

NA MOTOCYKL

Na rozdíl od automobilistů, kteří jsou v případě čelního nárazu chráněni přes jeden metr dlouhou deformační zónou, je třeba si uvědomit, že vaši "deformační zónu" činí pouze těch několik milimetrů oblečení, které máte na sobě, a vaše přilba. Z toho vyplývá první dobrá rada: používejte oblečení opravdu kvalitní, určené přímo na motocykl a hodně pestré - to aby vás bylo vidět co nejlépe. Říká se tomu pasivní bezpečnost.

PŘILBA

Nejdůležitější součástí Vaší výstroje je přilba. Její použití je dáno přímo vyhláškou, kromě skútrů do 40 km/h. Ale i v tomto případě to za ten otřes mozku nestojí.

Přileb existuje několik typů:

Nejlepší ochranu poskytují integrální přilby. Jsou to přilby s integrovanou ochranou brady a "plexištítkem" kryjícím celý obličej. Jejich typické použití je na cestovních a supersportovních motocyklech, ale neuráží ani na malém motocyklu či skútru.

Pro endura a motokros jsou určeny zvláštní přilby, mající hlavní znak integrálních přileb - pevnou ochranu brady - a některé mají i sklopný "plexištíttek", ale celkově jsou tyto přilby lehčí a vzdušnější - jsou také konstruovány pro nižší rychlosti - a jsou doplněné "kšiltem" či "nehem". Většinou ale motokrosové přilby nemají sklopný průhledný štít a oči jsou chráněny motokrosovými brýlemi. Tyto přilby jsou vhodné také pro vodní a sněžné skútry, to ovšem s nenasákavým, vodovzdorným polstrováním.

Další skupinou přileb jsou otevřené, což je typ, který nemá ochranu brady, a tudíž ji nechrání. Ani při pádu, ani proti letícím mouchám a čmelákům. Typické použití těchto přileb je na chopperech (tady jiná přilba snad ani vzhledem k čistotě stylu nepřichází do úvahy), ale najdou uplatnění i u malých motocyklů a skútrů. Vždy musí být doplněny brýlemi, ovšem i zde existují modely, které jsou opatřeny sklopným štítem kryjícím oči a část obličeje.

Ať už si budete vybírat jakoukoliv přilbu, pokud bude již druhé ruky, vyvarujte se odřených, havarovaných, či s podezřelou minulostí. Všechny přilby jsou totiž konstruovány tak, že vydrží pouze jeden pád.

MATERIÁL PŘILEB

Přilby pro motocyklisty jsou zhotovovány buď vstříkováním z plastů (polykarbonáty, ABS, polyamidy) anebo laminováním ze skelných vláken, kevlaru či dalších nových materiálů. Přilby lisované z plastických hmot se snadno poznají podle jemného "švu" uprostřed přilby, což je otřep po dělicí rovině lisovací formy. Ale i tento šev bývá někdy přebroušen a přelakován, takže pak zbývá jen informační leták.

Laminované přilby bývají dražší, ale většinou jsou bezpečnější, protože jde o kvalitnější a méně stárnoucí materiály.

Ono platí obecně, že byste si měli zakoupit tu nejkvalitnější přilbu, na kterou vám ještě stačí kapsa. I když to na první pohled nevypadá, jsou v kvalitě přileb velké rozdíly. Ovšem zjištění, že vaše přilba nebyla kvalitní, může přijít někdy už pozdě. Kvalitu značky si můžete ověřit i pohledem mezi motocyklové závodníky. Zde je nejčastěji zastoupena firma ARAI, dále ostatní značky jako AGV, SHOEI, NOLAN, BIEFFE a další.

Při výběru přilby se podívejte na upínací řemínek nebo dovnitř přilby, kde je vyznačena homologace. Tam naleznete jakési číslo, ale důležité je, aby toto číslo začínalo dvojcíslím 04, které udává, že tato přilba odpovídá současně platné bezpečnostní normě. Nové přilby musí odpovídat tomuto standardu již několik let a pokud uvidíte někde prodávat levné přilby bez tohoto označení, vězte, že jsou levné proto, že v Evropě se už nesmějí prodávat a že byly bez schválení Ministerstva dopravy ČR importovány k nám.

VELIKOSTI PŘILBY

Přilby se vyrábějí většinou ve velikostech od XXS do XXXL; existují i přilby v dětských velikostech. V jiném označení je to: kde čísla udávají obvod hlavy v centimetrech, měřený přes čelo a nad ušima.

Přilbu volte spíše těsnější, ale takovou, aby vás nikde netlačila, a aby nešla přetáhnout zezadu dopředu při upnutém podbradním řemínku. Nenechtejte si zkazit náladu, když jde přilba špatně nasazovat přes uši, když je v tomto místě úzká. Důležitý je pocit po nasazení. Přilba nesmí na hlavě lítat, když po zapnutí prudce otáčíte hlavou ze strany na stranu. Nejlepší samozřejmě je, máte-li možnost si přilbu vyzkoušet při jízdě alespoň 2-3 hodiny, protože někdy se přihodí, že vás v ní po delší době začnou bolet uši. A věřte, že to není nic příjemného. Při výběru velikosti počítejte s tím, že se přilba používáním zvětší (vytlačí) časem asi o půl čísla.

Může se stát, že stejná velikost od různých výrobců se bude zdát jednou větší, jednou menší, anebo prostě nebude vyhovovat. Je to proto, že každý výrobce má trochu jinou "modelovou hlavu", a tudíž je dobré vyzkoušet přilby od více výrobců.

ZAPÍNÁNÍ PŘILBY

Zapínání přilby je řešeno dnes povětšinou rychlouzávěry, dvojími D-kroužky a také různými druhy zavíracích mechanismů. Za nejjistější a nejbezpečnější způsob zapínání je dnes považován stále klasický dvojí D-kroužek tvořený dvěma ocelovými kroužky tvaru D. Výhodou tohoto řešení je, že lze na bradu skutečně dotáhnout.

Výhodou rychlouzávěrů je snadná manipulace, naproti tomu poměrně velká rovná plocha obou spojených dílů rychlouzávěru někdy tlačí do brady.

Kromě toho také nejdou rychlouzávěry pod bradou skutečně dotáhnout.

Různé složité mechanismy zapínání či zavírání přilby jako výklopný či vytáčecí spodní díl mají některé výhody, ale nesou s sebou jedno velké riziko: z důvodů mnoha různých a odlišných konstrukcí neexistuje jednotnost systémů, a když už se něco na silnici semele, téměř s určitostí první naskytnuvší se lidé, kteří přijdou pomoci, netuší, že se musí zmáčknout někde nějaké červené tlačítko nebo vyšroubovat nějaký šroubek, a nemusí se jim tudíž podařit sejmut přilbu z hlavy včas.

