

SLALOME

JEŹDZIMY LEPIEJ



MOTOCYKL
o technice jazdy



Część 5: Jazda w mieście





DO CELU



W numerze 11/2006
Część 1
Jak bezpiecznie
pokonywać zakręty.



W numerze 12/2006
Część 2
Kolanem po asfalcie
– ostre łuki.



W numerze 1/2007
Część 3
Jak skutecznie i bez-
piecznie hamować.



W numerze 2/2007
Część 4
Technika jazdy moto-
cyklem z bagażami.



W tym numerze
Część 5
Jazda w korkach.



MOTOCYKL 4/2007
Część 6
Jak jeździć w deszczu.

Nawet jeśli opanowałeś wszystkie tajniki jazdy w mieście, nie wolno zapominać, że w wielkomiejskim ruchu ciągle czają się niebezpieczeństwa. Tylko bystre oko i zmysły wyczulone na błyskawicznie zmieniające się sytuacje pozwolą bezpiecznie poruszać się w gęstwinie aut.

Tekst Werner Koch, zdjęcia fact,
rysunki Wolfgang Müller

Cyk – przekręcasz kluczyk w stacyjce, prawym kciukiem naciśkasz cyngiel rozrusznika. Krótki grzechot i silnik pracuje. Spoglądając za siebie, zjeżdżasz z krawężnika. Przed chwilą przez telefon obiecałeś dziewczynie, że będziesz u niej za kwadrans. Obojętne, czy to środek nocy, czy godziny miejskiego szczytu – na motocyklu da się zrobić. Korki można ominąć, jazdy za samochodami da się uniknąć, przebić przez zatłoczone skrzyżowania. A jeśli klincz jest tak wielki, że naprawdę nie da rady jechać, elegancka zawrotka na chodniku wybawi cię z opresji i pozwoli poszukać innej drogi. Oprócz tego – miejsce do zaparkowania motocykla zawsze znajdziesz.

Zagrożeń nigdy nie zabraknie

Przy wszystkich zaletach jazdy jednośladem nie można zapominać o zagro-



■ Skracające w lewo auto może zagrozić motocykliście. Jeżeli kierowca nie włączył kierunkowskazu, jego zamiar możesz odczytać po tym, że zwalnia i ustawia się blisko osi jezdni. Decyzję – hamować czy ominąć, musisz podjąć w ułamku sekundy. Problem wynika z tego, że nie do końca wiadomo, czy auto nie zatrzyma się centralnie na twoim pasie ruchu.

zeniach. Dlatego na wszystkich skrzyżowaniach i wjazdach, na których jadący z naprzeciwka mogą skręcać w lewo, należy mieć się na baczności. A to znaczy, że trzeba bacznie obserwować, czy ktoś miga lewym kierunkiem, czy ustawia się blisko środka jezdni i zmniejsza prędkość, ale bez włączania kierunkowskazu. W tym momencie każdy motocyklista musi się liczyć z tym, że samochód zajedzie mu drogę. Czasami zamierzony przez samochód ma-

newr trzeba wyczytać z oczu kierowcy. Jeżeli spogląda on w stronę, w którą być może zechce skręcić lub rozgląda się za tablicą albo jakąś inną wskazówką, należy zwiększyć czujność i zmniejszyć prędkość.

Taki scenariusz obowiązuje szczególnie na trasach wylotowych z miast. Tam prędkość jest zwykle większa, a więc skutki uderzenia mogą być groźne. Jedyny sposób zmniejszenia zagrożenia to redukcja prędkości, pełna koncentracja i gotowość do hamowania. A to oznacza, że dwa

palce muszą cały czas spoczywać na dźwigni hamulca, a stopa być uniesiona nad pedałem. Ta zasada obowiązuje i w pobliżu parkingów lub stacji benzynowych w pobliżu miasta, i na wysokości wjazdów do przydrożnych nieruchomości, i wtedy, gdy na jezdni widać ślady skręcania w lewo. Kolizje motocyklistów z autami skręcającymi w lewo należą do najczęstszych i niestety także najgroźniejszych.

wypadki w liczbach

	2005	2004	2003
Wypadków drogowych	48 100	51 069	51 078
Ofiar śmiertelnych	5444	5712	5640
Rannych	61 190	64 661	63 900
Zgłoszonych policji kolizji drogowych	401 440	424 938	367 700

