu nie opiera się z wyraźnym nachyleniem na podpórkę boczną, powinieneś wyregulować podpórkę, jeśli to możliwe, tak by kąt nachylenia był duży. Jeśli nie ma możliwości regulowania podparcia wystarczająco, spawarka powinna dać radę w kilka minut.

Zakładając, że podpórka boczna jest w pełni funkcjonalna, są rzeczy, których nie powinieneś robić, aby podparcie nie stało się źródłem zagrożenia.

Nigdy nie ściągaj motocykla z podparcia centralnego, kiedy jest opuszczona podpórka boczna. Takim działaniem ryzykuje się potencjalne uszkodzenie ramy i mocowań silnika (od wstrząsu) a także po prostu wywrócenie motocykla na prawą stronę. Takie nieprawdopodobne sceny, mogą być bardziej prawdopodobne przy niskim ustawieniu zawieszenia, ciężkim bagażu, nachyleniu podłoża w prawo, albo w dół (przód).

Nigdy nie schodź z motocykla, po kopnięciu podpórki w dół, bez wzrokowego sprawdzenia czy faktycznie jest zablokowana w dobrej pozycji.

Nigdy nie powinieneś mieć tak nisko ustawionego zawieszenia, albo tak ciężkiego bagażu, albo zatrzymywać się na tak pochylonym w prawo podłożu, że musisz wychylać motocykl w prawo, aby postawić go na podpórce bocznej. Jeśli musisz tak działać, motocykl nie będzie się dobrze opierał na podpórce. W rezultacie nie powinieneś liczyć na to, że motocykl będzie nadal stał, gdy do niego wrócisz.

Nigdy nie powinieneś pozwalać pasażerowi na wsiadanie, lub zsiadanie z motocykla, kiedy podpórka jest opuszczona (albo, gdy Ciebie nie ma na motocyklu, albo, gdy nie masz dwóch stóp na ziemi, albo, gdy masz wrzucony bieg).

Kompresujące/dekompresujące się amortyzatory mogą pociągnąć motocykl w prawo, gdy stoi na podpórce bocznej.

Jeśli nie jesteś zaparkowany na twardym podłożu, nie licz na to, że podpórka boczna utrzyma sama motocykl. Piaszczyste i trawiaste tereny często nie należą do twardych podłoży, ani też asfalt podgrzany przez słońce do 90 stopni. Gdy znajdziemy się w takim miejscu, warto podłożyć coś płaskiego pod podpórkę, tak by powiększyć powierzchnię przylegania. Taki zabieg powstrzyma podpórkę od wgryzienia się w wspomniane wyżej podłoże i może ocalić motocykl przed wywróceniem się na lewą stronę.

Jeśli parkujesz "pod górkę" lub "z góry" nigdy nie zostawiaj motocykla na luzie. Jeśli wrzucisz bieg (najlepiej wsteczny) zablokuje się tylne koło istnieje szczerą nadzieję, że motocykl będzie stał, gdy do niego wrócisz.

Tłumaczył Bukhart

## **Policjanci na motocyklach to niezbyt dobry wzór - muszą robić za dużo rzeczy na raz.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Tuesday, 29/10/2002 - 21:32*

Przeczytałem że wsiadanie na motocykl z prawej strony jest OK czego dowodem jest plakat wskazujący że żąda się tego od policjantów na motocyklach w Kalifornii.

Mimo że wierzę, iż prawdą jest, że co najmniej California Highway Patrol wymaga od swoich motocyklistów aby zarówno wsiadali jak i zsiadali ze swoich maszyn z prawej strony, to jest to zaledwie przykład z którego każdy powinien wyciągnąć istotne wnioski. Można się zasugerować, biorąc pod uwagę zagrożenia związane z ruchem drogowym, że gdy zjedziesz na pobocze autostrady i zechcesz zejść to możesz być bezpieczniejszy przy wsiadaniu i zsiadaniu z prawej strony, jednakże nie wynika z tego że generalnie tak robić jest bezpieczniej.

Twoja boczna podpórka zapewnia STABILNE trzypunktowe podparcie (czego brak przy podstawie centralnej), które z definicji gwarantuje że twój motocykl nie wywróci się gdy się o niego oprzesz. (Tak przy okazji, właśnie to jest powodem dlaczego dużo bezpieczniej jest pozostawić podczas zawieruchy swój motocykl oparty na bocznej podpórce niż podnieść go na podstawie centralnej.) Możesz doprowadzić do przewrócenia motocykla jeśli w trakcie gdy na niego wsiadałeś nie był on, na swojej bocznej podpórce, mocno POCHYLONY (jak wtedy gdy motocykl jest zaparkowany na obniżającym się w prawo zboczu.) Podobnie, wsiadanie z prawej strony prowadzi do zmniejszenia obciążenia bocznej podpórki, chyba że podpierasz się już swoją lewą stopą zanim twój tyłek spocznie na kanapie. Co gorsza, gdy to robisz twoja prawa stopa jest mocno wrośnięta w podłoże i gdy motocykl zaczyna się walić na ciebie nie masz jak się od niego odsunąć.

To nie jest wyzwanie rzucone motocykłowej policji. Niemniej jednak są oni dla większości z nas nienajlepszym wzorem do naśladowania. Zauważcie, mimo faktu że integralne kaski są znacznie bezpieczniejsze niż jet-y i inne mniejsze „skorupki”, w całym kraju nie ma ani jednego policjanta na motocyklu, który by taki zakładał. Proszę także zwrócić uwagę że trzymanie obydwu rąk na manetkach jest oczywiście bezpieczniejsze niż jazda przy użyciu tylko jednej z nich. Dlatego właśnie ci z nas którzy używają CB-radio posiadają przycisk PTT (Push To Talk) – Nadawanie – w zasięgu palca lewej ręki tak, by nie zdejmować jej z manetki. Mimo to niektórzy z naszej motocykłowej policji nadal korzystają z ręcznych mikrofonów. (Zostało mi powiedziane, że w Kalifornii – i prawdopodobnie w większości innych miejsc – większości policjantów na motocyklach używa teraz mikrofonów instalowanych w kasku i klasycznych przycisków PTT uruchamianych lewym palcem – przewody biegnące do ich kasków łatwo się rozłączają gdy oddalają się oni od swoich motocykli).

Odpowiedź na te oczywiście mniej bezpieczne praktyki naszych funkcjonariuszy na motocyklach jest taka, że mają oni do czynienia z innymi zagrożeniami niż my jeżdżący po ulicach. Oni nie chcą utracić kontaktu wzrokowego z podejrzanym nawet na ten krótki czas jaki zajmuje zdjęcie integralnego kasku (ani nie chcą zajmować obu rąk zdejmując kask.) Często muszą oni SZYBKO opuszczać swój motocykl i przewód mikrofonu/słuchawki biegnący z kasków mógłby ich kosztować życie gdyby byli zmuszeni kombinować przy nim pod ostrzałem. Zwykle pracują na zatłoczonych autostradach i często wsiadają i zsiadają ze swoich motocykli na poboczu drogi. (I oczywiście wsiadają i zsiadają z prawej strony aby ustawić swoje motocykle pomiędzy sobą i ewentualnymi kulami kierowcy samochodu przed nimi.)

Wszystko to co teraz powiedziałem to: Nietrafione jest sugerowanie że policjant motocyklista powinien być wzorem do tego jak zachowywać się w ruchu ulicznym. Jest oczywiście bezpieczniej (może z wyjątkiem pobocza autostrady) wsiadać i zsiadać z motocykla z lewej strony. Bezpieczniej jest jeździć w integralnych kaskach niż w mniejszych „skorupkach”. Bezpieczniej jest korzystać z wbudowanych mikrofonów niż tych trzymanyh w ręku.

Lecz wtedy znowu, w każdym przypadku, bezpieczniej jest nie być funkcjonariuszem na motocyklu. ;-) (buźka przyp. tłum.)

