

MOTOCYKLISTA **DOSKONAŁY**

BEZPIECZNA JAZDA MOTOCYKLEM

David L. Hough

WYDANIE 2

POPRAWIONE I UZUPEŁNIONE

Przekład Jan Halbersztat



WYDAWNICTWO
BUKROWER.PL
MOTOCYKL BIEGANIE PLYWANIE ROWER

Warszawa 2021

Proficient Motorcycling: the ultimate guide to riding well

David L. Hough

Original English Language edition Copyright © 2008 Fox Chapel Publishing Inc.
Fox Chapel Publishing Inc. All rights reserved.

Translation into the Polish Language Copyright © 2021 by Wydawnictwo Buk Rower
All rights reserved. Published under license.

This book has been published with the intent to provide accurate and authoritative information in regard to the subject matter within. While every precaution has been taken in the preparation of this book, the author and publisher expressly disclaim any responsibility for any errors, omissions, or adverse effects arising from the use or application of the information contained herein.

Zdjęcia i rysunki: copyright © 2008 by David L. Hough. Pozostałe zdjęcia dzięki uprzejmości: strona 48 American Honda Motor Company Inc.; strona 64 Scott Wilson; strona 65 David Searle; strona 94 Milagro, strona 234 Kevin Wing; strona 253 BMW Motorrad NA; strona 273 Liberty Motors.

Zdjęcie na okładce: Zefa Visual Media Polska

Przekład: Jan Halbersztat
Redakcja: Aleksandra Maciejak
Korekta: Maciej Cierniewski

Wydawnictwo Buk Rower
www.bukrower.pl

ISBN 978-83-64131-35-6

DEDYKACJA

Na zawartość tej książki składają się zebrane w jednym miejscu wiedza i doświadczenie wielu moich przyjaciół motocyklistów, a także twarda szkoła życia na dwóch kołach, którą sam przeszedłem. Chciałbym jednak szczególnie podziękować dwóm osobom, bez których książka zapewne by nie powstała.

Pierwsza z nich to Bob Carpenter, wydawca „Road Rider Magazine”, dzięki któremu w 1972 roku ukazał się mój pierwszy artykuł. Bob zachęcał mnie do pisanie o motocyklach, a potem podsunął mi pomysł cyklu *Proficient motorcycling*, który posłużył za podstawę do stworzenia tej książki. Dzięki, Bob – przejechaliśmy razem kawał drogi.

Druga to moja żona Diana, która toleruje moje motocyklowe eskapady, a także humory i napady złości. Towarzyszyła mi w wielu długich wyprawach na wielu różnych motocyklach, nie zawsze bardzo wygodnych. Przeżyła wraz ze mną wiele zimnych, mokrych, wietrznych dni, w pełni akceptując moją fanatyczną miłość do motocykli. To ona podtrzymywała mnie na duchu i pomagała pracować nad tą książką, nawet wtedy, kiedy miałem ochotę rzucić tę pracę i wsiąść na motocykl. Pobraliśmy się w małym wiejskim kościółku na wyspie Bainbridge w 1958 roku i nadal jesteśmy razem. Niesamowite, co?

Spis treści

Przedmowa	7
Wprowadzenie	9

Rozdział 1. Ryzyko

Pułapka wąwozu	13
Tabu	14
Jakie jest twoje ryzyko?	16
Oceń szanse	28
Nie widziałem cię!	39

Rozdział 2. Dynamika motocykla

Co utrzymuje motocykl w równowadze?	45
Jak to skręca?	53
Elementarz hamowania	67
Hamowanie bez paniki	77

Rozdział 3. Sposób na zakręty

Pokonywanie zakrętów	87
Po łuku	97
Właściwa prędkość, właściwe miejsce	102
Praca domowa	110

Rozdział 4. Miejski survival

Ruch uliczny	113
Wredne skrzyżowania	118
Survival na przedmieściach	124
Drogi szybkiego ruchu	129
Agresywni kierowcy	138
Manewry wymijające	143