■ Z policyjnego podsumowania danych dotyczących wypadków drogowych w Polsce za 2005 rok wynika, że najniebezpieczniejsze województwa to śląskie (6355 wypadków), łódzkie (4753), małopolskie (4437), wielkopolskie (4268), mazowieckie (3468; bez Warszawy) i dolnośląskie (3149). Z dni tygodnia na największe niebezpieczeństwo jesteśmy narażeni w piątki i soboty. Aż 71,3% wypadków zdarzyło się na obszarze zabudowanym, najczęstszą ich przyczyną (28,8%) była nadmierna prędkość, najwięcej (27,7%) spowodowali ludzie w wieku 25-39 lat. Policja nie udostępniła danych dotyczących udziału motocyklistów w wypadkach. Jakimś wskaźnikiem niech będzie to, że wśród nie-trzeźwych sprawców motocykliści stanowili 3,3%.

Światła na skrzyżowaniu nie zwalniają z myślenia

Na skrzyżowaniach, gdzie ruchem zarządzają światła, dwie najważniejsze zasady obowiązujące motocyklistów: 1. W razie nagłego hamowania przed światłami trzymaj się jak najbliżej prawego skraju pasa, bo samochód jadący za tobą może chcieć mimo wszystko przeskoczyć przez skrzyżowanie; 2. Zielone światło nie oznacza, że możesz śmiało i bez wahania startować. Zanim to uczynisz, najpierw rzuć

Z PUNKTU WIDZENIA KIEROWCY SAMOCHODU

Auto może niechcący zająć ci drogę, niemniej najczęściej wina gościa za kierownicą polega na tym, że coś przeoczył.



Samochody zajeżdżają nam drogę najczęściej dlatego, że ich kierowcy nas po prostu nie widzieli. Zdjęcia dokumentują jasno i wyraźnie, iż nawet uważny kierowca może nie zauważyć motocykla, który znajduje się w martwym polu lub jest słabo widoczny. Szczególnie gdy słupek A jest szeroki (z lewej) – zastania on widok przy skręcie w lewo. Zagięcia tylnych siedzeń też nie ułatwiają zadania. Z tego powodu przy wyjeżdżaniu tyłem z miejsca parkingowego samochód jedzie raczej na ślepo. Warto przyswoić sobie zasadę, że jeśli ty nie widzisz człowieka za kierownicą, to i on ciebie nie widzi. Wtedy trzeba się liczyć z zajęciem drogi.

okiem w lewo, potem w prawo. Zmniejszasz w ten sposób ryzyko wpakowania się pod kogoś, kto wjeżdża na „wczesnym czerwonym”.

Coś podobnego może się zdarzyć, gdy motocyklista chce wykorzystać niewielką szerokość swojego pojazdu i bez hamowania przecisnąć się przez korek. Wprawdzie w myśl przepisów jest to za-

bronione, ale policjanci najczęściej przy-
mykają oko na to wykroczenie. Każdy po-
winien sobie zdawać sprawę z tego, że ta-
kie prześlizgiwanie się jest związane z ry-
zykiem i nie zawsze można winą za wypa-
dek obciążyć kierowcę samochodu (patrz:
ramka na str. 136-137). Do tego dochodzi
fakt, że w ciągu ostatnich lat gabaryty sa-
mochodów (w tym ich wysokość) uległy

poważnej zmianie. Vany, mikrobusy, sa-
mochody terenowe – wszystkie one utrud-
niają motocyklistę widok do przodu.

W ten sposób doszliśmy do najważ-
niejszego punktu – tego, że kierowcy sa-
mochodów nie zawsze zauważają nas na-
wet wtedy, gdy nic im w tym nie przeska-
dza. Bo jak taki kierowca – oglupiony
dudnieniem radia i pracą wentylatora kli-



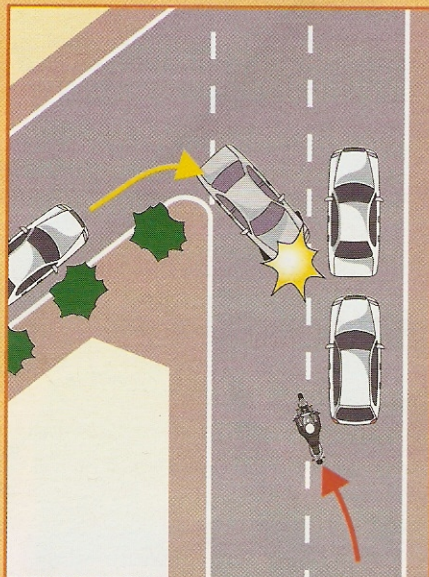
Jeżeli dwa rzędy aut stoją bardzo blisko siebie, aby się między nimi przecisnąć, trzeba podierać się nogami. Nie wygląda to wprawdzie elegancko, ale jest lepsze niż zadrapanie lakieru. Uwaga: przy toczeniu się, na ciasnych zakrętach lub przy zmianie toru jazdy prędkość należy regulować łagodnym naciskiem na hamulec nożny.