Tłumaczył Lupus

## **Pouczenia dla nowego pasażera przed jazdą - on (ona) jest SZEFEEM ale Ty ustalasz zasady.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Thursday, 17/10/2002 - 00:14*

Zanim pozwolę pasażerowi wsiąść na mój motocykl, robię mu krótki wykład. Wyjaśniam, że dopóki siedzi na moim motocyklu, to ON jest szefem - czyli, że jeśli chce zwolnić lub zatrzymać się z jakiegoś powodu, wykonam to. Przekonuję, że nie chcę go wystraszyć, a jedynie chcę, aby miał jak najlepsze wrażenia z jazdy. W zamian za to ma cztery obowiązki do wykonania podczas jazdy, oraz że może wsiadać i zsiadać z motocykla wyłącznie za zgodą kierowcy.

Wyjaśniam mu, jak ułożyć przewód interkomu tak, aby nie przeszkadzał podczas jazdy. Że może wsiąść lub zsiąść z motocykla tylko wtedy, gdy ja siedzę na motocyklu, z dźwignią biegów w pozycji "luzu" i mam obie stopy na ziemi, a stopka boczna jest złożona (ponieważ, w chwili wskoczenia na siodełko, motocykl "przysiadzie" na amortyzatorach powodując przechył na prawą stronę - co może nawet doprowadzić do upadku motocykla!) Sygnalizuję mu, że może wsiąść na motocykl w chwili, kiedy jestem na to przygotowany. To samo czynię, gdy jestem przygotowany na jego zsiadanie z motocykla. W końcu proszę, aby wsiadając i zsiadając z motocykla starał się utrzymać swój ciężar jak najbardziej na środku motocykla - żeby nie ciągnął na ciebie motocykla, ale raczej sam "wspiął" się na niego.

Wyjaśniam, że może podczas jazdy ze mną rozmawiać jeśli chce, może rozmawiać przez CB, ale jeśli chodzi o jego ruchy na motocyklu, to wolałbym, żeby udawał worek kartofli (właściwie to mówię, że może się poruszyć, byle nie gwałtownie) - NIE próbował pomagać mi w zakrętach - nie pochylał się w przewidywaniu zakrętu ani w samym zakręcie.

Mówię pasażerowi, że nigdy nie miałem wypadku, że niezależnie od okoliczności ma trzymać nogi na podnóżkach, oraz że nigdy nie powinien podczas jazdy usiłować podpierania motocykla. Pokazuję mu pałaki ochronne wokół kufrów, przekonuję, że są wykonane z porządnej stali i będą one chronić nogi pasażera dopóty, dopóki będzie je trzymał na podnóżkach.

A teraz obowiązki pasażera:

- \* Pozdrawia podniesieniem ręki wszystkich napotkanych motocyklistów jadących naprzeciw.
- \* Pozdrawia podniesieniem ręki wszystkich stojących policjantów.
- \* Pozdrawia wszystkie dzieci, które wykazują nami zainteresowanie.
- \* Ma okazywać światu swoje zadowolenie z jazdy, szczególnie na postojach. Jeśli pasażer nie będzie spełniał powyższych obowiązków - grozę - będzie miał po zakończeniu jazdy robotę do wykonania - czyszczenie szprych!

(Oczywiście na moim GoldWing-u nie ma żadnych szprych).

Jeśli chodzi o moje zasady podczas jazdy z pasażerem:

- \* Jedyną rzeczą, którą staram się 'popisać' jest to, że jazda motocyklem może być bezpieczna i przyjemna.
- \* Staram się zmieniać biegi tak, aby pasażer tego nie odczuwał (żadnych kiwnięć głowy w przód czy tył).
- \* Staram się ruszać i zatrzymywać tak, aby pasażer nie był do końca pewny, czy już zaczęliśmy jechać, czy zatrzymaliśmy się w pełni - czyli płynność wykonywanych czynności.

Tłumaczenie - Piotr Trumpiel

## **Rozruch motocykla na mrozie - powinieneś to wiedzieć jeśli masz "mokre" sprzęgło.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Wednesday, 20/11/2002 - 18:48*

Dla tych, którzy jeżdżą już więcej niż rok motocyklem nie jest to pewnie żadna nowość, więc traktujcie ją jako przypomnienie.

Niezależnie od tego, czy masz sygnalizator położenia neutralnego skrzyni biegów w swoim motocyklu, czy nie, **ZAWSZE** trzymaj wciśniętą dźwignię sprzęgła podczas rozruchu motocykla.

Kolejna rada, która może Ci zaoszczędzić bólu i uszkodzeń motocykla, to: **ZAWSZE** trzymaj wciśniętą (mocno) dźwignię hamulca przedniego podczas wrzucania pierwszego biegu - nawet, jeśli masz wciśniętą dźwignię sprzęgła.

Ponieważ masz "mokre" sprzęgło, a niskie temperatury powodują gęstnienie oleju, tarcze sprzęgła mogą się skleić po dłuższym staniu z wyłączonym silnikiem. I właśnie z tego powodu, trzymanie wciśniętej samej dźwigni sprzęgła nie gwarantuje, że podczas wrzucenia biegu motocykl nie "skoczy" do przodu.

Tłumaczenie Piotr Trumpiel

**Skóra jest NAPRAWDĘ warta swej ceny - 20 razy trwalsza niż jeans.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 01/12/2002 - 20:54*

Z nadejściem zimnej pogody większość z was zapewne zaczyna wkładać grubsze kurtki i skórzane spodnie. Jakkolwiek są one dość drogie, mam tu chyba wystarczający dowód, że oferują one o wiele lepsze zabezpieczenie nie tylko przed chłodem.

W badaniach nad wytrzymałością różnych materiałów odzieżowych podczas tarcia o asfalt z prędkością 80km/h, jeans wytrzymał ok. 1,2m zanim się przetarł. Kevlar, wytrzymał ok. 5,5m. Natomiast standardowa skóra motocyklowa (ok. trzy razy grubsza niż ta, z której szyte są 'zwykłe' kurtki) wytrzymała ok. 26m. Czyli ponad 20 razy więcej niż jeans.

[Testy zostały opublikowane we wrześniowym wydaniu czasopisma 'Cycle'].

Tłumaczył Piotr Trumpiel

## **Sposób "Na kumpla" - gdy padnie ładowanie, ciągle możesz dojechać do domu.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Wednesday, 20/11/2002 - 18:22*

Jeśli jesteś nurkiem, to uczyli Cię na kursie jak we dwóch wrócić na powierzchnię, gdy kumplowi wysiadzie sprzęt poniżej termokliny. W przypadku motorów, może doza dramatyzmu jest mniejsza, ale wśród ujeżdżających GoldWinga każdy zna kogoś komu wysiadł alternator z dala od domu. W takich to właśnie przypadkach „samopomoc” dobrze się sprawdza, by nie szukać lawety i jednak wrócić motorem do domu.

Gdy w twojej maszynie padnie alternator, a reszta jest O’K, to silnik będzie się kręcił do czasu, aż padnie akumulator. I twój motorek pada, musisz zjechać na boczek drogi. I co dalej robić?

Trzeba się zamienić na akumulatory z jakimś innym dwukołowcem. Potem wyłączasz wszystkie niepotrzebne odbiorniki (szczególnie przednie światło – najlepiej jeśli przypadkiem nie jedziesz akurat w nocy), odpalasz swoją, do niedawna, zdechniętą maszynkę. Drugą szlifierę odpalamy z biegu. Teraz gnamy co sił póki nie wykończy się do niedawna jeszcze sprawny, akumulator z motoru Twego Kumpla. W tym czasie w motorze ze sprawnym alternatorem, powinien on podładować w czasie jazdy, przynajmniej częściowo, padniętą baterijkę [o zaleceniu utrzymywaniu wysokich obrotów nie muszę Wam wspominać, bo i tak wiem że uważacie, że czerwone pole zaczyna się zbyt szybko – przyp. tłumacza]. A kiedy pojawią się oznaki tego, że sekwencję trzeba powtórzyć, to znów podmianka akumulatorów i tak aż do domciu.