Rozdział 5. Pułapki

Niebezpieczne nawierzchnie	151
Nierówności i zmiany nawierzchni	160
Koniec asfaltu.....	168
Co za jeleni!.....	175
Uwaga, zły pies!.....	183

Rozdział 6. Sytuacje specjalne

Kiedy pada deszcz.....	191
Techniki jazdy w deszczu.....	197
Czasami bywa gorąco.....	202
Chłodzenie	207
Przeklęty wiatr!.....	210
Kiedy zamarza paliwo.....	219
Nocny jeździec.....	226
Jazda po linii.....	233

Rozdział 7. Wspólna podróż

W grupie	241
Z pasażerem	252
Z bagażami	260
Z koszem lub na trzech kołach.....	266

Koniec wspólnej podróży

Lista skrótów	279
Słownik.....	279
Indeks	281
O autorze	288





PRZEDMOWA

Zawsze interesowało mnie, jak działają różne rzeczy. Pamiętam, że kiedy miałem sześć lat, rozłożyłem na części pistolet na kapiszony, a potem schowałem go, bo oczywiście nie mogłem upchnąć z powrotem wszystkich sprężyn. Po kolejnych kilku latach dłubania w różnych mechanizmach potrafiłem już samodzielnie naprawiać przekładnię planetarną w moim rowerze i wymieniać szprychy w kołach. Zajmowałem się także silnikami doczepnymi i zbudowałem kilka napędzanych nimi łodzi. W koledżu wybrałem zajęcia dotyczące mechaniki – obsługi urządzeń, odlewania, spawania – po czym przerzuciłem się na wzornictwo przemysłowe. Sam naprawiałem wszystkie rodzinne samochody, a kiedy rodzina się powiększyła i potrzebowaliśmy większego domu, nauczyłem się betoniarstwa, ciesielstwa, układania rur i instalacji elektrycznych.

Kiedy w latach 60. zacząłem jeździć do pracy na motocyklu, oczywiście natychmiast zainteresowało mnie, jak to działa. Szybko zdałem sobie sprawę z tego, że korzystanie z motocykla wymaga nie tylko znajomości mechaniki, ale przede wszystkim zrozumienia zasad dynamiki wykorzystywanych w czasie jazdy. Metoda na szybki dojazd do pracy przerodziła się w trwającą już pół wieku pasję. W tym czasie przyswoiłem sobie wiedzę o dynamice jazdy i doświadczyłem radości i wyzwania związanych z długimi motocyklowymi wyprawami, jeżdżenia w dużej grupie i wojaży zagranicznych, dosiadałem motocykla z koszem, pokonywałem dzikie tereny z dala od asfaltowych dróg, walczyłem o prawa motocyklistów, prowadziłem szkolenia, a także, no właśnie, pisałem o tym wszystkim. W połowie lat 70. zacząłem zapisywać swoje przemyślenia i doświadczenia. Moje teksty ukazywały się czasami w magazynie „Road Rider”, niewielkim miesięczniku wydawanym w południowej Kalifornii, mającym rzeszę oddanych prenumeratorów. W tym czasie zacząłem udzielać porad na temat bezpieczeństwa jazdy w lokalnym klubie motocyklowym, prowadziłem także kilka kursów przetrwania na drodze. Kiedy powstała Motorcycle Safety Foundation (MSF), zdobyłem jej certyfikat instruktora.

Cykl *Proficient Motorcycling* zaczął się ukazywać na łamach „Road Ridera” w maju 1984 roku. Bob Carpenter, redaktor pisma, poprosił mnie o napisanie sześciu odcinków, które początkowo miały się ukazywać przez rok, co drugi miesiąc. Nie chciałem, żeby w tytule cyklu pojawiało się słowo „bezpieczeństwo”, bo wiedziałem, że ludzie jeżdżą na motocyklach nie po to, żeby czuć

się bezpiecznie. Pomyślałem, że czytelnikom spodoba się idea podnoszenia swoich umiejętności i sprawności jazdy, dlatego zdecydowałem się na tytuł *Proficient Motorcycling*. Nie myśleliśmy wtedy, że cykl ten przeżyje sam magazyn, zdobędzie wiele nagród i będzie się ukazywał przez następne 15 lat, dając początek modzie na artykuły dotyczące doskonalenia umiejętności jazdy także w innych pismach dla miłośników motocykli.

