

MOTOCICLISM

reguli pentru începători



Hayabusa
Travels

Materialul acesta conține câteva reguli PENTRU ÎNCEPĂTORI, reguli pe care mi le-am impus încă din prima zi când am devenit motociclist.



Nu sunt instructor moto, polițist la rutieră, nici măcar vreo somitate în motociclismul românesc, însă merg pe moto din primavara lui 2008. Scopul acestui material este să-ți ofere perspectiva mea asupra motociclismului.

Departa de mine gândul de ați impune ce să faci și cum să mergi cu motocicletă ta. Deasemenea, te anunț că nu-mi asum nici o răspundere "în caz că faci buba" (te accidentezi sau accidentezi alt participant la trafic) prin felul în care pui în aplicare ceva/orice este descris în acest material.

Nu uita că nu sunt instructor și prin urmare toate sfaturile din acest document trebuie privite ca recomandări prietenești, experiență proprie și nicidecum manual de condus/pilotat motocicletă.



Am susținut întotdeauna că până la o anumită vârstă nu este bine să ai motocicletă, cu atât mai mult una nervoasă.

Spun asta deoarece la frumoasa vârstă de 18 ani, nu vrei decât să impresionezi, să ieși în evidență. Cunoscându-mă pe mine la acea vârstă, pot spune cu mâna pe inimă că dacă aveam motocicletă asta prin liceu, cel mai probabil eram mort acum. Tențatiile sunt prea mari pentru mintea rebelă a unei persoane de 18 ani.

Bineînțeles există și excepții, dar...

Una este să te sui pe o motocicletă super-sport pe la 30 de ani, când probabil ai o familie, poate și un copil, un job cât de cât respectabil... un anumit statut în viață, și alta este când îți cumperi ZX6R, R6, etc. la 18 ani când ar fi trebuit să te pregătești de BAC.

Trebuie înțeles că, deși nu este imposibil să începi pe super-sport, cu siguranță nu este ușor și curba de învățare este foarte lungă și anevoiasă.

Totuși, nu sunt de-acord cu sintaxa "125 cc, 250cc... etc. " pentru că depinde de omul din spatele ghidonului.

Ca începător, inevitabil vei face o serie de greșeli tipice, scăpări care o motocicletă, mai ales una sportivă, tinde să le amplifice consecințele și să nu le ierte.



Exemple de astfel de scăpări:

- (cel mai frecvent): scăpatul mâinii în gaz.
Accelerarea involuntară este o greșeală mare cauzatoare de accidente la începători, unele soldate chiar și cu deces.
- bruscarea frânelor (mai ales fața). Frâna față se acționează progresiv, nu se strânge dintr-o dată.
- eliberarea bruscă a ambreiajului.
Dacă ești staționat și te ia pe nepregătite, smuncitura te dă jos imediat.
Dacă ești în viteză, smuncitura te poate băga în voblaaj => panică => frânat cu fața => accentuarea voblaajului => buf.

...și lista poate continua.



Ți-ai luat motocicletă... nu conteaza cum: ai avut "succesuri multe" din "vânzări anterioare", te-ai împrumutat la banca, ți-a dat mama și tata... who cares...

Nu contează nici ce motocicletă ți-ai luat.
Ce faci?

În primul rând, **ATITUDINEA**.

Expresia "mi-e nu mi se poate întâmpla" nu-și are aplicații în motociclism. "Shit happens", să-ți intre bine în cap. Motociclismul este un sport periculos chiar și pe străzi necirculate. Este periculos prin definiție.

Totuși, nimeni nu pleacă de acasă cu gândul "Azi vreau să lovesc un motociclist cu mașina!" Și dacă pe parcursul a 5 - 10 km ai impresia că parcă toți șoferii din trafic se comportă de parcă ar vrea să dea peste tine, poate problema este la tine, nu la ei.

Gândește-te ce faci greșit. Poate mergi prea agresiv, poate nu ești suficient de previzibil pentru ei.

Nu uita că o motocicletă, chiar una de capacitate mică, este net superioară unei mașini. Accelerează mai repede și este mult mai agilă, prin urmare, devine foarte ușor să surprinzi participanții la trafic.

Apoi: **ECHIPAMENTUL**.

Echipamentul este crucial la începători, tocmai din prisma greșelilor făcute de aceștia.

Și crede-mă pe cuvânt, **NU CONTEAZĂ DE PE CE CAZI**, contează doar viteza la care cazi.