Při nákupu přilby si také ověřte, vyhovuje-li vám tvar výřezu pro oči a obličej. Někdy může být horní hrana výřezu příliš nízká, takže při skloněné hlavě vám tato hrana překáží ve výhledu dopředu nebo do strany. Ti, co nosí brýle, by se měli přesvědčit, neznemožňuje-li přilba jejich používání. Dioptrické brýle by však nikdy neměly suplovat uzavřené motokrosové brýle.

Dalším důležitým kritériem je hmotnost přilby. Ta bývá na skeletu u kvalitnějších přileb obvykle vyznačena na nálepce.

Samozřejmě: čím lehčí přilba, tím menší únavu, ale je třeba si uvědomit, že bezpečnou přilbu příliš lehkou vyrobit nelze.

Obáváte-li se, že přilba bude příliš těžká, můžete si vyzkoušet malý trik: vetknete-li doprostřed vnitřku přilby vztyčený ukazováček, a přilbu na něj postavíte, sledujte, nemá-li přilba tendenci naklánět se dopředu nebo dozadu. Pak jde o přilbu nevyváženou a na delší jízdy nepříjemnou. S vyváženou těžší (ale bezpečnější) přilbou budete spokojenější, než s lehčí, ale nevyváženou.

Zastavme se ještě na chvíli u hledí, zorníku, vizíru, plexiskla či jak se ta věc správně jmenuje. To nejlepší, co můžete mít, je hledí s vnější povrchovou vrstvou odolnou proti poškrábání (bývá označováno jako "Antikratz", "Kratzfest", "Scratch resistant" apod.) a s vnitřní vrstvou odolnou proti pocení a mlžení Anti fog. To oceníte hlavně ve městě a za vlhka. Tyto štíty bývají sice nejdražší, ale jakmile si je pořídíte, máte po starostech.

Vyrábějí se například přelakováním speciálními laky, napouštěním povrchu nebo potažením tenkou elastickou fólií. Ta dokáže někdy i to, že již vzniklé malé škrábance počase zmizí.

Pro některé modely přileb je k dispozici i vizír v tmavé barvě. Ten je skutečně velmi dobrý při jízdě za dne, ale jeho použití za šera a v noci může být nebezpečné.

Mechanika ovládání plexištítu musí být ovladatelná i rukou v rukavici.

A ještě jednou: kupujete-li si starší přilbu, kupte jen takovou, která evidentně nebyla havarovaná. Upadne-li přilba z velké výšky, či je-li vystavena nárazu, je pravděpodobně čas koupit novou. Máte-li pochybnosti, kupte novou. S přilbou úzce souvisí i ochrana očí. U integrální přilby je to vyřešeno automaticky, u ostatních přileb je nutno užívat brýle. Kapotáž motocyklu totiž žádnou ochranu očím neposkytuje - nezabrání vniknutí zrnka prachu nebo písku do oka.

A na závěr to nejdůležitější. Kvality vaší přilby oceníte pouze tehdy, když ji budete nosit a nezapomenete dotáhnout řemínek. Přilba je ten nejlepší způsob ochrany, jaký můžete mít.

MOTOCYKLOVÝ OBLEK

Nejvhodnější materiál pro jízdu na silnici je stále kůže (ovšem ne vlastní) a z ní jsou nejbezpečnější kožené kombinézy. Ale není kombinéza jako kombinéza. Zajímavý byl nedávný test v jednom odborném časopise, při kterém se zjistilo, že moderní kombinézy s protektory snižují následky zranění o jeden stupeň v porovnání s kombinézami vyrobenými před pěti - šesti roky. Kombinézy se vyrábějí jako jedno či dvoudílné. Dvoudílné jsou pro běžné používání praktičtější pro jejich možnost oddělit bundu od kalhot. Oba díly bývají většinou spojeny na krytý zip. Kožený oblek nejen že dobře vypadá - dnes jsou v módě velmi pestré, "bezpečné" barvy - ale má i výborné užité vlastnosti: chrání před větrem, hřeje a zejména ve spojení s různými druhy protektorů chrání před poraněními. Většinou se používá hovězí kůže o tloušťce 1,2 až 1,5 mm. Kombinéza bývá na všech exponovaných místech (lokty, ramena, kolena, kyčle, páteř, holeně apod.) zesílena, vypošťávaná a dnes většinou opatřena i protektory z plastů. Ty samozřejmě chrání nejlíp. Proto např. v závodním sportu už patří tyto kombinézy dávno k běžnému standardu. Protektory jsou vyráběné z tuhých a odolných plastů nebo z různých druhů tvrdých pěn, a v kombinéze jsou uloženy v "kapsách" vsíťých pod vrchními vrstvami kůže. Pravdou je, že protektory poněkud omezují volný pohyb, ale jejich přínos bezpečnosti je podstatnější. Velikost kombinézy si vybírejte vždy takovou, aby vám byla pohodlná v sedě na motocyklu, nikoliv při stání a chůzi. V sedě vás nesmí nikde škrtit, zejména ne vpředu na krku, nebo pod skrčenými koleny či lokty. Nakrabacená kombinéza, která vám pod skrčeným kolenem přiškrtní průchod krve dolů do nohy, vás může přivést k doktorovi, a to ani nemusíte havarovat. Z toho důvodu také kombinézy mají zezadu kolena a zepředu na loktech vložky z lehkých, měkkých a ohebných materiálů.

Komu se kožená kombinéza zdá příliš jednocelová, může použít kombinaci kožené bundy a kožených kalhot, kterých je na trhu, zejména v černé barvě, dostatečný výběr. Kromě toho existují obleky ze syntetických materiálů, které mají míru ochrany skoro na úrovni kombinéz, a některé navíc toho hodně vydrží i za deště. Jde většinou o kombinaci delší bundy a kalhot. Jako materiály se užívají různá syntetická nesmáčivá vlákna, doplněná moderními membránami jako Goretex nebo Cordura apod. Látky jsou tužší, jednak kvůli nezbytné ochraně při pádu, a jednak kvůli omezení třepotání při vyšších rychlostech. Kritická místa jak na bundě, tak na kalhotách jsou opět zesílena a je dobré zase si vybrat model opatřený protektory. Co se týče bundy je vhodné, jsou-li rukávy ukončeny náplety nebo na suchý zip, aby se daly upnout na ruku. Toto oblečení je odvozené z motokrosových obleků, a tudíž je lehčí a vzdušnější. Navíc, je-li ušito z moderních materiálů, vydrží při dešti nepromoknuté i déle než kožená kombinéza (alespoň je-li nová). Je třeba zdůraznit, že nejde o vyloženě motokrosově oblečení. To totiž musí splňovat spoustu požadavků, ale nemusí být, a také není, odolné proti tření lidského těla po asfaltu.