W 1991 roku „Road Rider” został kupiony przez wydawnictwo Fancy Publications i zaczął wychodzić pod zmienionym tytułem „Motorcycle Consumer News” (MCN), jako czarno-biały miesięcznik – bez reklam i bezsensownych tekstów, zawsze aktualny i nastawiony na prezentowanie produktów branży motocyklowej. Cykl *Proficient Motorcycling* znalazł swoje miejsce w tej nowej odsłonie magazynu.

Redaktor naczelny MCN Fred Rau docenił wartość tekstów dotyczących umiejętności jazdy na motocyklu i zachęcił mnie do kontynuowania cyklu, który nadal pozostaje popularnym dodatkiem do magazynu. Na początku pierwszej dekady XXI wieku, kiedy składałem tę książkę z wcześniejszych artykułów opublikowanych w ramach *Proficient Motorcycling*, zbliżałem się do 65. roku życia i miałem świadomość, że kolumna może przeżyć także mnie. Pomogłem zatem przygotować mojego następcę, Kena Condona. Dziś to on pisze kolejne artykuły dla MCN.

Kiedy wydawnictwo BowTie Press (obecnie CompanionHouse Books, część grupy wydawniczej Fox Chapel Publishers Ltd.) zdecydowało się wydać książkę *Proficient Motorcycling*, nikt tak naprawdę nie rozumiał stojącego za nią potencjału, toteż została ona wydana bardzo ekonomicznie. Wszyscy byli zaskoczeni, ale też odetchnęli z ulgą, gdy pierwszy nakład szybko się sprzedał. Od tamtej pory ponad 120 tysięcy egzemplarzy książki trafiło do rąk i umysłów entuzjastów motocykli. Wielu czytelników opowiadało mi z dumą, że pożyczili swoje pierwsze egzemplarze innym motocyklistom, a potem nie mogli ich odzyskać i musieli kupować nowe.

Zważywszy, jak entuzjastycznie przyjęte zostało pierwsze wydanie, uznałem, że pora na jego aktualizację. Oto zatem wydanie drugie – grubsze, bardziej przenikliwe i uporządkowane. Mam nadzieję, że wam się przyda!

Uwaga

Treść książki bazuje na artykułach z serii *Proficient Motorcycling* w formie, w jakiej były one publikowane na łamach „Motorcycle Consumer News” oraz magazynu „Road Rider” w latach 1981–1999.



WPROWADZENIE

ZACZNIJMY OD POCZĄTKU

Przez całe lata próbowałem przełamać tabu, jakim jest problem ryzyka związanego z jazdą na motocyklu. Motocykliści instynktownie czują, że to ryzyko jest większe, niż podczas jazdy samochodem czy innymi pojazdami, ale większość z nich wychodzi z założenia, że najlepszą metodą poradzenia sobie z tym problemem jest ignorowanie go. Oczywiście sprzedawcy motocykli także nie zwracają klientom głowy mówieniem o bezpieczeństwie, bojąc się, że mogliby ich zniechęcić do zakupu. Również większość mainstreamowych pism dla motocyklistów skupia się na samych pojazdach, ich możliwościach i stronie technicznej, a także na motocyklowym stylu życia. Rzadko znajdziemy w nich artykuły mówiące o tym, jak kontrolować motocykl czy jak bez szwanku przejechać przez miasto. Jeśli motocyklista chce uspokoić rodzinę i przekonać bliskich, że jazda na dwóch kołach jest po prostu sposobem przemieszczania się z miejsca na miejsce, to też nie będzie głośno mówił o związanym z nią ryzyku. Uważam, że o zagrożeniach trzeba mówić, a ryzyko związane z jazdą na motocyklu można ograniczyć do rozsądnego poziomu.