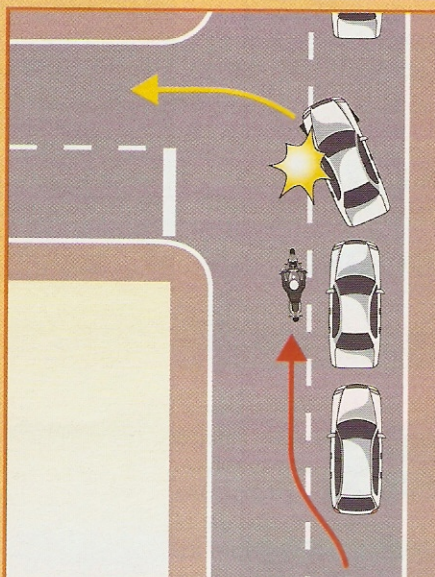
Jeżeli zamierzasz przejechać przez skrzyżowa-
nie jako pierwszy, zajmij pole position przed zmianą
światła na zielone. Ale uwaga: szczególnie na uli-
cach ze sklepami piesi często przechodzą przez
jezdnię między pojazdami stojącymi w korkach.
Jeszcze jedno niebezpieczeństwo: na ruchliwych
głównych ulicach ciężarówki i autobusy często po-
zostawiają głębokie koleiny niebezpieczne dla moto-
cykla (zdj. powyżej).

NA KURSIE KOLIZYJNYM

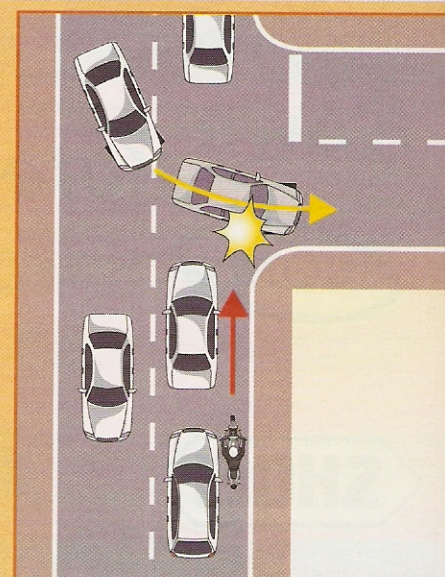
Takie zachowania i sytuacje to w ruchu miejskim chleb powszedni, dlatego nieustannie trzeba mieć się na baczności.



■ **Niebezpieczeństwo przy wyprzedzaniu.** W tej sytuacji uwaga motocyklisty jest skoncentrowana na ruchu z przeciwnika. Pozornie wolna droga, więc przystępujemy do wyprzedzania z lewej. Zagrożenie dla motocyklisty bierze się stąd, że kierowca samochodu wyjeżdżającego z bocznej ulicy patrzy – zgodnie z logiką – tylko w lewo. Jeśli jeszcze widok w prawo ma zasłonięty przez krzaki... Jeżeli nic nie nadjeżdża, skręca na pas, na którym motocyklista właśnie wyprzedza. Taka sytuacja wystąpić nie tylko w mieście, ale i na obszarze niezabudowanym.



■ **W razie zderzenia, to, czy skręcający w lewo włączył kierunkowskaz ma drugorzędne znaczenie.** Motocyklista musi zawsze pamiętać, że ktoś może nagle skręcić w lewo. Dlatego wyprzedzanie długich kolumn samochodów oznacza pewne ryzyko. Należy wtedy mieć taką prędkość, aby była możliwość zareagowania. Gdy tylko kolumna aut dojedzie do miejsca, gdzie pojawi się możliwość skrętu w lewo, znaczy to, że istnieje zagrożenie. W wątpliwych przypadkach – nie wyprzedzać. Okazją do skrętu są nie tylko skrzyżowania, ale i wjazdy na stacje paliw, na parkingi itp.