Jako úplně nevhodné lze označit oblečení typu džíny a bundička, o tričku či plavkách nemluvě. (Ale abychom zůstali nohama na zemi: nedovedu si představit, jak si na dvoukilometrovou cestu k vodě někdo bere kombinézu. Ale když už tedy vyrazíte někam jen tak, mějte to na paměti a jed'te obzvláště opatrně). Jezdíte-li v teplejším počasí, volte oblečení vzdušnější, aby jste se v něm nepotili. Při pocení ztrácí člověk potřebnou koncentraci.

Co se týče výběru velikosti, můžete zvolit velikost přímo na vás, pokud máte pro každé počasí vhodné oblečení, nebo si můžete vybrat velikost bundy a kalhot o něco větší, a počítat s tím, aby se vám v chladném počasí pod tento oblek vešlo ještě nějaké to spodní oblečení.

RUKAVICE

Rukavice noste pokaždé, když jedete na motocyklu. I na jízdu "za roh" a i za letních veder. Rukavice jsou nezbytné proto, že při pádu se člověk instinktivně snaží zachytit se rukama, takže ruce přicházejí na řadu jako první. Proto také správné motocyklové rukavice musí být bytelné. Pro případ pádu opatřují výrobci rukavice různými výztuhami, kevlarovými vložkami, nebo nýty. Ty ale musí být z vnitřní strany podloženy kůží, aby kovové, teplo dobře vodivé nýty nezpůsobily zbytečné popáleniny ruky při tření po asfaltu. Rukavice se vyrábějí opět zimní a letní a je nejlepší mít oboje dvoje - jak jsou nebezpečné tenké rukavice v zimě, tak jsou protivné a nebezpečné teplé rukavice v létě. Rukavice (kroměmotokrosových) také nesmí být příliš krátké, musí chránit i zápěstí. Další vedlejší funkcí rukavic je ochrana před dotykem s horkými částmi motoru a ochrání vás, i když za jízdy "dostanete vosu", či jinou létající faunou nebo kamínkem.

BOTY

Tak jako všechno oblečení na motocykl, měly by být i boty určené speciálně pro motocyklisty. To proto, že musí splňovat určité specifické požadavky. Motocyklové boty lze rozdělit do tří hlavních kategorií: boty pro silniční a cestovní motocykly, boty pro enduro a motokros a boty na choppera. Všechny jsou bez výjimky vysoké, minimálně nad kotníky. Silniční boty sahají asi do půlky lýtek, mají zesílení na kotníčích, (zde ale musí být zároveň poddajné kvůli pohybu při řazení) a na nártu, aby se rychle neprošouply od řadicí páky. Nejvyšší a nejbytelnější jsou samozřejmě boty na enduro a motokros.

Na vysoké boty jsou dělané i motokrosové kalhoty a silniční kombinézy, které mívají kratší nohavice, takže i když máte boty nad kotníky, máte na nohách nekrytá místa.

V žádném případě nejezděte v různých náhražkách -v teniskách, přeskáčích, vietnamkách, potápěčských ploutvích, bosí apod.

OBLEČENÍ DO DEŠTĚ

V současné době existuje již takové vybavení na jízdu v dešti, že se takováto jízda stává svým způsobem příjemnou. Lije jako z konve, je zima, ostatní vás litují, ale vy máte pohodu jako v pokojíčku. Vybavení do deště sestává z nepromokavé kombinézy, návleků na rukavice a návleků na boty.

Kombinézu do deště si poříd'te kvalitní. Všechny švy musí být podlepené nepropustnou folií, zavařené a zdvojené.

Doporučujeme kombinézy z materiálu připomínajícího pogumovaný textil. Materiál nepodložený textilií se totiž může roztrhat i po jedné popršené dovolené. A navíc, nemá-li kombinéza z tohoto materiálu vnitřní vložku ze síťoviny, jde velmi špatně oblékat a svlékat.

Kombinézu si poříd'te tak velikou, aby jste se v ní mohli volně pohybovat a sednout, i když máte na sobě dva svetry, teplou bundu a několik kalhot. Každé napnutí např. při nasedání na motocykl může kombinézu natrhnout. Kombinéza musí být uzpůsobena tak, abyste se do ní mohli dostat i v botách. Kombinéza by měla být v co nejpestřejších barvách a s reflexními nášivkami, protože při dešti jste ještě hůře viditelní. Šikovná je nepromokavá kapsička na kombinéze, která vám ušetří zdržení při hledání peněženky, nebo řidičáku, chce-li vám ho policista na místě odebrat, nebo chce-li vám dát pokutu...

V současné době zaznamenáváme nástup oděvů z materiálů jako Goretex nebo Cordura, které poskytují po určitou dobu i dobrou ochranu proti dešti, a navíc dýchají, na rozdíl od nepromokavých kombinéz.

Návleky na rukavice jsou k dostání ve třech hlavních provedeních - s pěti prsty, se třemi a jako palčáky, přičemž palčáky funkčně vyhovují nejméně. Dobré jsou jakési gumové návleky na ukazováčky, které za deště slouží jako stěrače na plexištít přilby. Návleky na boty se vyrábějí dvoje: s podrážkou a bez podrážky. Ty s podrážkou se o trochu hůře navlékají a hlavně složené zabírají více prostoru, což je ovšem pořád lepší, než když používáte ty bezpodrážkové a kvůli nim lehnete: toto provedení mívá totiž takovou kapsu na špičku boty, a tato kapsa se ráda zachytne za stupačku zrovna v okamžiku, když při zastavování potřebujete dát nohu na zem.

Takže teď už máme oblečení do deště vybrané a hurá do bouřky. Ale pozor: z dobrého vybavení do deště vyplývá paradoxně jedno riziko - čím lépe jste chráněni, tím větší máte pocit bezpečí, že se nic nemůže stát, a to svádí k rychlejší a

riskantnější jízdě. Tak mějte na paměti, že kombinéza do deště vám v případě pádu poskytne asi takovou míru ochrany, jako pleťové mléko.