Oczywiście jeśli jedziecie w grupie, to możecie sprawdzić, kto jest prawdziwym kumplem i podmieniać akumulator z każdym kolejno. Skutkiem takiej eskapady będzie to, że w końcu zamęczane w ten sposób akumulatory padną. Ale to jest cena którą płacimy za nostalgiczne przyzwyczajenie do spania w domu.

(Etykieta kulturalnego ‘bikera’ mówi, że jeśli wkrótce po takiej przygodzie, kumple zaobserwują problemy ze swoimi zbiorniczkami kwasu, to miło będzie z Twojej strony, jeśli obciążysz swoją kartę kredytową zakupem stosownych akumulatorów do ich maszyn.)

Tłumaczył Marek Rodowski

## Sposób hamowania - zależy od prędkości.

*Last updated by [Nikodem](#) on Wednesday, 23/10/2002 - 00:12*

Wszyscy słyszeliśmy, że „nawet 70% siły hamowania zawdzięczamy przednim hamulcom”. Nie chciałbym wszczynać nowej wojny ale według mnie ta informacja jest przestarzała – teraz z przednich hamulców pochodzi nawet 100% tej siły!

Z dzisiejszymi nowoczesnymi hamulcami i mieszankami stosowanymi w oponach jest jak najbardziej możliwe, przy odpowiedniej prędkości i dobrej nawierzchni, uzyskać z przedniego hamulca tyle siły opóźniającej, żeby tylne koło całkowicie oderwało się od podłoża (czyli wykonać „stoppie”). [Tego akurat nie zalecam. Ale nie przejmujcie się, w jednym z następnych artykułów wykażę, że nie jest możliwe wykonanie „stoppie” na Gold Wingu.] Ale oderwanie tylnego koła od nawierzchni podczas hamowania z dużej prędkości nie jest typowym problemem wynikającym z nadużycia przedniego hamulca – jest nim zablokowanie przedniego koła i „gleba” przy małej prędkości.

Więc? Tradycyjna szkoła jazdy mówi, że najbardziej efektywne hamowanie uzyskujemy przy rozkładzie sił hamowania 75% przód i 25% tył przy suchej nawierzchni, i 50% przód – 50% tył przy nawierzchni mokrej. Ta zasada może już nie być najlepszą, gdyż nie bierze pod uwagę uzyskiwanych prędkości.

Moim zdaniem porady tego typu muszą mówić co robić w zależności od prędkości. Na przykład jeśli poruszasz się wolniej niż 30 km/h, i to niezależnie od stanu nawierzchni, właściwie cała siła hamująca może być uzyskana z tylnego hamulca, i jeśli nawierzchnia tego wymaga (jest śliska, trawiasta, szutrowa etc.) tylko z niego. Zalecam użycie OBU hamulców właściwie zawsze – mówię tylko że możesz polegać PRZED WSZYSTKIM na tylnym hamulcu przy małych prędkościach, a nie że masz używać tylko niego. Im wolniej jedziesz, tym większa szansa, że przednie hamulce zablokują Ci koło – więc nie próbuj wycisnąć z przedniego hamulca tych 75 (lub więcej) % przy małych prędkościach. (mówiliśmy już zresztą jak szybko motocykl może zaliczyć „glebę” jeśli zablokujemy przednie koło.)

Przy jeździe powyżej 30 km/h tradycyjna metoda (75%-25% lub 50%-50% w zależności od nawierzchni) zdaje egzamin, zwłaszcza jeśli pamiętamy przy tym by nie naciskać hamulca gwałtownie (bo może to spowodować zablokowanie któregoś z kół), i że w czasie ostrego hamowania powinniśmy lekko odpuścić tylny hamulec, gdyż dociążane jest przednie koło (a tylne jest odciążane i traci część przyczepności – przyp. tłum).

Następny artykuł omawia tę kwestię dokładniej, sugerując że podział 75%-25% powinien teraz raczej wynosić 85%-15%. Co ważniejsze, opisuje „Hamowanie pulsacyjne” jako sposób użycia hamulców ZAWSZE I WSZĘDZIE.

Tłumaczył: Magic

## **Wywrócenie motocykla to nie grzech - ale jest nim pozostanie POD motocyklem.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Monday, 21/10/2002 - 23:17*

Podejrzewam, że większość z was uważa, że przewrócenia motocykla należy unikać za wszelką cenę, że przewracanie się motocykla jest bardzo niebezpieczne, że doświadczonym motocyklistom się to nie zdarza. Nic z tych rzeczy. Nie znam nikogo z kilkuletnim doświadczeniem na dwóch kółkach, komu by się to nie zdarzyło lub prędzej czy później mu się to nie zdarzy.

Przewrócenie się motocykla jest zawstydzające, nabijamy się z innych z tego powodu, ale wcale nie musi to być niebezpieczne. Widziałem wielu doświadczonych ludzi, którzy po długiej przejażdżce zsiadali z motocykla bez stawiania go na nóżce. Widziałem takich, którzy stawiali motor na pochyłym terenie ze spadkiem w prawo, po czym motocykl przewracał się na prawą stronę. Widziałem jak motor postawiony na luźnym żwirku przewracał się szybciej niż jego właściciel zdążył mrugnąć okiem. Ale w żadnym z tych wypadków zarówno motocykl jak i jeździec nie ucierpieli z tego powodu.

To nie grzech, gdy przewróci nam się motor, głupotą jest znaleźć się pod nim.

Pierwszą lekcją jazdy, którą udzielam osobom, które przesiadają się na coś większego jest przewracanie motocykla. Jeśli sami nie mają własnego dużego motocykla pozwalam im przewrócić mojego Gold Winga.

Zabieram ich na trawę, gdzie jest dość twarda ziemia i z wyłączonym silnikiem polecam im przechylić powoli motocykl w lewo. Wcześniej wyjaśniam im, że w pewnym momencie dochodzi się do punktu, w którym środek ciężkości motocykla przesuwają się poza zbiornik paliwa i większość jego ciężaru spocznie na ich „dolnej” (w wypadku przechylania motocykla w lewo na lewej) nodze. W tym momencie NIKT nie jest w stanie utrzymać Gold Winga, a próby na siłę wręcz mogą się zakończyć kontuzją.

Sami muszą wyczuć ten punkt i PRZESTAĆ PRÓBOWAĆ UTRZYMAĆ MOTOR.

Muszą puścić dolny (lewy) uchwyt kierownicy, SZYBKO stanąć na „górnym” (prawym) podnóżku i gdy motocykl się kładzie „dolną” (lewą) nogą stanąć tak daleko od motocykla jak się tylko da. Jeśli zrobią to dobrze to powinni lewą nogą stać na ziemi, prawą na górnym podnóżku mając leżący na boku motocykl między nogami.

Na ogół wystarczą nie więcej niż dwie próby by zrobić to dobrze – pierwsze podejście zazwyczaj kończy się podpieraniem się rękami. (Gdy tak się dzieje przypominam im, by puścić dolny uchwyt zanim pociągnie ich do ziemi). Jednak za drugim razem poprawnie puszczają dolny uchwyt, BARDZO SZYBKO przenoszą ciężar ciała na górny podnóżek i odsuwają drugą nogę. Ten odruch jest bardzo dobrze zapamiętywany na długi czas.

Gdy motor już leży, zauważają, przynajmniej w wypadku Gold Winga, że motocykl w dalszym ciągu opiera się na kołach ze względu na umiejscowienie silnika i ochraniaczy bocznych kufrów oraz że motocykl pozostaje nieuszkodzony. To bardzo poprawia pewność siebie.

Następną lekcją jest podnoszenie motocykla ważącego prawie 450 kg (to też znajdziesz wśród porad - przyp. red.).