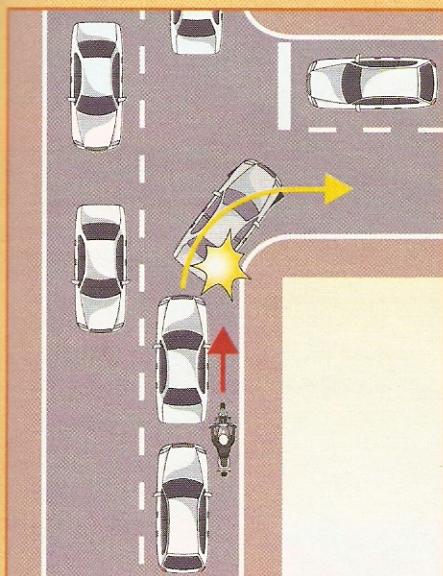


■ **W powoli toczącym się ruchu jedziesz między krawężnikiem a rzędem aut.** Uprzejmy kierowca obok ciebie umożliwi jadącemu z przeciwnika skręt w lewo. Jeśli nie będziesz na to przygotowany, nieszczęście gotowe. Wniosek? Motocyklistom nie wolno zapominać o ruchu z przeciwnika. Coraz wyższe i bardziej masywne samochody osobowe (o autobusach, dostawczakach i innych zawalidrogach nie wspominając) nie ułatwiają zadania. Uwaga: jeżeli jadący obok samochód zwalnia, powinieneś zwiększyć czujność i zredukować prędkość.

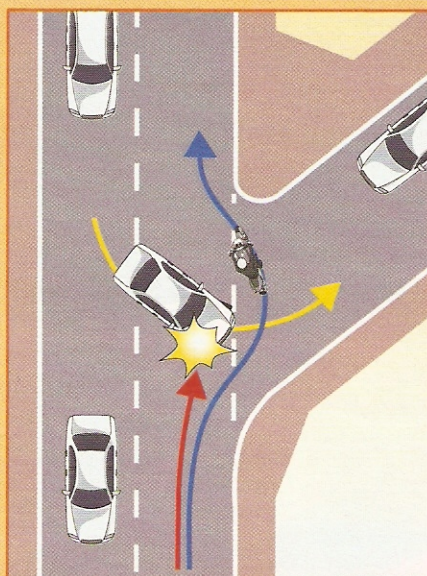


■ **Samochód wyjeżdżający tyłem z miejsca parkingowego zmusza motocyklistę do gwałtownej reakcji.** Oczywiście jeśli wtedy dojdzie do kolizji, wina za nią najczęściej spada na kierowcę samochodu, ale trzeba uczciwie przyznać, że gęstość ruchu i jego nieprzejrzystość w warunkach miejskich niekiedy częściowo usprawiedliwiają takie zachowanie. Dlatego motocyklista musi być skoncentrowany, przeźorny i przygotowany na wszelkie możliwe sytuacje. Także na to, że nagle otworzą się drzwi samochodu zaparkowanego równolegle do krawężnika i dziecko wyskoczy z niego prosto przed motocykl. Przeszlifowane owiewki w takiej sytuacji możesz uznać za uśmiech losu.





■ Motocyklista nie przewidział gwałtownego skrętu w prawo jadącego przed nim samochodu. Samochody często zmieniają pas ruchu bez sygnalizowania tego kierunkowskazem. Często kierowca robi tak, chcąc zawrócić lub po prostu wjechać w boczną ulicę. Czyni to w ułamku sekundy i bez patrzenia w lusterko, szczególnie prawe. Każda możliwość skrętu w prawo to dla bikerów potencjalne zagrożenie. Oprócz tego często bywa, że przy wolno toczącym się ruchu piesi nagle wychodzą zza zastaniającej widok ciężarówki.



■ Klasyczna sytuacja: auto skręca w lewo, nie sygnalizując tego kierunkowskazem. Trzeba błyskawicznie zareagować – albo hamowanie, co zawsze zmniejsza prędkość i może ograniczyć skutki zderzenia, albo ominięcie. Tak czy inaczej, bez dobrej techniki jazdy ani rusz. Jeśli jej zabraknie – kicha. Równie przykry w skutkach będzie brak zdecydowania. Próba ominięcia robiona na pół gwizdka raczej nie ma szans. Uczona w szkołach jazdy na świecie kombinacja hamowania a następnie omijania jest w poważnych sytuacjach niewykonalna.

my – ma zauważyć, że motocyklista przeciska się z milimetrowym luzem i najmniejszy ruch kierownicą auta jest zamachem na jego życie?