Iată de ce n-am să înțeleg niciodată scuteriștii care merg fără cască, gândindu-se că lor nu li se poate întâmpla nimic, căci ei "nu merg tare".

Pentru cei sceptici, recomand un mic exercițiu: aruncă-te în genunchi pe bordura trotuarului, și vezi cam ce sentimente te trec. Apoi, încearcă să-ți închipui aceeași chestie, da' pe la un 50-60 km/h.

Edificator, nu?

Nu contează căldura de afară, nu contează scopul și lungimea drumului pe care-l vei face:

ÎMBRACĂ-TE PENTRU ACCIDENT, NU PENTRU PLIMBARE.

Știu că sună a clișeu, dar crede-mă, preferi să curgă transpirația decât să-ți curgă sângele.

Este obligatoriu să ai echipamentul înainte de a avea motocicletă, altfel vei fi tentat să mergi fără, caz în care se pot întâmpla chestii nasoale.

Dacă ți-e greu să te abții, dă cheile cuiva, și spune-i să nu ți le dea înapoi până nu te vede echipat.



Ok, ți-ai luat și echipament...

Trebuie să știi că dacă ți-ai luat cască de 1000 Eur, combinezon, mănuși etc... la fel, toate de top, asta nu înseamnă piua: nu mi se poate întâmpla nimic. Peste o anumită viteză, echipamentul nu face decât să te arate bine în sicriu. Punct.

Da, la viteze mici este indispensabil, dar la viteze mari, ține de noroc. Echipamentul te apără de julituri, zgârâieturi, chiar și de fracturi în unele cazuri, dar gândește-te că toată energia unui impact trebuie să se disipe într-o distanță/porțiune foarte mică (de câțiva centimetri, adică grosimea elementelor protectoare care fac parte din cască, geacă, manșă etc.).

Iată de ce, în momentul în care motociclistul lovește un corp solid la viteza mare, există certitudinea că "pilotul" să-și piardă viața din cauza leziunilor interne.

După cum probabil știi, echipamentul trebuie să fie strâns, mulat pe corp, să nu permită ocazia, ca în caz de buf protecțiile să se deplaseze din locurile pe care le apără. Cască, neapărat legată bine. Dacă nu e legată, mai mult ca sigur va sări din cap și e vai de "procesor".

Ok... ai rezolvat cu toate cele de mai sus: ai echipament, e pe tine, este totul ok și vrei să ieși în trafic. Eu zic să te mai gândești odată.

În cazul meu, neavând experiența de categ. B, am constatat la prima ieșire în trafic că acesta este un pic prea mult pentru mine. Așa că am luat decizia de a amâna ieșitul în full-traffic. Asta se întâmpla în primăvara lui 2008 când am preferat să ies seara și să merg pe drumuri slab circulate, până când m-am învățat cât de cât cu motocicletă.

Trebuie să-ți acorzi un timp de acomodare astfel încât, atunci când ieși în trafic să poți acționa comenzile (semnale, claxon, flash-uri etc.) fără a fi nevoie de a te uita scurt la ele.

Pur și simplu nu mă simțeam în stare să fac toate aceste lucruri, mai ales că motocicletă nu părea să țină cont de bunele mele intenții.

Decât să cazi peste mașina unuia, sau să te ia unu' în roți, mai bine mai aștepti și te pui la punct. Am mers cu metroul 2 săptămâni de râdeau colegii de mine.

Nu mă interesa: mi-am luat motocicletă pe care o visam de 8 ani. Acum aveam tot timpul.



podul Osmangazi, Istanbul, Turcia

Învăță să controlezi motocicletă la viteze mici, învață să o ții din ambreiaj (poate îți va salva viața), învață cum frânează, cum accelerează.

Ai trecut și de pasul ăsta: ești în trafic: nu te grăbi la moarte. Mergi ușor.

Acordă șoferilor ocazia de a te vedea în oglinzi.

Este nedrept și iresponsabil să acuzi șoferii că nu se uită în oglinzi și nu te văd, dacă tu croșetezi printre mașini cu 70-80km/h.

Fii rezonabil și mergi în ritmul mașinilor, poate "o idee" mai tare.

De aici, ești pe cont propriu și ar fi trebuit să aplici cam tot ce-am spus eu în diverse video-uri de pe canalul de Youtube. Am un playlist numit **MOTOVLOGG-URI** unde vorbesc despre o sumedenie de subiecte care tratează ce consider eu că ai de făcut în trafic.