Przy okazji rozszerzam lekcję o zagadnienie, kiedy należy pozostawić nogi na podnóżkach, a kiedy można zejść z przewracającego się motoru. Gdy motocykl porusza się szybciej niż jesteś w stanie iść, należy trzymać nogi na podnóżkach! Jeśli porusza się wolniej, należy stanąć na górnym podnóżku i pozwolić mu przewrócić się pomiędzy nogami.

Tłumaczył Rzuru

## **Zaczynamy od najważniejszego - to naprawdę sprawa życia lub śmierci.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 27/10/2002 - 23:56*

Najistotniejsza czynność - od tego zależy życie. Zostałeś przeszkolony i potrafisz wykonać resuscytację krążeniowo-oddechową [czyli masaż serca i sztuczne oddychanie] i udzielić pierwszej pomocy przedmedycznej. Przybyłeś na miejsce wypadku i zostałeś postawiony w sytuacji że musisz wykonać jedną bądź obie te czynności. Ale co zrobisz NA POCZĄTKU ?

Na ostatnim comiesięcznym spotkaniu Houstońskiego oddziału Lone Star Ladies odbyła się dyskusja poświęcona temu tematowi, która wywołała u mnie wątpliwości. Powodem ich było to, że z jednej strony słyszałem opinie aby "rozpocząć natychmiast resuscytację", "upewnić się czy ofiara oddycha", podczas gdy ja zasugerowałem, że pierwszą czynnością powinien być telefon pod 999 lub 112.

Osoby obecne na zebraniu jednogłośnie stwierdziły, że się mylę. Oczywiście rozumiem ich przesłanki i dobrą wolę niesienia pomocy, ale uważam że powinno się to nieco bardziej dogłębnie przemyśleć niż to zrobiliśmy na spotkaniu.

Pamiętaj że masz obowiązek zastosowania resuscytacji i udzielenia pierwszej pomocy tam gdzie jest to konieczne. Innymi słowy, nie sugeruję, że natknąłeś się na osobę śpiącą na poboczu, która wygląda na potrzebującą twojej pomocy. Chodzi o sytuację, w której jasne jest że osoba doznała ciężkiego urazu. Zauważasz, że serce ofiary nie bije. Pierwszą twoją myślą jest zazwyczaj to, że powinieneś natychmiast zacząć resuscytację! Bo ogólnie znanym faktem jest, że w takim przypadku ofiara umrze z powodu braku dopływu utlenionej krwi do mózgu!

Oczywiście jest to zgodne z prawdą, ale mimo że jesteś przeszkolony do wykonania resuscytacji i pierwszej pomocy, to wydaje mi się, że bez pomocy specjalistów medycyny ratunkowej posiadających transport i inne urządzenia podtrzymujące życie, twoja pomoc nie przyniesie spodziewanych skutków i ofiara umrze! Może pięć minut, może pięć godzin później, ale prawie z pewnością to nastąpi. (Zauważ, że jeżeli serce ofiary nie pracuje to właściwie jest już "martwa", a jedyne co usiłujesz dokonać stosując resuscytację jest niedopuszczenie aby stan ów stał się niezaprzeczalnym faktem).

Faktem jest, że większość urazów potrzebuje wielu jednoczesnych zabiegów grupy ratunkowej. Kiedy stosujesz resuscytację nie możesz jednocześnie zapobiegać np. utracie krwi z amputowanej kończyny!

Jeżeli jesteś sam i nie ma w okolicy telefonu, nie masz innej możliwości jak próbować pomóc ofierze czekając na kogoś kto mógłby wezwać pomoc (zakładając że to ty dalej prowadzisz resuscytację). Ale jeżeli jesteś w pobliżu telefonu, według mnie powinieneś najpierw zadzwonić pod 999. Spowoduje to małe opóźnienie w podjęciu przez ciebie zabiegów ratunkowych na ofierze, ale zwiększa ostateczną szansę na przeżycie!

Rozważcie taką sytuację:

Jedziesz na motorze i widzisz że przed tobą zdarzył się wypadek. Zatrzymujesz motocykl żeby zobaczyć jak możesz pomóc. Czy zatrzymasz się przy krawędzi jezdni, opuścisz stopkę czy po prostu rzucisz motocykl aby oszczędzić czas? Prawdopodobnie zatrzymasz się przy krawędzi jezdni i opuścisz stopkę. To zajmuje niewiele czasu, ale zapewnia że nie staniesz się kolejną ofiarą wypadku. Z pewnością to niewiele by pomogło pierwszej ofierze. Ale istotne jest abyś przed telefonem na 999 zabezpieczył miejsce wypadku ! Upewnij się że nie spowoduje nagłego zagrożenia dla ciebie lub innych. Dopiero WTEDY wykonaj telefon.

Strata jednej minuty na telefon pod 999 i sprowadzenie wykwalifikowanej ekipy ratowniczej na miejsce wypadku kosztuje ofiarę wypadku jedną minutę. Jeżeli przez dziesięć minut będziesz resuscytował zanim ktoś inny zawiadomi pogotowie - to kosztuje ofiarę DZIESIĘĆ MINUT czystego tlenu, środków przeciwbólowych, pełnej krwi i transportu do szpitala!

Jeżeli jest was więcej na miejscu wypadku - PIERWSZĄ sprawą którą powinienes się zająć jest upewnienie się że ktoś zadzwoni pod 999. Żadnych "jeżeli", "i" albo "ale". Jeżeli okaże się że pogotowie jest niepotrzebne to zawsze można zadzwonić i odwołać. Ale nigdy nie da się odzyskać straconego przez ciężko ranną ofiarę czasu. Przecież starasz się jemu/jej pomóc - usiłujesz wykorzystać ten czas który im pozostał. Po co więc tracić go niepotrzebnie?

Od tego co napisałem powyżej jest jeden znaczący wyjątek: jeżeli ofiarą jest dziecko, u którego zatrzymała się praca serca lub oddech - wtedy szansa na przeżycie tego dziecka wzrasta jeżeli natychmiast zaczniesz resuscytować - ale jest to trudne wyzwanie.

[Słowniczek:

Resuscytacja - zabiegi mające na celu przywrócenie własnego oddechu i krążenia. Niekoniecznie przytomności.

Reanimacja - zabiegi mające na celu przywrócenie mobilności ofiary, a więc poza oddechem i krążeniem również przytomności. (Stąd wynika że pewnych określeń używa się na wyrast :))  
przyp. tłum]

Tłumaczył Benkai

---

Pogotowie lub "centrum działań kryzysowych" - tak to się ładnie zowie, ale prawda jest taka że dzwoniąc pod 112 dodzwonimy się na policję, bo nie ma jeszcze wyspecjalizowanych ośrodków. Oni co prawda muszą zawiadomić pogotowie, ale jest to strata czasu więc lepiej dzwonić od razu pod 999.

Żadna karetka na świecie nie wozi ze sobą pełnej krwi... nie tracą czasu na wykonywanie próby krzyżowej, poza tym musieli by wozić krew każdej grupy, a z krwią generalnie jest problem - bo to mało trwałe i bardzo drogie. W zamian za to podaje się płyny wypełniające łożysko naczyniowe itp. ale to zupełnie inna historia.

Z zajęć z medycyny ratunkowej wyniosłem iż należy natychmiast zadzwonić na pogotowie. Nie jest to zbyt uciążliwe w Polsce, gdzie praktycznie każdy ma komórkę. Można to zrobić w trakcie udawania się na miejsce wypadku. Jeżeli jest więcej osób to robotę tą się zwała na tego który ma komórkę, bądź takiego który najbardziej komentuje to co się stało i stoi najbardziej z przodu tłumu - generalnie nie na wiele się on zda przy ratowaniu ofiar, ale pogotowie zawiadomi, bo w końcu ma gadane... Tak przy okazji - w Polsce istnieje OBOWIĄZEK udzielenia pierwszej pomocy ofierze - nieistotne jest czy robisz to dobrze czy źle. Masz próbować pomóc. Połamiesz żebra - trudno, rozerwiesz wątrobę - zdarza się, wywołasz odnę prężną - no cóż, próbowałeś pomóc. Ale jeżeli nie udzielisz pomocy... ojoj ojoj to masz prooooblem. Po prostu trzeba. W związku z tym - może by napisać jakiś artykuł na temat przeprowadzania pierwszej pomocy i zabiegów resuscytacyjnych?