DOPLŇKY

Jedním ze šikovných doplňků je ledvinový pás. Ten vám poslouží jak v létě, tak v zimě. Nemáte-li kombinézu, chrání ledviny a další vnitřní orgány, ale zároveň hřeje a dodává pocit bezpečí. Ledvinový pás nemusí být příliš teplý.

Na krk je dobré používat jemný měkký šátek, který ale musí být dobře zavázán, aby za jízdy netřepotal. Také pomůže slečnám s dlouhými vlasy, aby se jim vlasy za jízdy beznadějně nezacuchaly.

Pod přilbu se někdy nosí kukla - zvyšuje pocit bezpečí, snižuje hladinu hluku v přilbě a zabraňuje ušpinění přilby zevnitř.

Jezdíte-li ostřeji, určitě si poříďte páteřový protektor, což je samostatně nositelná ochrana páteře pod bundou či kombinézou, vyrobená z tuhého, pěnového, nárazy tlumícího materiálu, někdy doplněná článkovým plastovým "krunýřem". Pro chladnější počasí se také vyrábějí příjemné nákrčníky kryjící ramena, krk a průdušky.

PŘED JÍZDOU

Motocykly jsou fascinující stroje, které dávají zažít pocit rychlosti, síly a svobody. Dnešní motocykly se umějí s přehledem pohybovat v oblasti rychlostí blížících se 300 km/h. Jízda na motocyklu ale také klade vysoké nároky jak na jeho technický stav, tak na psychický a fyzický stav jezdce.

Při prvních jízdách po zimní, nebo jakékoliv delší přestávce jezděte mimořádně opatrně, neboť všechny návyky se musí nejdříve znovu procvičit a obnovit. To se týká zejména odhadu rychlosti a vzdálenosti a citu pro to, co udělá ten druhý účastník silničního provozu. Zákaz jízdy po požití určitých léků, alkoholu či drog je, doufejme, pouze opakováním notoricky známého faktu.

Motocykl je dnes více sport než cokoli jiného a jako takový vyžaduje nějaký doplňkový sport pro získání a udržení dobré kondice. Vhodnými sporty jsou třeba plavání, atletika, běh, windsurfing apod. Také je dobré se před každou jízdou alespoň trochu rozcvičit a rozproudit krev. To platí také o přestávkách při jízdě, i když v tomto případě se protáhne určitě každý rád.

Před každou jízdou zkontrolujte základní funkce svého motocyklu. Při troše cviku to lze stihnout za několik minut a tato námaha se vám v každém případě vrátí v pocitu jistoty. Zkontrolujte povrch pneumatik a jejich tlak, stav oleje a paliva, funkci elektrických zařízení, bowdenů a brzd. Brzdy kontrolujeme zabrzděním při pomalé jízdě po rozjezdu. (Pozor na provoz za vámi). Důkladnější prohlídku uděláme po zimní přestávce.

MANÉVROVÁNÍ S MOTOCYKLEM

Poměrně opomíjenou kapitolou je manipulace s motocyklem, a právě proto je pád v téměř nulové rychlosti příčinou mnoha šrámů. Někdy je ovšem třeba tyto informace trochu korigovat. Motorkáři jsou zvláštní národ, který má tendenci téměř všechny karamboly svádět na "pád ze stojánku".

Obecně však platí, že všechny manévry a manipulace s motocyklem se musí provádět rozhodně a soustředěně. Jakékoliv zaváhání se může vymstít.

Už při nasedání na motocykl je dobré se podívat, kam bude došlapovat ta "přehozená" noha. Došlápnete-li totiž třeba na štěrk, máte velmi nakročeno k tomu, aby se vám nohy rozjely a už je motocykl "gumama vzhůru".

Při otáčení se na silnici záleží zejména na rejdu motocyklu, na jeho vyváženosti (nepadá-li např. do zatáčky) a na vašem cviku. Když už je nutno si v oblouku přibrzdit, používejte zásadně zadní brzdou, která motocykl ustálí.

Postavení motocyklu na hlavní stojánek je samozřejmě věcí cviku a potíže dělá jen na začátku, kdy si nešlápnete pořádně na nášlapnou plošku hlavního stojánku a rukou nezatáhnete dostatečně dozadu a nahoru za zadní madlo motocyklu. To madlo, nebo část rámu, tam je vždy, i když je to někdy schováno za spodní částí zadní kapotáže. Je také dobré podívat se předem, zdali nastavíte motorku na hlavní stojánek na od vás odvrácenou šikmou plochu. Motocykl totiž může směrem od

vás přepadnout a pak už nejde dělat vůbec nic. Je-li kopec prudký, nestavte motocykl nikdy na hlavní stojánek předním kolem směrem z kopce, ale naopak do kopce. Na pohotovostní stojánek můžete postavit motocykl na mírném kopci i z kopce, ale pak musíte nechat zařazenou "jedničku".

JÍZDA NA MOTOCYKLU

Jedním ze základů jízdy na motocyklu je přirozený, uvolněný posaz. Dříve se určitý druh posazu přímo doporučoval, ale dnešní motocykly umožňují vlastně jenom jeden posaz, a to ten nejpříjemnější, popř. nejučelnější pro ten který model. Ten posaz je dán polohou sedadla, stupaček a řídítek. Navíc bývají často některé prvky individuálně nastavitelné (např. řídítka). Páčky na řídítkách si seřídte tak, abyste měli zápěstí v přímém prodloužení loktů, když dáte prsty na páčku, aby zápěstí nebylo ohnuté ani nahoru, ani dolů. Kolena objímáme nádrž, chodidly se opíráme uprostřed po celé délce stupačky, lokty jsou mírně od sebe.

Při seznamování se s motocyklem začněte vždy od Návodu k obsluze. Ten vás seznámí se základními ovládacími a seřizovacími prvky. Chcete-li dobře ovládat svůj motocykl, musíte si na něj zvyknout, protože každý motocykl je trochu jiný. Proto je také riskantní si motocykl půjčovat, protože za krátký čas jej do ruky nedostanete a v podstatě pakčlověk "chce" více, než "může".

Sedíte-li poprvé na svém novém motocyklu, je dobré si jej v klidu "osahat". Podívejte se, jak jsou uspořádány kontrolky a jak vám padnou do ruky ovládací prvky. Některé modely mají seřiditelné základní polohy např. vzdálenosti páček brzdy a spojky od řídítek). Přesvědčete se, kde je tlačítko houkačky. Také se ujistěte, kde je přepínání rezervy na palivovém kohoutu. Ušetří vám to nepříjemné zdržování - když vám dojde při jízdě benzin, pro přepnutí na rezervu pak nemusíte vůbec zastavovat.