Cieszę się, że dziś coraz więcej autorów zaczyna mówić o kwestiach dotyczących umiejętności. Powstało na ten temat wiele świetnych książek, napisanych głównie przez autorów wyrastających ze środowiska wyścigów motocyklowych. Niestety, byli uczestnicy wyścigów mają tendencję do skupiania się na szybkim pokonywaniu zakrętów i dość powierzchownie traktują radzenie sobie z zagrożeniami wynikającymi z jazdy po drogach publicznych. Ja mam odwrotne podejście. Zajmuję się przede wszystkim taktyką jazdy na drogach publicznych, a dużo mniejszy nacisk kładę na szybkie pokonywanie zakrętów. Dlatego w tej książce znajdziecie wiele zdjęć ukazujących sytuacje na drogach, a dużo mniej takich, na których w centrum uwagi pozostaje sam motocykl.

Spróbujmy zatem otwarcie i szczerze zmierzyć się z pytaniami o ryzyko. Tak, motocykle są potencjalnie niebezpieczne, ale na poziom tego ryzyka znacząco wpływa to, kto w danej chwili trzyma kierownicę. Jeśli chcesz uniknąć cierpienia i kosztów, musisz zrozumieć, na czym polega ryzyko i podjąć kroki, które pozwolą ci kontrolować sytuację. Wprawny motocyklista wie, jak wyglądają kłopoty, i ma umiejętności pozwalające na wpływanie na to, co się wydarzy.



Bycie motocyklistą doskonałym jest niezwykle satysfakcjonujące.

Dodatkową korzyścią jest fakt, że stanie się naprawdę profesjonalnym motocyklistą może dać ogromną satysfakcję!

Kwestie związane z dynamiką jazdy na motocyklu starałem się przedstawić w możliwie prosty sposób. Zdaję sobie jednak sprawę, że część czytelników może mieć pewne trudności ze zrozumieniem tych koncepcji. Czasami sprawy związane z dynamiką trudno zrozumieć bez pójścia z książką do garażu i poeksperymentowania z motocyklem, albo bez zabrania jej na przejażdżkę i sprawdzenia, jak to wygląda w praktyce. Można oczywiście czytać książkę



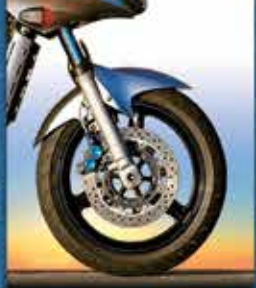
w dowolnej kolejności, ale jej układ został zaprojektowany tak, że każda część logicznie prowadzi do kolejnej. Dlatego najsensowniej chyba będzie zacząć od początku i czytać kolejne rozdziały.

Postaram się przekazać wam wszystkie rozsądne i przydatne informacje, jakie będę w stanie, ale to tylko książka, a nie kurs nauki jazdy. Kiedy eksperymentujesz na motocyklu lub ćwiczysz jakąś umiejętność, proszę – załóż swój najlepszy strój ochronny: odporną na ścieranie i uderzenia, pełną kurtkę i spodnie, wysokie skórzane buty do jazdy, rękawice z pełnymi palcami, porządny kask z atestami i nietłukącą się ochronę oczu.

Na łamach tej książki spotkamy kilka postaci, które zapewne wydadzą się nam zna-

jome. Oto Motorowy Miecio: jedzie sobie spokojnie, zajęty własnymi myślami, kiedy nagle – łubudum! – motocykl Miecia wali się na bok w deszczu iskier i rozbitego plastiku. Ale zaraz, kim właściwie jest Motorowy Miecio? Oczywiście większość postaci w tej książce jest fikcyjna, choć wiele opisanych sytuacji opartych jest na prawdziwych wypadkach i zdarzeniach. Potraktuj opowieści o tych nieszczęściach jako swoiste mity, które mogą nie być całkowicie zgodne z faktami, ale z których możesz się wiele nauczyć. Może nawet rozpoznasz w tych fikcyjnych postaciach własne zachowania. Wiem, że sam czasami bywałem takim Miciem. I żeby było jasne: nie skupiamy się ani na imionach tych osób, ani na ich płci.