## **Zamykanie drzwi - przykład dobrego opanowania jazdy na końcu grupy**

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 20/10/2002 - 14:14*

Jako jeszcze jeden przykład tego, jak doświadczony motocyklista jadący na końcu grupy może wpływać znacząco na jej bezpieczeństwo, można przeanalizować przypadek pojawienia się w czasie jazdy znaku informującego o kończeniu się jednego (prawego lub lewego) z sąsiadujących pasów ruchu (w tym samym kierunku - przyp. tłum.).

Zazwyczaj motocykl prowadzący "ustawia" grupę tak, aby znalazła się ona na ciągnącym się dalej pasie ruchu, zanim sąsiadujący pas się skończy. Niebezpieczeństwo może się pojawić w przypadku, gdy inny pojazd będzie próbował wyprzedzić grupę po pasie ruchu, który ma zaraz się skończyć i zabraknie mu drogi, aby to wykonać. Nie ma on wtedy innego wyjścia, jak wjechać w środek grupy.

Przewidujący zespół: motocykl prowadzący / motocykl zamykający grupę może rozwiązać ten problem przed jego pojawieniem się. W chwili, gdy którykolwiek z nich zorientuje się, że jeden z pasów ruchu się skończy, motocykl zamykający grupę dostaje polecenie od prowadzącego lub sam podejmuje decyzję o "zamknięciu drzwi". Podczas, gdy grupa jedzie już pasem ciągnącym się dalej, motocykl zamykający kontynuuje jazdę po pasie, który ma się skończyć. W chwili skończenia się owego pasa dołącza do grupy.

Tłumaczył Piotr Trumpiel

## **Zasada, dzięki której przeżyjesz na drodze - skrzyżowania**

*Last updated by [Nikodem](#) on Friday, 18/10/2002 - 23:24*

Ze wszystkich rzeczy, których uczymy się jeżdżąc po ulicach na naszych motocyklach, jedna wyróżnia się szczególnie, jako ratująca życie w każdym przypadku.

**\* Zawsze (o ile to możliwe) wjeżdżaj na skrzyżowanie mając inny pojazd po swojej prawej stronie.**

*(Oczywiście rada ta dotyczy krajów o ruchu prawostronnym).*

Zwolnij, ewentualnie przyspiesz, aby zrównać się z pojazdem jadącym po twojej prawej stronie - jadąc w ten sposób zwiększasz swoje bezpieczeństwo wjeżdżając na skrzyżowanie.

Oczywiście to oznacza również, że jeśli stoisz na światłach, które zmieniają się po chwili na 'zielone' wjeżdżasz na skrzyżowanie równocześnie z pojazdem po Twojej prawej stronie - żadnych wyścigowych startów jeśli chcesz żyć.

Nudne? Prawdopodobnie, ale ja tak jeżdżę. Właściwie wolę, żeby pojazdem po mojej prawej stronie był autobus lub ciężarówka.

W zasadzie bezpieczniej jest mieć pojazd po swojej prawej niż po lewej stronie. Im bliżej będziesz środka skrzyżowania przejeżdżając przez nie, tym więcej jest miejsca (zazwyczaj) pomiędzy Tobą a kimś nadjeżdżającym z którejkolwiek strony. Inaczej: jeśli wjeżdżasz na skrzyżowanie sam - wjeżdżaj jadąc jak najbliżej środka jezdni.

Tłumaczył Piotr Trumpiel

## **Zdrętwiały palce - szybka pomoc z Twojej podręcznej apteczki.**

*Last updated by [Nikodem](#) on Sunday, 01/12/2002 - 20:50*

Wszyscy jeździliśmy w zimne dni i wiemy, że pomimo grubych rękawic, nawet z dodatkową wkładką, nasze palce marzną i zaczynają drętwieć.

(Przy okazji: odkryłem, że jedwabne wkładki lepiej zabezpieczają przed chłodem niż te z grubszego materiału).

Co z tym zrobić?

Oto rada, którą moja koleżanka, Elaine Anthony, wymyśliła kilka lat temu na ostatnim odcinku (612mil) naszej wspólnej podróży, gdy było tak zimno, że palce zaczynały nam drętwieć. Zatrzymaliśmy się na poboczu, zsiadliśmy z motocykli i zaczęliśmy grzebać w apteczkach. Wyciągnęliśmy gumowe rękawiczki, które włożyliśmy na wkładki (od rękawic - przyp. tłum.), na to założyliśmy nasze rękawice. Niesamowite jak taki prosty pomysł okazał się być pożyteczny.

(Oczywiście wozicie gumowe rękawiczki w swoich apteczkach?)

Tłumaczył Piotr Trumpiel

**Kawa: jeśli jej mocno potrzebujesz - zatrzymaj się - używki nie zastąpią odpoczynku.**

Jesteś na wycieczce i za tobą już ponad 650km. Co około godzina zatrzymujesz się aby zatankować lub coś zjeść. Zaczynasz się czuć bardzo zmęczony. Czas na kawę, nieprawdaż? ŻLE!

Kawa, cola, No-Doze i inne środki pobudzające NIE SĄ SPOSOBEM na utrzymanie uwagi gdy jesteś zmęczony. Lepiej znajdź jakieś miejsce do odpoczynku i prześpij się. Nawet pół godziny wystarczy, żeby "naładować baterię" wystarczająco, abyś mógł pojechać dalej, jeśli musisz.

Jeszcze lepiej - znajdź miejsce na postój i odpoczynek i wyśpij się normalnie przez noc.

Jakkolwiek robiłem przejazdy dłuższe niż 1000 km w jeden dzień, w złej pogodzie, uważam, że mogę długo podróżować jeśli nie robię więcej niż ok. 570 km na jeden dzień - robiąc po drodze wiele przystanków.

Jeśli planujesz przejechać dłuższy odcinek podczas swojej wyprawy, sugeruję, ażebyś go przejechał w ciągu pierwszego lub drugiego dnia wyprawy.

W następnych dniach możesz nie być w stanie przejechać go bezpiecznie).

Kawa i używki nie są substytutem wypoczynku w chwili, gdy go potrzebujesz, właściwe rozplanowanie marszruty również jest pomocne.

## **Czy wiesz co jest najbardziej niebezpieczne podczas jazdy we mgle? - kto by pomyślał?**

Czy kiedykolwiek musiałeś jechać we mgle?

Pamiętam wiele moich przejazdów pomiędzy L.A. i San Francisco, podczas których nagle otaczała mnie mgła. Było to trochę straszne - z kilku powodów.

Jeśli nie widzisz drogi na '2 sekundy' przed sobą - oczywiście powinieneś zsiąść z motocykla. Z tym niewielu się nie zgadza. A zatem, co jest przyczyną wypadków, które się zdarzają podczas jazdy przy ograniczonej widoczności.

Poza tym, co uważamy za główne ryzyko (że wjedziesz na coś, czego nie było widać, lub, że ktoś wjedzie na Ciebie - z tych samych przyczyn), uważam, że największym problemem, który może się przytrafić jest to, że 'położysz' motocykl - pozornie bez powodu.

Jednakże jest w tym sens. Przy ograniczonej widoczności nie widzisz horyzontu. Mijane drzewa dają Ci poczucie pionu, choć nie zawsze dokładnie. Jakkolwiek - jeśli jesteś w zakręcie i musisz się szybko zatrzymać, nie masz możliwości ocenić, czy motocykl jest już ustawiony pionowo gdy się zatrzymałeś! Zanim się zorientujesz, motocykl się przewróci i nie zdążysz go powstrzymać. Wszystko to z powodu, że nie widzisz horyzontu (nawet, jeśli nie patrzysz świadomie na niego, aby wyznaczać pion). Kto by pomyślał?