Mai este o singură chestie de precizat înainte de a începe listarea "regulilor"...
Din câte am observat eu, sunt trei faze (perioade) la motocicliști:

- începutul, când mergi cumpătat și grijuliu.
- perioada de după 2-3 luni, când ai impresia că le știi pe toate. În această perioadă ai cele mai multe șanse să comiți un accident.
- perioada de liniaritate, în care fiecare e după noroc, sau "cum își așterne". Motociclismul este o veșnică luptă cu tentația, cu asumarea unor riscuri (majoritatea fiind inutile).

Dar să începem cu "regulile" care nu sunt altceva decât o listă de chestii care pe mine m-au ajutat enorm. Majoritatea s-au "transformat" în "reguli personale", reguli peste care nu trec.



podul Rion-Antirion, Patras, Grecia

MERGI SUBTURAT

Cel puțin până te înveți cu ea cât de cât și treci de perioada de bruscare a comenzilor. Orice-ai face, n-o lăsa să urce în ture.

FRÂNA FAȚĂ ACOPERITĂ

În oraș, alte locații cu trafic intens, sau zonele cu drumuri secundare, mergi cu frâna față "acoperită" (două degete pe frâna față). Acest "stil" de mers scade enorm timpul de reacție în caz de "eveniment neprevăzut".

PĂSTREAZĂ DISTANȚA

față de vehiculul din față. În caz de ceva, vei avea timp să frânezi la timp fără să blochezi vreo roată.

VERIFICĂ OGLINZILE

Formează-ți un obicei de a te uita la intervale regulate în oglinzi. Nu sta mult cu ochii în oglizi, că poate frânează cel din față.

În situațiile în care există trafic pe toate benzile, nu te baza doar pe oglinzi când vrei să schimbi banda: există șansa ca în unghiul tău mort să se afle vreo mașină, s-o vezi prea târziu, să te panichezi (bruschezi comenzi și ești jos)... sau revii brusc pe bandă în timp ce altcineva tocmai a ocupat-o... scenarii sunt multe.

De aceea eu mi-am montat mini oglinzi de unghi mort. Dacă văd mașină în acea oglindă, întorc capul pentru a înțelege și distanța reală. Întotdeauna verifică oglinzile înainte de a schimba direcția de mers și întoarce capul scurt.

DOAR LUCRURI NECESARE

Pentru început este bine să faci doar chestiile care sunt neparat necesare. Adică dacă nu te simți în stare să faci stânga într-o anumită intersecție: nu face stânga... mergi înainte până la următoarea intersecție.



Santorini, Grecia



Santorini, Grecia

Când faci ceva constrans de situație se generează o anumită stare de anxietate, nervozitate, stare care îți poate cauza un eveniment neplăcut deoarece nu mai ești atent la toate detaliile din trafic.

Astfel, ca exemplu, în timp ce faci stânga, te poți panica de mașinile care fac stânga prin lateralele tale, și fiind atent la ele, poate accelerezi brusc pe o linie de tramvai!

ATENȚIE LA FRÂNĂ

Atenție cu frâna bruscă în proximitatea intersecțiilor și trecerilor de pietoni. Întotdeauna asigură-te în oglinzi că nu există riscul te a fi bubuit din spate. Frânează din timp.

Păstrează distanța față de vehicule; și dacă vezi stopurile de frână acționate la vehiculul din față, nu te baza pe faptul că acesta se va pune în mișcare până îl ajungi din urmă. Deasemenea, atenție cu frâna de motor în condiții de trafic intens. Întotdeauna atinge ușor frâna (spate) pentru a-i atenționa pe cei din spate de reducerea vitezei.

BANDA INVIZIBILĂ

Dacă drumul are, să zicem, trei benzi de mers pe sens, iar primele două sunt ocupate de mașini blocate în trafic, "nu o arde" cu 80-100 pe banda a treia. Există întotdeauna posibilitatea să țâșnească vreun grăbit din coloană. Mergi încet pe banda trei și poziționează-te cât mai pe stânga ei, astfel încât dacă iese vreunu' din coloană, vei avea cât de cât timp să reacționezi.



LĂȚIMEA BENZII

Să zicem că circuli pe bandă și în stânga ta se află intrare/ieșire pe o străduță, o parcare, sau accesul la o benzinărie...