Potraktuj tę książkę jako początek podróży, której celem jest stanie się motocyklistą doświadczonym. Korzystaj z seminariów na temat umiejętności jazdy podczas imprez motocyklowych. Czytaj różne książki na temat jazdy motocyklem. Bierz udział w kursach szkoleniowych lub w szkole jazdy na torze. I przede wszystkim zawsze bądź świadom tego, co się dzieje, gdy jedziesz w stronę zachodzącego słońca. Na drodze czeka na ciebie wiele ważnych lekcji.



ROZDZIAŁ 1

Ryzyko





PUŁAPKA WĄWOZU

Słoneczny, niedzielny poranek w Górach Skalistych, w stanie Colorado. Doskonała pogoda. Prawie pusta droga. Nawierzchnia jest czysta i sucha. Norman i Christine jadą na motocyklu na wschód, przez piękny kanion Boulder. Cieszą się drogą, podziwiają widoki. Oboje ubrani są w stroje ochronne, w tym wysokiej jakości pełne kaski. Norman ostrożnie pokonuje łuki, dokładnie wylicza linie skrętu, w pełni kontroluje swoje suzuki.

Czterech motocyklistów na szybkich, sportowych maszynach mknie tym samym kanionem na zachód. Bawią się, wyprzedzają nawzajem, cieszą się mocą silników, świetnymi warunkami na drodze, fantastyczną prędkością. Nie przejmują się specjalnie ograniczeniami prędkości ani podwójnymi ciągłymi liniami na drodze. Mark ma największą ochotę na ryzykowną jazdę, jego honda wysuwa się przed motocykle kumpli.

Tymczasem Norman widzi przed sobą ostry zakręt wokół wzniesienia zwanego Hurricane Hill. Zwalnia, pochyla motocykl i łagodnie wchodzi w łuk, tak aby nie przekroczyć środkowej linii, a jedynie zrównać się z nią. W tej samej chwili Mark wchodzi w ten sam zakręt z przeciwnej strony, zbyt późno zdając sobie sprawę z tego, że ograniczony skałami łuk drogi jest ostrzejszy, niż mu się wydawało. Stara się bardziej przechylić swoją hondę, ale nie jest w stanie powstrzymać motocykla przed przekroczeniem podwójnej ciągłej i wyjeżdża wprost przed nadjeżdżające z przeciwnika suzuki.

Norman rozpaczliwie ściąga kierownicę w prawo, aby uniknąć czołowego zderzenia z nadjeżdżającą hondą (suma ich prędkości to ponad 190 kilometrów na godzinę!). Mark również rozpaczliwie usiłuje utrzymać hondę w zakręcie, ale opony tracą przyczepność i motocykl srokuje bokiem po ziemi, wyrzucając w powietrze fontannę piasku i kawałków plastiku. Sunąca po ziemi honda uderza w koła motocykla Normana tak mocno, że suzuki, koziołkując, uderza w skały. Mark zatrzymuje się kawałek dalej, mocno krwawi, ale żyje. Sekundę później kumple Marka wyjeżdżają zza zakrętu i wbijają się w rozbite motocykle i leżące ciała. Norman ginie na miejscu, jego głowa wraz z kaskiem odrywa się od ciała. Żona Normana, Christine, umiera w szpitalu godzinę później. Mark i jego koledzy przeżyli.

Ta historia wydarzyła się naprawdę. Nie opowiadamy jej tylko po to, aby przyprawić was o mdłości. Podobne wypadki zdarzają się bardzo często w całej Ameryce, zwłaszcza niedzielным

motocyklistom na krętych drogach. To tak zwana pułapka wąwozu (ang. *canyon racing*). Termin ten został ukuty w Kalifornii, gdzie kręte drogi, biegnące przez skalne wąwozy, przyciągają agresywnie jeżdżących motocyklistów. Takie sytuacje zdarzają się jednak nie tylko w wąwozach, ale wszędzie tam, gdzie mamy do czynienia ze ślepym zakrętem, kiedy nie widać, co dzieje się za łukiem drogi.