My, motocykliści, widzimy świat inaczej, nawet wtedy, gdy jedziemy samochodem. Ale musimy nauczyć się traktować świat z perspektywy człowieka siedzącego w aucie i niejeżdżącego motocyklem. Dla nas sprint od zera do 100 km/h w ciągu 5 sekund to coś normalnego. W samochodzie film biegnie inaczej. Jego kierowca może właśnie robić zakupy, jest w drodze do urzędu podatkowego, zawozi dzieci do szkoły lub rozpaczliwie szuka miejsca do zaparkowania. My natomiast chcemy tylko jechać. Oczywiście płynnie, w sposób skoncentrowany i dynamicznie. Te dwa światy zderzają się szczególnie brutalnie w ruchu miejskim.

Warunki ruchu dyktują prędkość

Gdy z prędkością 30 km/h skręcasz w boczną ulicę i przyspieszasz do 60 km/h, a dosiadasz motocykla z silnikiem

o mocy 85 KM, zajmie ci to 1,3 sekundy. W tym czasie przejedziesz 13 metrów. Kierowca samochodu stojący na skrzyżowaniu i trochę niepewnie obserwujący ruch na ulicy biegnącej prostopadłe potrzebuje do startu 3 sekund. „Na litość boską, skąd on się wziął?! Wcale go nie widziałem!” – tak brzmi zwykle lament, gdy nasze przednie koło już utkwiło w jego błotniku. Winę za wypadek nie całkiem ponosi wtedy podejrzewany o złą wolę kierowca samochodu. Odpowiedzialne są za to zupełnie różne parametry ruchu obu pojazdów. My i nasze motocykle jesteśmy za szybcy dla świata samochodów. Przynajmniej dla ich kierowców, którzy w czasie jazdy myślą o wszystkim, tylko nie o szybko nadjeżdżającym motocyklicie.

Dlatego co chwilę znajdujemy się w sytuacjach podbramkowych, w czasie których w ułamku sekundy trzeba podjąć decyzję – pełen gaz i ominięcie czy ostre hamowanie. Jedno i drugie jednocześnie jest niemożliwe. Przy prędkości 50 km/h, obowiązującej w obrębie miast, hamowanie jest zwykle lepszym rozwiązaniem. Przynajmniej zmniejsza prędkość, co w razie zderzenia ma duże znaczenie.



■ Uwaga, ślisko! Na białych oznakowaniach na jezdni bywa niebezpiecznie, nawet na suchym. Natomiast na mokro biała farba staje się śliska jak lód.

Przy niskiej prędkości krótsze są drogi hamowania. Bardzo dobry jeździec potrzebuje 10 metrów, aby zatrzymać motocykl z 50 km/h (opóźnienie 9,6 km/s²). Przy 30 km/h wystarczy mu do tego 3,6 metra. Mniej rutynowani motocykliści potrzebują niewiele więcej (12 metrów z 50 km/h do zera i 4,3 metra z 30 km/h). Kto w takiej sytuacji ma do dyspozycji dobry ABS, jest w lepszej sytuacji.

Ćwiczona w szkołach jazdy kombinacja hamowania z manewrem omijania jest skuteczna dopiero od prędkości 80 km/h, ale stawia ona motocyklicie wysokie wymagania. W ciągu mniej niż 2 sekund efektywnie hamować, a potem gwałtownie ominąć – takie coś potrafił tylko bardzo utalentowani albo wyszkoleni motocykliści. W przypadku, gdy taka sztuka pozwoli uniknąć wypadku, np. kiedy ktoś nagle otworzy drzwi samochodu, motocyklista musi błyskawicznie wprowadzić tzw. impuls kierujący. Według zapisu komputera, potrzeba do tego siły 30 kg przyłożonej do kierownicy. Zawieszenie motocykla dobija przy tym i z przodu, i z tyłu. Mniej wprawni motocykliści używają tylko połowy tej siły, co dramatycznie wydłuża manewr omijania. Przyczyną takiego postępowania jest obawa jeźdźcy przed brutalnym potraktowaniem motocykla. Czegoś takiego nie spotyka się w czasie normalnej jazdy.

Wynika z tego jeden wniosek – tylko ten, kto panuje nad motocyklem, regularnie trenuje oraz wyciąga wnioski z własnych i cudzych błędów, dojedzie do dziewczyny na czas i bez szwanku. ■

Roztopy i deszcze to w naszym klimacie nic zaskakującego. Mokre jezdnie = trudniejsza jazda. To jasne. O tym, jak bezpiecznie jeździć po mokrym, jak dostosować styl do tych warunków i jakie opony najlepiej dadzą sobie wtedy radę – o tym wszystkim w szóstej, ostatniej części naszej szkoły jazdy. Czytaj w MOTOCYKLU 4/2007.