Rozjezdy a řazení se brzy stanou zautomatizovaným návykem. Napoprvé je třeba po zařazení jedničky (dolů, další rychlosti nahoru) pomalu uvolňovat stisknutou páčku spojky až do místa, kde spojka začíná zabírat a motocykl má tendenci dát se do pohybu. Pak trochu přidat plyn a dále opatrně pouštět páčku spojky a přidávat plyn. Nechcete aby vám motor zhasl, ani aby vyl ve zbytečně vysokých otáčkách. O jezdecké vypěstlosti svědčí, když při rozjezdu zapnete blikáče až ve chvíli, kdy se chcete doopravdy rozjet, když je volno. Dáváte-li blikáče dříve, když vás stále ještě předjíždějí auta, pouze řidiče těchto aut znejistíte.

Řazení nahoru je pak už jednoduché, naučte se jej provádět co nejrychleji, aby otáčky motoru při řazení zbytečně neklesaly. Moderní cestovní a sportovní motocykly jsou vysokootáčkové, což znamená, že jízda v nízkých otáčkách (2-3 000 ot/min) motorům škodí více, než otáčky vysoké. Nebojte se tedy motory vytáčet v celém rozsahu otáčkoměru, samozřejmě jenom do červeného pole. Řazení dolů je obdobné, pouze pro vyrovnaní otáček motoru a převodovky je třeba při zmáčknutí spojky přiměřeně "prásknout" plynem a dostat tak klikovou hřídel na vyšší otáčky, které na ní budou čekat po zařazení nižší rychlosti. Snažte se poslouchat zvuk motoru, aby jste v normálním provozu byli schopni řadit pouze "podle ucha".

Vyvarujte se řazení v zatáčkách. Řadte ještě na rovině, správný převodový stupeň byste měli mít zařazen již před zatáčkou. Při stání na červenou je dobré mít zařazen neutrální (u moderních motocyklů je POUZE mezi 1. a 2. rychlostním stupněm) a mít ho zařazený již při dojezdu ke křižovatce. Když motocykl již stojí, neutrální se pak někdy může obtížně hledat. Neutrální se nejlépe zařadí z "jedničky" lehkým přizvednutím řadící páky nahoru.

Někdy ale vyžaduje situace zastavit se zařazenou jedničkou a zmáčknutou spojkou. To když potřebujete rychle a ve spěchu akcelarovat, např. na křižovatce, když nevíte, kdo, nebo co, se za vámi rychle přibližuje.

V této souvislosti ale ještě jednu poznámku. Nikdy nezkoušejte odpálit z křižovatky prakticky již na oranžovou, když do kolmého směru nevidíte a nejste si jisti, zda tam nějaký frajírek právě teď nesešlapuje plyn až k podlaze, aby tu křižovatku ještě stihl projet...

Několik rad pro bezpečnou jízdu :

1. Rozhlížet se před sebe, vyhledávat potenciální nebezpečí. Vaše oči neustále pendlují mezi horizontem a místem těsně před vámi. Kromě toho vaše oči sledují zpětná zrcátka (situaci za vámi) i situaci po stranách (periferní vidění).

2. Identifikovat možná rizika (odbočující auta, křižovatky s vedlejší silnicí, koleje, stojící auta, osoby apod.)
3. Určení, zda by se toto nebezpečí mohlo týkat i vás.
4. Rozhodnutí, jak se vyvarovat riziku.
5. Uskutečnit toto rozhodnutí.

Snažte se být viditelní - samozřejmě je rozsvícený hlavní světlomet. Dávejte včas najevo své úmysly a vyžaduje-li to situace, je-li to nutné k odvrácení hrozícího nebezpečí, neváhejte být i slyšitelní. A také v případě, předjíždíte-li ve vyšší rychlosti. Buďte připraveni na cokoliv, když jiný účastník silničního provozu váhá, nebo se chystá udělat něco divného. Při jízdě se neustále rozhlížejte. Snažte se dostat do očí co nejvíce detailů. Nezůstávejte očima na jednom místě déle než asi 2 sekundy. Znovu si zopakujte pohyby očí: situace před vámi - horizont - situace za vámi. A zase periferní vidění.

Do zpětných zrcátek se určitě podívejte:

- * před zapnutím ukazatelů směru
- * před vyjetím nebo před změnou směru
- * před přejetím z pruhu do pruhu
- * než začnete brzdit
- * než zahájíte předjíždění

Nestačí-li informace o provozu za námi zprostředkovaně přes zpětné zrcátko, je dobré se navíc krátce ohlédnout.

BRŽDĚNÍ

Brždění je umění, které je pro motocyklistu bezpochyby nejdůležitější. Je to jeden z hlavních způsobů, jak přežít.

Na rozdíl od auta ovládáme na motocyklu brzdu předního i zadního kola nezávisle. To proto, že při měnící se rychlosti se mění i poměr brzdných účinků obou kol. Při vyšších rychlostech je brzdící účinek ze 70 i více procent zajišťován předním kolem. Přesto používáme při normálním i při nouzovém brždění i zadní brzdu, abychom se neochuzovali o cenné metry brzdné dráhy. Na rozdíl od u nás dříve běžně rozšířených značek motocyklů nemusíte mít na moderních typech strach brzdit přední brzdou, a to i v zatáčke. Existuje samozřejmě fyzikální hranice přilnavosti pneumatik, ale ta je u dnešních pneumatik a motocyklů posunuta podstatně dále.

Nouzové brždění je nejlepší trénovat na opuštěném parkovišti. Je to poměrně složitý proces, protože lidský mozek není uzpůsoben na to plně se soustředit na dvě rozdílné věci zároveň. A při nouzovém brždění je nutno soustředit se na obě kola. Kdo tyto dvě rozdílné věci nedokáže dělat optimálně, ten by se měl soustředit na brždění předním kolem a držet jej těsně nad hranicí smyku, zatímco zadní kolo může být úplně zablokováno. I když zadní kolo blokuje, zůstává totiž motocykl při přímé jízdě ovladatelný. Blokující zadní kolo je možná nebezpečné u těžkých motocyklů s nedokonalou seřízením pérováním a tlumením, protože kolo a s ním celý motocykl má tendenci se rozskákat. Při nouzovém brždění nezapomínejte nikdy vymáchnout spojku.