Innym fenomenem, na który zwrócono mi uwagę ostatnio, że badania wykazały, iż kierowcy mają tendencję do przyspieszania podczas jazdy we mgle. Nie wiedziałem o tym i nie przypominam sobie tego z własnej praktyki, ale rozumiem, jak to może się dziać. Rzadko spoglądamy na prędkościomierz, ponieważ możemy - mając jakiegokolwiek doświadczenie - ocenić prędkość jazdy na podstawie przesuwającego się otoczenia. We mgle ocena prędkości na tej podstawie jest nieprawidłowa.

## **"Namierzenie celu" - wykorzystaj to, zanim wpakuje cię w kłopoty.**

Czasem staramy się unikać niebezpieczeństw, o których słyszeliśmy. Na przykład każdy, kto odbył kurs MSF (Motorcycle Safety Foundation) słyszał o "namierzeniu celu".

"Namierzenie" czegoś oznacza, że nie możemy od tego oderwać naszej uwagi (np. oczu). W przypadku jazdy motocyklem, jest to fenomen polegający na tym, że motocykl jedzie tam, gdzie akurat patrzymy i zazwyczaj opisany jest przez zdarzenie znane nam wszystkim - jeśli zobaczysz studzienkę kanalizacyjną na drodze przed sobą i nie oderwiesz od niej oczu, to najprawdopodobniej na nią najedziesz.

Mimo, iż jest to prawda, jest ona zbyt trywialna, aby zwrócić nań naszą szczególną uwagę. Pozostawia się nas w przekonaniu, że "namierzenie celu" jest błahostką, ponieważ wszyscy wiemy, że jeśli się postaramy - możemy uniknąć tej studzienki.

W "Studium wypadku" omawiamy szczegółowo tragiczne konsekwencje wynikające z takiego myślenia. Zachęcam Cię bardzo do przeczytania tego studium. Mimo, iż jest to bardziej obrazowe, niż wielu mogłoby sobie życzyć, nie mogę sobie przypomnieć niczego innego, aby lepiej zobrazować niebezpieczeństwo związane z "namierzeniem celu".

Niewystarczające jest tylko opublikować radę o unikaniu "namierzenia celu". Nie wystarczy powiedzieć sobie "nie namierzaj", potrzebujesz wykorzystać tę właściwość, aby wydostać się z opresji w jednym kawałku. Więc jeśli wpakujesz się w kłopoty, wykorzystaj "namierzenie celu".

*Nie patrz na zbliżający się samochód/drzewo/studzienkę; zamiast tego pomyśl, w którym kierunku chciałbyś pojechać i skoncentruj się na tym.*

Ci, którzy ukończyli kurs MSF wiedzą, że "namierzenie celu" jest świetnym sposobem na kontrolowanie uślizgu - skoncentruj się na stałym punkcie przed sobą na horyzoncie i wkrótce będziesz jechał w tym kierunku automatycznie korygując większość uślizgów.

### **Cień wie - jaki się w nim diabeł czai.**

Podczas przeglądania porad, które tu zamieściłem, doszło do mnie, że opuściłem kilka bardziej oczywistych na korzyść tych mniej oczywistych.

Jeden z czytelników przysłał mi niedawno poradę, która demonstruje właśnie taki przypadek (porady bardziej oczywistej - przyp. tłum.).

- **Jeśli masz swój cień na wprost przed sobą, im on jest dłuższy, tym trudniej jest pojazdom nadjeżdżającym z przeciwka Cię zauważyć.**

Amen!

Cienie, poza wskazywaniem, czy jesteś dostatecznie widoczny na drodze, są warte zwracania uwagi, ponieważ pozwalają zaobserwować, gdzie temperatura jezdni może być niższa. Jest to bardzo ważne podczas jazdy w mroźne dni, ponieważ wskazują one miejsca oblodzenia jezdni, które inaczej jest niewidoczne.

## **Bomba w Twoim bagażu - wiesz gdzie?**

Domyślałam się, że w kufrach połowy motocykli jeżdżących po drogach (o ile takowe kufry posiadają) znajdują się łatwopalne, o ile nawet nie wybuchowe, narzędzia gdzieś tam w nich ukryte.  
Nie proch. Nie benzyna. Nie plastik.

Zazwyczaj nazywa się to **WD-40**

Jest to cudowny środek do zadziwiająco wielu zastosowań. Jest on także skłonny zamienić się w kulę ognia jeśli napotka iskrę lub zapalony papieros.

Jak mi powiedziano, producent ostatni zaczął pakowanie WD-40 używając jednego z dwóch gazów, które służą do 'wyrzucenia' WD-40 z pojemnika - jeden z nich jest na bazie węglowodoru i łatwopalny, drugi już nie. Musisz dokładnie przeczytać instrukcję na opakowaniu, żeby się dowiedzieć, który wozisz ze sobą, ale w większości przypadków będzie to ta bardziej łatwopalna wersja.

**\*\* Uwaga do tych, którzy mają napęd tylnego koła łańcuchem: łańcuch jest ostatnią rzeczą, którą spryskałbyś WD-40! W końcu to jest Odtłuszczacz.**

## **Stanie na podnóżkach - NIE obniża środka ciężkości.**

Ktoś chyba napisał wiadomość na kilka list news-owych, która spowodowała, że dostałem całkiem sporo listów z zapytaniem, czy to rzeczywiście prawda. Twierdzenie jest następujące: stojąc na podnóżkach obniżasz środek ciężkości motocykla i masz lepszą nad nim kontrolę.

Uważa się, że gdy zdejmiesz ciężar z siedzenia i przeniesiesz go na podnóżki - obniżysz środek ciężkości. Błąd! [Błąd, jeśli STANIESZ, aby to zrobić. Jeśli przeniesiesz trochę ciężaru na podnóżki pozostając na siedzeniu obniżysz środek ciężkości BARDZO NIEWIELE (nieznacznie).]

Do rozważenia: Jeśli motocykl stoi w miejscu, a Ty siedzisz na siedzeniu - cały ciężar motocykla będzie rozłożony na punkty styku opon z nawierzchnią. Jeśli motocykl (razem z Tobą) waży 450kg, około 270kg będzie przenoszone przez tylną oponę a około 180kg przez przednią. Jeśli teraz staniesz na podnóżkach i zważysz całość ponownie - będzie dalej 450kg. Rozkład obciążenia się prawdopodobnie zmieni - 250kg na tylną oponę i 200kg na przednią - czyli prawdopodobnie przesunąłeś środek ciężkości do przodu, ale go nie zmniejszyłeś.

Jest jasne, że zmieniasz położenie środka ciężkości poprzez stanie na podnóżkach. Przynajmniej teraz już wiesz, że zazwyczaj przesuwają się one do przodu (o ile podnóżki są bardziej wysunięte do przodu niż siedzenie). Gdy usiadłeś na siedzeniu, PODNIOŚLEŚ całkowity środek ciężkości motocykla (razem z Tobą) w porównaniu do jego położenia, gdy nie siedziałeś na motocyklu.

Gdy staniesz na podnóżkach, zamiast siedzieć na siedzeniu - PODNIESIESZ jeszcze bardziej całkowity środek ciężkości!

Prawdą jest jednakże, że możesz łatwiej przechylić motocykl jadąc w tej pozycji i nie odczuwasz tak podskoków tyłu motocykla na wybojach.

Jest to prawda, ponieważ stając na podnóżkach, Twoje ciało jest podparte na dodatkowych "sprężynach" - Twoich kolanach. Innymi słowami umożliwiłeś swojemu ciału poruszanie się w innym kierunku niż motocykl. (Chyba jest jasne, że ciało będzie się oczywiście poruszać wraz z kierunkiem poruszania się motocykla).