Tabu

O wypadkach śmiertelnych raczej nie usłyszysz w lokalnych salonach motocyklowych ani w mainstreamowych czasopismach. To temat, który od dawna stanowi motocyklowe tabu. Jeśli motocyklista przeżyje wypadek, może się tym chwalić. Ale mówienie o wypadkach śmiertelnych odbiera motocyklistom całą frajdę z uprawiania tego sportu, a dla osób z branży oznacza negatywny wpływ na sprzedaż. Ogólnie rzecz biorąc, motocykliści i sprzedawcy motocykli nie wiedzą, jak radzić sobie z ryzykiem związanym z jazdą, więc wolą unikać tego tematu. Ponieważ przemysł motocyklowy płaci grubą kasę na rzecz Motorcycle Safety Foundation (MSF, amerykańska organizacja non profit zajmująca się przygotowywaniem kursów nauki jazdy na motocyklu i szkoleń dotyczących bezpieczeństwa), aby zajęła się tym problemem, postawa całej branży jest taka, by po prostu schodzić z drogi specjalistom i pozwolić im robić swoje.

Rozumiem oczywiście dyskomfort związany z głośnym mówieniem o ryzyku. W końcu to ryzyko odpowiada częściowo za dreszczyk emocji związany z jazdą na motocyklu. Jeździmy na jednośladach między innymi dlatego, że są one bardziej niebezpieczne niż inne pojazdy. Może jeśli nie będziemy mówić o ryzyku, to będzie ono mniejsze? Może mówienie o nim jest kuszeniem losu? A może po prostu nie wiemy wystarczająco dużo o tym, jak to ryzyko minimalizować, aby wiedzieć, jak daleko możemy się posunąć. Prosty przykład: wszyscy uczestnicy wyścigów i rajdów motocyklowych doskonale rozumieją potrzebę zakładania solidnych strojów ochronnych, bo zamierzają jechać na 99 procent swoich możliwości i wiedzą, jak łatwo jest tę granicę przekroczyć. A przecież przeciętny, uliczny motocyklista, gdy wjeżdża na ruchliwe skrzyżowanie, także może jechać na 99 procent swoich możliwości. Jeśli tak jest, to dlaczego nie wszyscy motocykliści, których spotykamy na drodze, mają na sobie wysokiej jakości stroje ochronne?

Uważam, że jeśli mamy dobrze radzić sobie z ryzykiem związanym z jazdą i je minimalizować, musimy wziąć to sobie do serca. Musimy rozumieć, co się dzieje, i wiedzieć, co robić, aby utrzymać ryzyko na akceptowalnym poziomie. Przełammy zatem tabu i zacznijmy rozmawiać poważnie.

Akceptacja ryzyka

Na pewno spotkasz w życiu wielu motocyklistów lubiących jeździć szybko i agresywnie po drogach publicznych, owładniętych manią ciągłej rywalizacji, którzy oceniają swoją wartość wyłącznie w kategoriach tego, kto kogo wyprzedził, a kto został wyprzedzony. Tacy ludzie stawiają 10 do jednego, że asfalt za zakrętem jest czysty, żaden śpiący kierowca nie jedzie środkiem drogi, a w połowie ślepego łuku nie leżą kamienie. Oczywiście każdej słonecznej niedzieli na krętych drogach całego świata kilku takich odważnych rajdowców o wysokim stopniu akceptacji ryzyka przegrywa swój zakład. A to właśnie ślepe zakręty najczęściej sprawiają, że motocykliści-ryzykanci nie dojeżdżają na umówione spotkania. Ja nie mam ochoty ryzykować życia, zakładając, że za zakrętem nie leży akurat zwalone drzewo, jakaś ciężarówka z drewnem nie stoi w poprzek drogi albo nie błąka się zagubiony koń. Zdarzało mi się natomiast jeździć w towarzystwie ludzi, którzy nie podzielali mojego konserwatywnego podejścia do kwestii narażania życia, i pozwalałem im się wyprzedzać.