Přední kolo naopak blokovat nesmí. Přivedete-li jej do blokování, uvolněte okamžitě na chvíli brzdu a pak ji stiskněte o něco méně, jinak následuje pád. Protože však většina majitelů motocyklů hranici blokování předního kola nezná, zůstávají před ní zbytečně daleko. I zde pomůže trénink. Na prázdném parkovišti zkusíme přivést motocykl na hranici blokování nejdříve zadního, pak i předního kola. Začínáme z malých rychlostí, které postupně zvyšujeme. Nejdříve zadní kolo - při jízdě rychlostí 50 km/h zablokujeme zadní kolo a tělem vyrovnáváme motocykl do úplného zastavení. Přední kolo takto zablokovat samozřejmě nelze, protože by okamžitě následoval pád. Ale lze cvičit krátké zablokování předního kola, třeba i několikrát za sebou, až do úplného zastavení. Nacvičovat je dobré z rychlosti 50 km/h. Lepší je samozřejmě nacvičovat s někým, kdo tento prvek ovládá, a kdo vám předvede, že to možné je. Jinak je tu větší riziko "lehu". Postupně se snažíme ovládat obě brzdy najednou. Druhou etapou je "brždění na cíl" - dobrzdění, např. kčáře namalované na zemi.

Při tomto nacvičování pravděpodobně zjistíte, že nejkratšího brždění dosáhnete, když stlačujete páčku brzdy progresivně. To znamená ne ji hned napoprvé zatáhnout naplno, ale postupně ji stlačovat stále víc. Jestli to děláte skutečně takhle,

děláte dobře. S tou progresivitou je to přesně tak. Při progresivním brždění se přední kolo zakusuje do asfaltu zcela nejvydatněji.

Někdy je však třeba ostře brzdit před výkopem, jámou, rigolem či jiné nezdobě na silnici. V tomto případě zůstává technika brždění stejná, pouze těsně před dírou je třeba uvolnit obě brzdy a eventuálně si i stoupnout do stupaček. To proto, aby přední vidlice nebyly v důsledku brždění zanořené a měly k dispozici celý zdvih pérování. Nakonec ale stejně nejlepší rada - jezděte tak, abyste nouzové brždění nikdy nepotřebovali.

PRŮJEZD ZATÁČKOU

Zatáčky jsou na motocyklu snad to nejhezčí, ale vyžadují to, co hodně spolujezdkyň nedokáže pochopit - naklopení motocyklu směrem do zatáčky. A čím je zatáčka prudší a čím vyšší je rychlost průjezdu, tím je větší i náklon.

Z výsledků výzkumů vyplývá, že nejen začátečníci mají regulérní strach před velkým náklonem a nechávají si zbytečně velkou rezervu. Zatímco většina motocyklistů dosahuje náklon necelých 20 stupňů (je to hodnota, o které nám netrénovaný lidský mozek říká, že musí být limitní) umožňují moderní motocykly při dostatečném profilu pneumatik i 45 stupňový náklon.

V zásadě existují tři druhy průjezdu zatáčkou:

- * sklon motocyklu a jezdce je totožný: optimální styl při normální uvolněné jízdě
- * motocykl je nakloněn více než jezdec: tento styl je vhodný pro endura a choppery a pro rychlé změny směru v malých rychlostech.
- * jezdec je vysednutý z motocyklu, závodní styl. Přestože je nejefektivnější, na normální silnici nepřináší žádné velké výhody. Naopak. Tím, že je hlava jezdce nízko nad vozovkou, zmenšuje se rozhled a v případě jakékoliv "situace" v zatáčce jsou ovládací prvky hůře přístupné.

Ale něco z něj se ale přece jen hodí: většina moderních cestovních a silničních motocyklů reaguje pozitivně, když v zatáčce posunete vnitřní koleno směrem dopředu a do strany. Stačí jen o několik centimetrů na to, aby se vám trochu přesunul zadek směrem dovnitř zatáčky a motocykl bude pozitivně reagovat. Uvidíte sami. Hlavu držíme v zatáčce vždy co nejvíce kolmo k vozovce a díváme se do výjezdu ze zatáčky.

Průjezd pravou zatáčkou

Pravou zatáčku najíždíme téměř od prostřední dělicí čáry. Vyvarujeme se časté začátečnické chybě - začít zatáčet příliš brzo. Držíme se tedy dělicí čáry dlouho, co nejdéle, a ještě chvíli, až do chvíle, kdy do zatáčky vidíme. Teprve potom natlačíme motorku k pravému okraji silnice (pozor na šterk či bláto u krajnice) a necháme se vynést opět až k vnějšímu okraji jízdního pruhu, je-li tam volno.

Průjezd levou zatáčkou

Levou zatáčku najíždíme vždy od pravého okraje jízdního pruhu. Opět zůstáváme u kraje déle, než jsme byli zvyklí, a zase až do doby, kdy do zatáčky vidíme. Pak teprve stočíme motocykl směrem ke středové čáře. Od tohoto okamžiku můžeme zároveň začít s citem akcelarovat. Ve výjezdu se opět necháme vynést k pravému okraji (pozor na prach a kaménky u krajnice). V zatáčce si od dělicí čáry nechávejte dostatečnou rezervu. Jednak proto, že při náklonu, i když jste koly na své polovině, hlavou už jste vlastně v protisměru. Zatímco totiž při přímé jízdě je motocykl široký asi 70 cm, v náklonu to dělá 120 cm i víc. A za druhé, a to hlavně, buďte u dělicí čáry opatrní proto, že když to zrovna v protisměru nějaký řidič "přepískne", je čelní náraz naprogramován. Zásadně je při průjezdu zatáčkou důležité, abyste odpovídající rychlost pro bezpečný průjezd měli upravenou již před zatáčkou. Jinak se vystavujete nebezpečí korigování rychlosti v zatáčce, čímž se jen zvyšuje míra rizika. Musíme si uvědomit a "přečíst", jaký má silnice povrch. To, co si lze dovolit na hrubozrnném suchém asfaltu, zdaleka nepůjde na dlažkách apod.

Musíme si přečíst i vlastní zatáčku - je-li rychlá, zavřená, utahující se apod. Podle toho je třeba již před zatáčkou mít zařazený správný převodový stupeň, aby motor běžel při výjezdu v optimálních otáčkách. Nikdy se nesmíme v pravé zatáčce nechat vynést do protisměru, protože zákon schválnosti funguje. Nájezdovou rychlost volíme tedy takovou, aby se

jíž v druhé třetině či polovině zatáčky dalo opět plynule a citlivě zrychlovat. Zatáčka projetá pod plynem totiž motocykl výrazně zklidňuje, všimli jste si toho?.