Dla tych, którzy jeszcze nie zrozumieli: jeśli stoisz na podnóżkach podczas jazdy przez kilka zakrętów, będziesz miał MNIEJSZĄ KONTROLĘ nad motocyklem i nie uda Ci się 'składać' się w te zakręty tak szybko, jak byś to mógł zrobić siedząc na siodełku. Powód: całkowity środek ciężkości jest WYŻEJ. Twój motocykl będzie musiał się bardziej pochylać aby pokonać te same zakręty z tą samą prędkością.

- **Stanie na podnóżkach przesuwają całkowity środek ciężkości (motocykla i Twój) DO PRZODU.**
- **Stanie na podnóżkach przesuwają całkowity środek ciężkości (motocykla i Twój) DO GÓRY.**

### **Jazda na ulicach - (uniknąć mandatu).**

Czy zdarzyło Ci się jechać ulicą z ograniczeniem prędkości do 50km/h i nagle stwierdzić, że jedziesz 80km/h lub więcej? (Lub policjant podał Ci Twoją prędkość, gdy Cię zatrzymał aby wlepić mandat za przekroczenie prędkości?)

Nie ma co ukrywać, zazwyczaj jeździmy znacznie szybciej niż 50km/h i trudno nam powstrzymać maszynę od 'automatycznego' przyspieszania - ona to lubi. Pewnie, że jest paru takich, którzy o nic sobie nie robią z jazdy 80-tką w strefie ograniczenia do 50km/h, ale większość ludzi to czytających niekoniecznie jest taka.

Oto porada, jak zmniejszyć ilość mandatów za niezamierzone przekroczenie prędkości do zera:

- **Jadąc ulicą z ograniczeniem prędkości zawsze jedź na niższym biegu niż należy**

**Proste, prawda?**

**Jadąc w strefie ograniczenia do 50km/h jadę na TRZECIM biegu! Silnik zaczyna głośniej pracować, gdy przekraczam tę prędkość i to mi przypomina o ograniczeniu. Sądzę, że większość mandatów za przekroczenie prędkości jest rezultatem tego, że nie myślimy o tym, jak szybko jedziemy i zależy od dźwięku naszego silnika.**

**Zmień bieg na niższy i będziesz świadom, z jaką prędkością jedziesz.**

**Benzyzna może sprawiać kłopoty - zależy kiedy ją kupiłeś.**

**Czas zatankować maszynę. Wokół jest pełno stacji benzynowych, a Ty masz jedną ulubioną. Nie miałeś problemów z benzyną u nich kupioną, zawsze tankujesz benzynę o tej samej liczbie oktanowej. Szczęśliwie się składa, że widzisz przed sobą akurat tę ulubioną.**

*Czy to już wszystko, co powinieneś wiedzieć?*

Zazwyczaj. Jednakże jeśli zatankujesz TERAZ na tej stacji, możesz mieć kłopoty z pracą silnika, może nawet będziesz musiał go wkrótce naprawiać!

Ale przecież kupowałeś benzynę na tej stacji już wiele razy i nadal zamierzasz tam kupować.

*Czy to coś zmienia?*

Nie. Jeśli zatankujesz na tej stacji TERAZ - możesz mieć kłopoty.

Jak widzisz - nie ma TERAZ zbyt wiele miejsca na stacji, ponieważ cysterna zajmuje go sporo - ewentualnie widzisz jak taka cysterna odjeżdża.

*Miejsce na stacji to problem?*

Nie. Ale pod ziemią są wielkie zbiorniki z benzyną. I wodą. I mułem. I innymi 'rzeczami'.

Stacja po drugiej stronie ulicy (o równie 'dobrej' nazwie) ma takie same podziemne zbiorniki i byłoby ZNACZNIE LEPIEJ zatankować TERAZ u nich.

*Ponieważ mają takie same zbiorniki?*

Nie.

*Ponieważ nie mają wody i mułu i innych 'rzeczy' w swoich zbiornikach?*

Nie. Ponieważ nie ma tam stojącej lub wyjeżdżającej cysterny.

*Co?????*

Zwykle woda, muł i inne 'rzeczy' w tych zbiornikach zalegają na dnie. Gdy normalnie pompujesz z nich benzynę, nie dostają się one do zbiornika Twojego motocykla (lub samochodu). I bardzo dobrze, ponieważ nie chcesz, aby Twój silnik się zatrzymał z powodu zatkaných przewodów paliwowych, lub źle pracował próbując spalać wodę, pomimo, że Twój motocykl ma założony filtr paliwa.

Ale gdy cysterna uzupełnia te podziemne zbiorniki, świetnie miesza ich zawartość. Może upłynąć nawet godzina zanim te niepożądane 'dodatki' osiadną z powrotem na dnie.

**\*\* Jeśli widzisz cysternę stojącą lub wyjeżdżającą ze stacji - lepiej pojechać zatankować gdzie indziej.**

## Hamowanie - liczymy na palcach...

*Last updated by [Lupus](#) on Sunday, 18/04/2004 - 16:52*

4,5 sekundy zajmuje większości ludzi przeczytanie tego zdania.

4,5 sekundy to nie dużo czasu – lecz może to być reszta twojego życia. 4,5 sekundy to jest także (niekoniecznie przypadkowo) czas w jakim POWINIENIEŚ zatrzymać swój motocykl po włączeniu hamulców przy prędkości 60 mil/h (98 km/h).

Jak najszybsze zatrzymywanie motocykla wymaga mistrzostwa jedynie w kilku dziedzinach:

**Czułość** – Niezależnie od szybkości twoich odruchów oraz jak sprawny jesteś w korzystaniu ze swoich hamulców, jeśli nie zauważysz potrzeby aby się zatrzymać, to tego nie zrobisz.

**Odruchy** – Najpierw potrzebujesz czasu by rozpoznać zagrożenie i podjąć decyzję dotyczącą reakcji na nie, następnie twoje szybkie odruchy przejmują sprawę i tworzy się różnica między czasem reakcji i działania.

**Umiejętności** – Niedostateczne korzystanie ze swoich hamulców jest tak samo niebezpieczne jak przesadzanie z ich używaniem.

Przyjrzyjmy się liczbom.

0,7 sekundy zajmuje zwykle rozpoznanie zagrożenia. 0,3 sekundy zajmuje człowiekowi o normalnych odruchach rozpoczęcie hamowania od momentu gdy uświadomi sobie on jego konieczność. W sumie około 1 pełna sekunda upłynie od czasu pojawienia się przed tobą zagrożenia do czasu gdy zaczniesz zwalniać.

Przy prędkości 60 mil/h (98 km/h) w czasie 1 sekundy przebywasz drogę 88 stóp (27,3 m).

To że 0,7 sekundy zajmuje rozpoznanie zagrożenia jest „standardem” naszego umysłu. Lecz reakcja na nie niekoniecznie musi zająć 0,3 sekundy. Znany zwyczaj ciągłego trzymania palców na kłamce hamulca ręcznego pozwala na zdjęcie pełnej 1/10 sekundy, to jest 1/3!! z całego pozostałego czasu. A to jest prawie 9 STÓP! (2,8 m).

Zakładając że przeczytałeś wcześniej porady dotyczące metod hamowania, masz dobre podstawy jak korzystać z hamulców.

Inżynierowie Ruchu korzystają z kilku praktycznych reguł do których z czasem doszli. Odkryli oni na przykład, że jeśli nawierzchnia ulicy jest sucha to przeciętna osoba może bezpiecznie zmniejszać prędkość samochodu z opóźnieniem 15 stóp/s\*s (4,7 m/s\*s). Oznacza to, że przeciętna osoba może zwalniać z tym opóźnieniem bez jakiegokolwiek prawdopodobieństwa utraty panowania nad tym procesem.

Jeśli powierzchnia jest mokra zakładają oni że opóźnienie 10 stóp/s\*s (3,1 m/s\*s) jest bezpiecznie osiągalne przez prawie każdego.