Având în vedere că în acel caz, pericolul te paște din partea ta stângă, pozitionează-te cât mai pe dreapta benzii tale.

Astfel lovești doi iepuri:

eventualul șofer care vrea să intre pe banda ta, te vede din timp și nu te trezești în aripa lui; și, în caz de nu te vede, manevra ta de evitare nu va mai fi așa de bruscă.

Ca să n-ai însă surprize, întotdeauna redu viteza când te apropii de intersecții indiferent dacă ai sau nu prioritate.

Deasemenea, redu viteza când vezi RATB-ul, maxi-taxi oprind în stație: nu se știe cum te poți trezi cu câte-un amețit de pieton.



Nessebar, Bulgaria

ATENȚIE LA RAMPE

Nu urca rampe în viteză decât dacă vezi ce-ți vine de sus. Adică să-ți vezi banda până după rampă. Cu toate că depășitul este interzis în rampe, așa era să mă bubuie unu' c-o Dacie anu' trecut. Șoferul s-a pus în depășire chiar în vârful dealului fără să fie sigur că nu-i urcă nimeni în față.

Regula asta poate fi extinsă și la coborât: nu alerga ca nebunu' fără să vezi sigur că nu-i nimic în față. Acu' mulți ani, aflându-mă pe drumul Alexandria - București, pe o panta (viraj la dreapta cu coborare abruptă) coboram eu, iar în urcare se afla o semănătoare. Dacă veneam tare, direct ce mă făceam felii.

MERSUL ÎN GRUP

Este de bun simț ca, până te înveți cât de cât cu motocicletă, să nu mergi în grupuri decât dacă participanții sunt la același nivel de experiență cu tine, sau și-au manifestat intenția de a merge în ritmul tău. Este foarte periculos să încerci să-i ajungi din urmă, deoarece mergi peste limitele tale și se pot întâmpla chestii nasoale, mai ales în curbe.

Atenție și pe cine îți alegi prieten sau "tovarăși de plimbare". Anturajul tău trebuie să fie unul constructiv, nu să te îndemne la prostii. Un prieten care-ți vrea binele nu te ceartă pentru că mergi prea încet.

ATENȚIE CU VITEZA

Subțire cu viteza, mai ales pe drumuri care au străduțe laterale. Dacă vrea unu' să iasă de pe-o straduță laterală, iar traficul din spate îți permite să-l lași să se bage, LASĂ-L. În cel mai rău caz scapi de o grijă.

EXERSEAZĂ

Exersează în condiții controlabile (drumuri slab circulate, parcuri goale etc.), frânări și evitări de urgență. Mergi pe toate condițiile de vreme și pe toate tipurile de asfalt; la fel, în condiții controlabile. Învață-ți bine motocicleta.

NU STA ÎNTRE MAȘINI LA SEMAFOR

Când stai la semafor, încearcă să nu stai între mașini.

Alege să stai în acel loc unde, dacă o mașină din spate "uită" să oprească, tu să nu fii făcut kebab.

Nu sta NICIODATĂ la semafor pe mijlocul benzii. Trebuie să lași loc "de frânare" eventualilor șoferi care "nu văd" că au roșu la semafor.

Atenție la croșetatul printre mașini în momentul în care acestea sunt în mișcare. Mai bine îți alegi o bandă căci nu se știe cum te trezești pe jos pentru că mașina a ferit o groapă sau un canal.



E082: drumul spre Sparta, Grecia

NU PLECA TARE DE LA SEMAFOR

Mai ales noaptea. Nu se știe cum trece unu' pe galben și vă "întâlniți" la mijlocul intersecției.

FOLOSEȘTE CLAXONUL

Nu te baza pe faptul că șoferul te-a văzut. Nu-ți lăsa integritatea corporală (chiar viața) în mâna altora. Nu ambala motorul pentru a te face făzut. Claxonul este mai eficient pentru că șoferii se așteaptă la o mașină.

MERGI PREVENTIV

Probabil ai mai auzit de fraza asta: crează-ți o sferă imaginară în jurul tău și nu lasă pe nimeni să intre în acțiunea ei. Ce vreau să zic cu asta este că trebuie întotdeauna să ai o "porțiță de ieșire", o "traietorie de ușcheală" în caz de "Doamne ferește". Nu sta pe lângă mașini și ABSOLUT NICIODATĂ nu merge paralel cu o mașină, aproape de ea.