Nezapomenutelné okamžiky nastanou, když nás v zatáčce něco překvapí - auto, olejová skvrna, nafta z nádrže, psí hovínko, výkop, slon nebo rozsypaný náklad. Někdy pomůže krátce před překážkou s citem přibrzdit (oběma brzdami), objet překážku a sklopit motocykl, jak to jen jde. Brždění v zatáčce vyžaduje opravdu vytříbený cit pro povrch vozovky, v případě přebrždění v zatáčce nepomůže ani systém ABS. Další z možností je (pokud to podmínky dovolují) narovnat motocykl a ostře brzdit, pak dokončit zatáčku. Někdy v nouzi v zatáčce zbývá jen výlet do přírody - motocykl vyrovnat, ještě na silnici silně brzdit s vymáčknutou spojku, pustit brzdu, pevně chytit řídítka, postavit se do stupaček a vyjet ze silnice ven.

Pokud v zatáčce musíme odřadit, používáme meziplýn a citlivěji pouštíme spojku, aby rychlá změna otáček kola neutrhla. Pro ty, kteří se chtějí o průjezdu zatáčkou dovést a naučit podstatně, ale podstatně více, tu je další dobrá rada - závodní okruh. Ne, nemyslíme dávat se hned na závodění, jenom vám chceme předat zkušenosti normálních motorkářů, kteří se již zúčastnili volných jízd na okruhu, např. na dnech Yamahy - "YAMAHA Riding days", a potom zjistili, že na normální silnici jsou si najednou v zatáčkách daleko jistější, a to i při větších náklonech motorky, přitom se jen tak mimochodem o dost zrychlili.

SMYK

Tuto oblíbenou kratochvíli motocyklisty lze rozdělit na smyky, které jdou vyrovnat a smyky, které vyrovnat nejdou.

Příčiny smyku jsou lehce zmapovatelné:

- * nadměrné brždění nebo akcelerace za mezí adheze
- * nepřizpůsobení rychlosti jízdním podmínkám (zatačka, déšť, koleje apod.)
- * nezvládnutí stroje při najetí na překážku (výmol, kamení či písek na silnici apod.)
- * atd.

Pro chování motocyklu v oblasti smyku rozhodují samozřejmě nejvíce pneumatiky. Čím je jejich směs měkčí, tím déle drží. Diagonální pneumatiky při smyku varují - na chvíli podklouznou, ale pak se zase chytí - dávají šanci něco udělat. Naproti tomu radiální pneumatiky na mezi adheze ustřelí bez varování, ovšem s tím, že tato mez je podstatně, podstatně dál, než u pneumatik diagonálních.

Dostanete-li smyk při vysoké rychlosti v zatáčce najetím na vrstvičku písku, někdy pomůže "kontra"řídítka. To znamená, že když v levé zatáčce motocykl ustřelí doprava (zadní kolo "předbíhá"), natočí se řídítka také doprava. Smyslem je udržet motocykl vyvážený do doby, než z rozsypaného písku vyjedete. Pak se dá celá věc zachránit.

Dostanete-li smyk při brždění, stačí povolit brzdy a pak je stisknout o něco méně. Dostanete-li smyk zadního kola při rozjezdu tím, že jste dali příliš plynu, jednoduše plyn včas uberte. Jste-li jedním z případů, kterým se podaří dostat smyk předního kola ve dvoukilometrové rychlosti na parkovišti, zkuste vyřešit celou věc aplikací metody "noha na zem". Opření nohou vám pomůže získat stabilitu, ale vyžaduje to dost síly a velké, velké úsilí.

Dostanete-li smyk v rychlosti do 30 km/h, zpravidla lze také použít triku "noha na zem". Ovšem při vyšší rychlosti se toho vyvarujte, protože vám silnice nohu doslova podtrhne.

Pro lepší jistotu lze smyk natrénovat na mokré trávě na nějakém starém motocyklu s ojetými pneumatikami a (jak jinak) v malé rychlosti.

PŘEDJÍŽDĚNÍ

Pro současné motocykly je předjíždění díky jejich akceleraci a dosahovaným rychlostem hračkou. Drama z tohoto manévru dělají pouze ostatní řidiči. Když už se občas do zpětného zrcátka podívají, nepočítají s motocyklem, a užvůbec ne s motocyklem, který může jet hodně rychle. Někdy je slyšet, jak si říkají: "já jedu 90 a víc se nesmí. Proto, jezdíte-li rádi rychleji, vyplatí se před předjížděním paradoxně ZPOMALIT.

Vždy je třeba počítat s nečekaným manévrem předjížděného vozidla. Proto jej míjíme s dostatečným odstupem. Kdo z nás ještě nemá tu zkušenost, že vozidlo před ním najednou bez blikání zabočí doleva mimo vozovku! U aut se to obejde pomačkaným plechem, motocyklista to většinou odskáče daleko hůře. Je dobré si řidiče před námi "přečíst", zjistit si, nemá-li v úmyslu sám předjíždět, nebo nechce-li někam odbočit. Je lepší chvíli počkat a ujistit se, že vozidlo ani nikam odbočit nemůže. Snažte se jet tak, aby vás řidič mohl vidět ve zpětném zrcátku. Beztak je motocykl při předjíždění chvíli v mrtvém úhlu zpětného zrcátka předjížděného vozidla.

Správný postup předjíždění by měl vypadat asi takto:

- * přesvědčit se, zda předjížděné vozidlo nebude (nemůže) odbočovat
- * podívat se do zpětného zrcátka
- * dát směrovky
- * podřadit
- * ohlédnout se dozadu, je - li skutečně "čistý vzduch"
- * předjet s dostatečným bočním odstupem
- * zařadit se (s pravým blinkrem)

Nemáte-li jistotu, nebo předjíždíte-li ve velké rychlosti, můžete dát řidiči najevo svůj úmysl bliknutím světelnou, popř. mimo město i akustickou houkačkou. Ovšem někdy také můžete nezkušeného řidiče (řidičku) takovýmto upozorněním akorát vylekat.

JÍZDA VE DVOU

Jste-li radikální řidič jezdící zásadně sám, můžete následující řádky přeskochit. Jinak by si je však měli přečíst všichni (i potenciální) spolujezdci a spolujezdkyně.