Założmy że poruszasz się ulicą o mokrej nawierzchni z prędkością 60 mil/h (98 km/h). Przy opóźnieniu 10 stóp/s\*s (3,1 m/s\*s) upłynie 8,8 sekundy od włączenia hamulców do zatrzymania. (W sumie 9,8 sekundy od momentu pojawienia się zagrożenia – tak jak mówiliśmy o tym poprzednio). Odległość którą przebędziesz do chwili całkowitego zatrzymania wyniesie 475 stóp (147,3 m).

Jeśli jednak droga jest sucha, całkowity zanim się zatrzymasz wyniesie 6,9 sekundy, (włącznie z 1 sekundą opóźnienia związanego z rozpoznaniem i reakcją), oraz przebyta w tym czasie odległość – 346 stóp (107,3 m).

Jasnym jest że im twoje hamowanie jest skuteczniejsze, tym mniej czasu potrzeba do zatrzymania i mniejszy dystans się w tym czasie przejedzie.

Myszę, że większość z was wie że wasz motocykl może zatrzymać się szybciej niż samochód. Rzeczywiście, profesjonalny „ścigant” motocyklowy może osiągnąć na swoim motocyklu opóźnienie 1 g lub większe. (Opóźnienie 1 g odpowiada  $32 \text{ stóp/s}^2$  ( $9,9 \text{ m/s}^2$ )).

Jeśli poćwiczysz, twoje umiejętności hamowania powinny z łatwością pozwolić ci na osiągnięcie opóźnienia ponad  $20 \text{ stóp/s}^2$  ( $6 \text{ m/s}^2$ ). Co to może oznaczać w naszym przykładowym scenariuszu pojawiającego się zagrożenia?

Może to oznaczać że zdołasz zatrzymać swój motocykl w sumarycznym czasie 5,4 sekundy (włączając w to 1 sekundę opóźnienia) i twoja całkowita droga do zatrzymania wyniesie jedynie 281,5 stóp (87,3 m).

Poprzez podniesienie, przy pomocy ćwiczeń, swoich umiejętności hamowania możesz z „normalnego” poziomu „zdjąć” 64,5 stopy (20 m) i 1,5 sekundy. Ponadto możesz „zdjąć” następne prawie 9 stóp (2,8 m) poprzez zwykłe trzymanie palców na kłamce hamulca i stopy na dźwigni hamulca nożnego. Prowadzi to nas do zmniejszenia drogi potrzebnej do zatrzymania o około 73,5 stóp (22,8 m).

73,5 stopy (22,8 m) to długość około czterech samochodów!

Przekaz jest więc oczywisty: Jeśli nie zatrzymasz się całkowicie na czas – uderzysz w ten samochód. Możesz nie uderzyć go wcale jeśli trzymasz łapę i stopę na „hamplach” oraz ćwiczysz swoje umiejętności hamowania.

translated by Lupus

## Oleje syntetyczne

*Last updated by [Lupus](#) on Sunday, 18/04/2004 - 16:59*

W prawie wszystkich przypadkach używanie syntetycznego oleju (co najmniej teraz) jest korzystniejsze dla twojego motocykla niż używanie zwykłego oleju na bazie ropy naftowej. Ale nie we wszystkich przypadkach. Na przykład dodatki do oleju zawierające Teflon® są według mnie pozbawione sensu.

Jak przypuszczam, niektórzy ludzie mogą nie zdawać sobie sprawy że znaczna część składu olei mineralnych jest tak czy inaczej syntetyczna (faktycznie wszystkie dodatki). Tak więc mamy już pewne doświadczenie z syntetycznymi cieczami smarującymi w naszych silnikach.

Zasadniczą cechą ujemną syntetyków jest to że są one droższe niż oleje mineralne. Lecz w zamian za wyższą cenę zwykle odczuwasz że było to warte twoich pieniędzy. Dłuższy czas do konieczności wymiany, stabilniejsza charakterystyka niezależnie od temperatury lub obrotów silnika, lepsze smarowanie (większa śliskość), a także wszystkie parametry lepszych olei wraz ze swymi dodatkami.

Lecz twój olej robi więcej niż tylko pomaga w łatwiejszym przesuwaniu/obracaniu się kawałków metalu. Ma on rozdrabniać i utrzymywać w zawiesinie osady i substancje lakowe. Ma on pochłaniać wilgoć w celu powstrzymania rdzy oraz zmniejszenia korozji. Musi on mieć wystarczający zakres zmian lepkości by wykonywać swoją robotę niezależnie od zmian temperatury. Musi być on zdolny do wytrzymania sił ścinających a także gorąca i ciśnienia. Oraz także, nieprzypadkowo, nie może on niszczyć uszczelnaczy podczas swojej pracy.

Ogólnie rzecz biorąc, obecnie produkowane syntetyki spełniają to wszystko, nawet więcej, tak jak (albo nawet lepiej) oleje na bazie ropy naftowej.

Niektóre syntetyki nie były w przeszłości tak dobre jak dziś. Mobil-1 na przykład, zwykły był zjadać uszczelki, ale już tego więcej nie robi.

Producenci nie zalecają używania syntetyków podczas okresu docierania silnika. Tak jest ponieważ oleje te są zbyt śliskie i zwykle docieranie się części nie nastąpiłoby tak szybko jak w przypadku nie korzystania z nich.

Wielu z tych producentów zwykło odradzać mieszania syntetyków ze zwykłymi olejami dopóki nie odkryli oni, że w ten sposób sobie zbyt szkodzą na rynku. Obecnie syntetyki te są robione tak, by mogły być mieszane bez żadnych problemów (Niemniej jednak zalecam tak NIE robić w żadnym przypadku).

Wprowadzanie niektórych typów dodatków syntetycznych – takich jak „Slick 50” – do motocykla jest oczywiście niezbyt mądre. Po pierwsze dlatego że używasz mokrego sprzęgła i ten rodzaj syntetyku może spowodować że twoje sprzęgło nie będzie działać efektywnie lub może okazać się bezużyteczne, w zależności od ilości użytego produktu. (Jeśli nie, może też przyjść taki czas że zdecydujesz się nie stosować go dłużej i wtedy może odkryjesz że twoje sprzęgło musi zostać naprawione, by po prostu usunąć to co w nim jest.)

Po drugie dlatego że ich twierdzenie o przyleganiu Teflonu do metalu może nie być prawdziwe, i jeśli producenci tego środka muszą polegać na fałszywych twierdzeniach by sprzedawać swoje produkty to co jeszcze mogą oni mówić żebyś tylko na nich polegał?

Po trzecie dlatego że Teflon® jest CIAŁEM STAŁYM! Twój filtr oleju jest zaprojektowany tak by usuwał ciała stałe. Teflon® znacznie zwiększa swoje wymiary w wysokiej temperaturze – tak więc nawet jeśli z początku mikroskopijne cząstki będą przechodzić przez twój filtr to przyjdzie czas kiedy będziesz właśnie jechał swoim sprzętem i się on rozgrzeje. Wtedy też wszystkie powierzchnie przepływu oleju oraz kanały olejowe zostaną zmniejszone w wyniku pokrycia Teflonem. Na wszelki wypadek w następnej Poradzie przedyskutujemy szczegółowo dodatki zawierające Teflon®.

Podsumowując, zgadzam się że faktycznie wszystkie oleje syntetyczne są dla twojego motocykla lepsze niż zwykłe oleje mineralne. Są one droższe, lecz prawdopodobnie są one warte dodatkowych kosztów.

Używając ich łatwiej będziesz zmieniał biegi, dłużej pojeździsz między wymianami oleju, powinieneś dostrzec nieznacznie mniejsze zużycie silnika.

[Nieprzypadkowo też, używając syntetyków powinieneś poczuć zwiększenie mocy silnika o około 1%.]

*Teflon® jest zarejestrowanym znakiem handlowym firmy DuPont.*

Tłumaczenie - Lupus