DEPĂȘIRILE

Nu te băga în depășire înainte să ai contact vizual direct cu șoferul mașinii din față. NU FACE DEVANSARE FĂRĂ SĂ FII SIGUR CĂ ȘOFERUL TE-A REPERAT.

Pe mine "mă strânge în spate" când văd anumiți colegi motocicliști cum se bagă în depășiri (dublări, triplări) în condițiile în care mă sincer îndoiesc că toți șoferii depășiți s-au uitat în olindă..

Manevra de depășire, fă-o scurt, n-o "lălăi" pe contrasens, însă nici nu-i lua omului față, încercând să revii pe banda. Nici ție nu ți-ar plăcea să te depășească unu' în scurt.

STAI PE PARTEA OGLINZII DIN STÂNGA

În spatele mașinilor stai pe partea oglinzii din stânga: te vede și șoferul din față ta, te văd și cei de pe contrasens. "Te vede" și pata de ulei sau ce prostii se mai devarsă de la roțile camioanelor.

EXPERIENȚĂ ÎNAINTE DE TOURING LUNG

Înainte de "a te băga" la un drum foarte lung fi sigur că ai acumulat ceva km de experiență. În afara localităților, viteza este mai mare, iar o greșeală îți poate fi fatală.



Çanakkale, Turcia

Mă refer la o călătorie lungă de minim câteva zile și peste 2000 de km.

VEZI PERICOLELE

Încearcă să vezi pericole acolo unde nu sunt. Nu sta cu ochii în stopurile mașinii din față... scanează tot timpul traficul, trebuie să fii tot timpul conștient de ce se află în față, laterale și spatele tău.

Pune-te în fața faptului implinit și ia-ți măsuri de siguranță: vezi câine pe trotuar: nu te gândi că nu-ți poate sări în roată chiar când treci tu prin dreptul lui; vezi mașina de la REBU parcată cu avariile puse: nu gândi că în momentul în care tu treci pe lângă ea, "ăla" nu ia stânga de volan. Și exemplele pot continua.

Important este atitudinea ta.

Sunt o grămadă de locații aparent inofensive, însă cu un mare grad de pericolozitate dacă se însumează un anumit număr de "chestii care nu trebuiau să se întâmple".

FOLOSEȘTE MAȘINILE CA SCUT

Folosește mașinile mari ca scut, mai ales când te afli pe drumuri intens intersecționate cu strădute, alei etc. Păstrează o anumită distanță de siguranță, însă stai în spatele autobuzului, camionului etc. păstrând ritmul acestuia.

Majoritatea șoferilor nu au tupeu să taie fața unui camion. Fiind în spatele acestuia, scapi de transpirații reci pe șira spinării.

Atenție însă la drumurile virajate că, în momentul în care tu te joci de-a "hai să urmărim camionul", să nu te surprindă vreo curbă.

Regula aceasta este foarte utilă când ești nevoit să mergi noaptea prin afara localităților. Când m-a prins noaptea pe drum spre țară, întorcându-mă din Turcia în toamna lui 2018, am mers în spatele unei dube încă de la Veliko Târnovo până la Ruse.

EVITA BANDA 1

Evită banda 1 în orașe și este de preferat (chiar obligatoriu) să nu faci depășiri pe dreapta.

Poate își aduce aminte unu' că trebuia să facă dreapta pe strada X (deh, n-a fost atent pentru că vorbea la telefon), și se suie pe tine la mare artă.

Dacă ești nevoit să te bagi pe dreapta, ciulește bine ochii și urechile, și asumă-ți riscurile.

În orașe, dacă mergi pe banda 1 constant va trebui să gestionezi mașini care ies din parări, sau care se încadrează în trafic venind de pe străzi laterale.



Pamukkale, Turcia

VIRAJELE

la întotdeauna curbele cu 20 -40 km/h mai puțin decât simți tu că poți să iei virajul. Mare grijă în virajele în care nu se vede ieșirea.

Faptul că știi să te dai cu genunchiul pe jos, nu prea este relevant în momentul în care îți iei o groapă, sau cine știe ce ai găsești pe străzile din România.

Dacă constăți că ai intrat prea tare în viraj, sunt două lucruri pe care trebuie să le faci (din punctul meu de vedere):

- NU INTRA ÎN PANICĂ;
- NU TE ATINGE DE FRÂNE.

Pentru a închide virajul, decelerază ușor. Pentru a mări/deschide cercul virajului, accelerează ușor.

Nu brusca motocicleta pentru că vei cădea.

Folosește contravirarea și ieși din acel viraj.

Acu' mai depinde și de cauciucuri, de starea lor, presiunea din ele, dacă sunt încălzite sau nu, de asfalt, de alinierea planetelor... etc.

Nu uita că drumul îți vorbește.

Punctul unde se întâlnesc cele două extremități (laturi) ale drumului se numește "punctul de întâlnire".

Dacă acel punct de întâlnire se apropie de tine, înseamnă că virajul este unul strâns. Dacă însă punctul de întâlnire se îndepărtează de tine, dă liniștit înainte pentru că virajul se deschide.



DACĂ VEZI OBSTACOL IMINENT

În timp ce rulezi cu o anumită viteză pe stradă, vezi groapă, sau constăți că mergi prea tare pentru a trece peste șinele de tramvai care se intersectează perpendicular cu banda pe care circuli...

Trebuie să știi că în acel moment (în care treci printr-o groapă, sau peste un obstacol) nu este indicat să "încarci fața". Eu frânez treptat și intermitent: frână, trec peste prima șină, apoi iar frână, trec peste a doua, iar frână... și tot așa.

Important este să nu frânezi în timp ce roata este exact peste obstacol (în exemplul de față, șina de tramvai).

Vezi ca ai o "belea" pe bandă și știi sigur că dacă intri cu viteza la care te deplasezi, ți-o furi... primul lucru care trebuie făcut este păstrarea calmului.

Strângi rezervorul ferm între picioare, te poziționezi mai pe spatele mobrei și te pui pe frânare atent. Încărcarea excesivă a frânei față, accentuată de faptul că roata față este pe un plan mai jos decât roata spate duce la buf, în cele mai multe cazuri. Dacă mai și continui să franezi în timp ce ești în groapă, căzătura este o certitudine.

În nici un caz NU SCOATE PICIOARELE DIN SCĂRIȚE (este una din cauzele pentru care n-am ajuns eu cu cumpărăturile de la Real întregi acasă), deoarece această manevră face ca motocicleta să-și schimbe ciclistica și echilibrul, ca să nu mai zic că manevra în sine, mai mult ca sigur o să te pună pe un grad de înclinare ce poate fi periculos, având în vedere că tu te pregătești de frânare.

Când treci peste obstacole, este indicat să frânezi cu ambele frâne (frâna spate stabilizează motocicleta și scade gradul de încărcare a feței), însă pentru asta TREBUIE SĂ ȘTII TOT TIMPUL dacă roata spate nu se află în "imposibilitate de frânare".

Dacă tu treci cu roata față lejer peste șina de tramvai, și frânezi cu spatele în timp ce roata se află pe șină... n-am făcut nimic...

Peste șinele de tramvai se trece printr-o mișcare dintr-o singură bucată și asigurându-ne că avem un unghi cât mai perpendicular cu șina. Nu frâna pe șină, nu accelera pe șină. Nu face nici o mișcare prin care să bruschezi motocicleta (eliberat ambreiaj brusc etc).

Strânge rezervorul între craci și nu scoate picioarele din scărițe.

Evită însă șinele de tramvai în primele săptămâni de trafic: dăunează grav carenelor.



Sparta, Grecia

MAȘINILE ÎN MIȘCARE

Nu te baga printre mașinile în mișcare. Folosește spațiul dintre mașini doar când ambele șiruri sunt oprite și imediat ce a pornit unul dintre ele, bagă-te în el. Și mulțumește dacă omu' te lasă să te bagi. Dacă ai avarii, pune-le, devii mai vizibil.

SEMAFOARE LÂNGĂ METROURI

Ai grijă la semafoarele de lângă metrouri, în special la orele de vârf, în special la Victoriei. Mulți își duc colegii până la metrou când pleacă acasă și pasagerii deschid ușile fix atunci când se oprește mașina, fără să se mai uite dacă vine cineva. Era să mi-o iau o dată. Atenție!

IA-ȚI ECHIPAMENT BUN

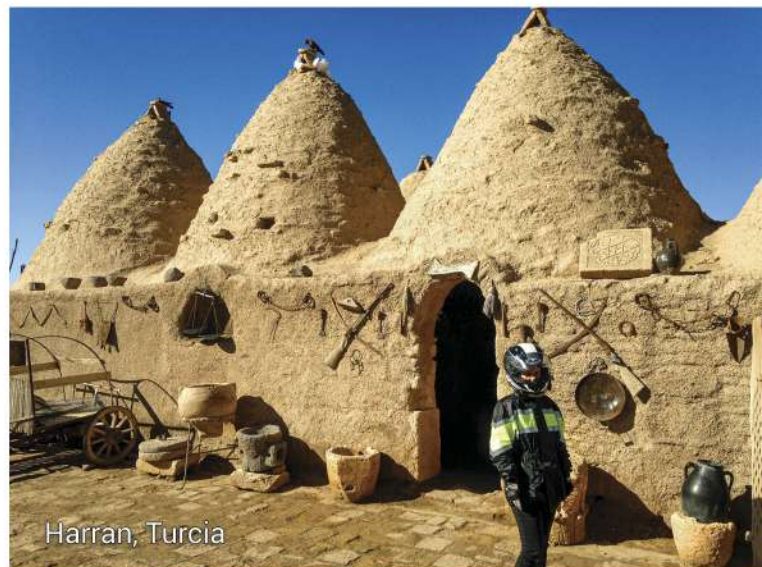
Orice te distrage, gen o cască prea fixă sau care-ți apasă pe urechi, mâinile înghețate, frigul general, prea cald, transpirație, poate fi o potențială problemă atunci când mergi mult.

Mi s-a întâmplat de nenumărate ori să fiu nevoit să trag pe dreapta pentru a-mi ajusta nivelul de strângere al mânușii, a legăturii de la cască...

Este foarte enervant să stai tot timpul cu gândul că te strânge mânușa.

Ca să nu mai zic că, dacă ți-a înghețat mâna pe levier, nu prea te vâd bine. În astfel de cazuri, treci pe "n00b mode": fără mers printre mașini, fără depășiri, ține distanța mai mare, în general fără nici o manevră cu potențial periculos, care combinată cu imposibilitatea ta de a doza frâna (din cauza frigului), poate duce la căzătură.

Disconfortul creat de numite "neajunsuri" ale echipamentului, te distrage de la acțiunile care se petrec pe lângă tine. În trafic, trebuie să fii atent la prea multe lucruri pentru a mai avea o grijă în plus.



MERSUL PE PLOAIE

Pe ploaie mergi atent. Și când temperaturile scad sub 5 grade. În special la început. Fără să bruschezi frânele sau accelerația, fără schimbări bruște de direcție, fără unghiuri mari de înclinare.

Învăță cum să iei virajele fără să fii nevoit să inclini motocicleta mai mult decât trebuie.

Pe timp de ploaie, dacă nu ai echipament high-viz: FAZA LUNGĂ. Mai bine îți ei puncte de amendă, decât să-ți iei zile de spitalizare.

Dacă ai posibilitatea, așteaptă cam 10min după ce începe ploaia până se spală asfaltul. La început de ploaie se formează o mazăgă de praf ud pe asfalt care se spală în câteva minute.



DRUMURI CIRCULATE DE CAMIOANE

Pe drumuri intens circulate de TIR-uri las-o mai moale. Dealul Negru este primul care-mi vine în minte. Probabilitatea de a da de o pată de ulei sau motorină este mult mai mare decât pe un drum normal.

VIZIERA CURATĂ

Asigură-te că ai viziera curată. Mizeria pe vizieră afectează vizibilitatea, felul în care percepi detaliile. Punctul care ți se pare doar o muscă pe vizieră, poate fi un copil speriat văzând că vii spre el.



Templul lui Poseidon, Sounion, Grecia

După cum vezi, sunt reguli rezonabile și de bun simț.

Important mi se pare acțiunea de conștientizare că orice situație aparent inofensivă se poate transforma într-un dezastru.

Trebuie să realizezi că ți-ai luat motocicletă să te bucuri de ea, de plimbări, de întruniri.

Nu ți-ai luat motocicletă ca să stai prin spitale, sau, Doamne ferește, să mori; sau să stai cu ea prin service.



Templul lui Apollo, Delphi, Grecia

MULȚUMESC

Mulțumesc pentru "vizionare" și nu uita că te aștept pe canalul de Youtube HayabusaTravels.



Mă poți găsi și pe

Instagram: <https://www.instagram.com/hayabusatravels/>

Facebook: <https://www.facebook.com/hayabusaTravels>

Pe www.hayabusatravels.ro găsești jurnalele de călătorie a fiecărei ture cu multe imagini și detalii.



spre Konya, Turcia