Předpokládejme tedy, že máte už první kilometry s novým motocyklem za sebou. Lze jen doporučit, abyste je najezdili sólo, dříve než si vezmete spolujezdce. Před jízdou je třeba si domluvit některé základní postupy a způsoby komunikace. Předně je třeba člověku, který se veze na motorce poprvé, vysvětlit, že se motocykl v zatáčce bude naklánět směrem dovnitř, což vyplývá z mechaniky průjezdu zatáčkou. A že když se bude snažit motocykl vyrovnávat vykloněním se ven, pošle vás i sebe tímto činem ven ze zatáčky. Stejně tak působí ovšem i přílišné naklánění spolujezdce do zatáčky. Nejlépe je tedy sedět klidně a udržovat stejnou polohu těla vzhledem k motocyklu jako řidič.

Při jízdě je lepší obejmout rukama pas řidiče, než se stydlivě držet za různá madla. Většinou je ale nejlepší se oběma rukama opírat za zadní horní část nádrže. Řidič to ocení hlavně při brždění, když musí v rukou držet svoji hmotnost, hmotnost spolujezdce, to vše zvětšené o setrvačnost a ještě přitom řídit a mít v rukou cit. Navíc je nádrž pevná část motocyklu, a drží se za ní tedy lépe. Ovšem při tomto způsobu držení musí spolujezdec nějak zvládnout rychlou akceleraci, protože se nemá čeho držet. Někdy se lze tedy jednou rukou držet řidiče a druhou rukou se opírat o nádrž.

Pokud čtete tyto řádky jako spolujezdec či spolujezdkyně, snažte se "neklovat" za jízdy vaší přílbou do přílby řidiče při každém zabrzdění nebo přeřazení. Ten vpředu vám za to bude docela vděčný.

Ono vlastně všechno začíná už při nastupování. Je-li spolujezdec (spolujezdkyně) opatřen kratšíma nohama, nebo je-li sedadlo spolujezdce vysoko nad zemí, je lepší nasedat tak, že si stoupnete jednou nohou na stupačku, přehodíte ve stoje nohu na druhou stranu (držíte se přitom ramen řidiče) a teprve pak si sednete. Podmínkou je samozřejmě dobrý technický stav zadních stupaček. V každém případě musí být spolujezdec s řidičem na tomto způsobu domluven, protože řidič musí motocykl pevně držet, s oběma nohama na zemi. Rozjíždějte se, až když se přesvědčíte, že spolujezdec v pořádku sedí a drží se.

Komunikace při jízdě dosti vážne. Jednak kvůli aerodynamickému hluku, jednak nosíte-li otevřenou přílbu proto, že při jízdě se z nějakého důvodu při mluvení strašně - s prominutím - slintá a všechno to chytá spolujezdec. Jedete-li někam, kam zná cestu pouze spolujezdec, je nejlepší se dohodnout na určitém způsobu dorozumívání, např. poklepání na levou nohu nebo

rameno znamená odbočení doleva apod. A jezdíte-li ve dvou častěji, není od věci pořídit si dorozumivací zařízení do přileb - interkom.

Při zastavování na krátkou dobu (na semaforech apod.) má spolujezdec vždy nohy na stupačkách a nesundává je na zem. Informujte jej o tom hned zkraje. Stejně tak seznamte člověka, který na motorce ještě nejel, kde jsou na motocyklu horká místa (jako např. výfuky), o která by se mohl spálit, nebo kde by si mohl přiškvařit třeba podrážku. Jednak by to byla zbytečná škoda jeho bot a navíc přiškvařená a zapečená podrážka jde z výfuku velmi špatně odstranit.

A ještě jednu radu: sedí - li vzadu krásná dívka, která jede na motorce poprvé, nesnažte se jí hned ukázat, jak máte motorku v ruce, jak to umíte skládat do zataček a jak to umíte odpíchnout. On je to napoprvé na motorce pěkný šok, a navíc to všechno vypadá ze sedadla spolujezdce tak nějak o dost hůř. Takže jediným výsledkem takovéto jízdy by mohl být zjitřený pud sebezáchovy a trauma, o kterém se jí bude zdát za bezesných nocí s výsledným negativním vztahem k motocyklu.

První jízda se spolujezdcem by tedy měla být krátká, v mírném tempu, měla by být za krásného počasí a se zajímavým cílem. Tak si váš spolujezdec podvědomě spojí motocykl s příjemnými zážitky a vše se pak odehrává v jiné, příjemnější rovině. Těch pár jízd, kdy se budete muset víc ovládat a jezdit pomalu, se vám v každém případě bohatě vrátí, nehledě na fakt, že takto si i vy nenásilně oťukáte chování motocyklu při jízdě ve dvou.

Také dbejte na to, aby i spolujezdec měl oblečení odpovídající účelu, což asi nebude případ sukňe, střežíčků, jakési vypůjčené podezřelé a příliš velké přilby a halenky či trika s krátkým rukávem.

A nezapomeňte při delší jízdě ve dvou upravit tlak v pneumatikách, seřadit pérování, počítat s horší akcelerací a o dost delší brzdovou dráhou, protože vezete dvakrát větší náklad.

JÍZDA VE SKUPINĚ

Jízda ve skupině patří k nejsilnějším zážitkům na motocyklu.

Jede-li více motocyklů najednou, je třeba dodržovat tyto zásady:

- * motocykly nejedou v řadě přímo za sebou, ale stranově přesazeně -"cik-cak". To znamená jeden více vlevo, druhý napravo atd. To proto, aby měl každý jezdec lepší přehled o situaci a více prostoru pro eventuální manévrování či brždění. Pozor, neplet'te si to s jízdou vedle sebe, která není dovolena. Naopak na světlech je dobré čekat v párech.
- * jako první jede ten, kdo zná cestu, nejlépe se vyzná v mapě nebo je v zahraničí schopen se zeptat na cestu. Pak jedou ostatní motocykly seřazené podle výkonu motoru: nejslabší vpředu, nejsilnější motocykly vzadu. Nováčky a začátečníci jedou nezávisle na výkonu motoru hned za "lodivodem". Kdo už má zkušenosti s jízdou ve skupině, jistě dobře zná ten zvláštní jev: zatímco ti první jedou pohodově rychlostí cca 80 km/h, ti vzadu jedou téměř na plný plyn a jen tak tak stíhají.
- * nejzkušenější jezdci jedou vždy vzadu.
- * za jízdy platí, že každý má zodpovědnost za toho za sebou. Cestou ho hlídá ve zpětném zrcátku a to zejména po odbočení. Je-li ten za mnou příliš daleko, zpomalím. Není-li již vidět, zastavím. Tomu ovšem napomáhá i ten vzadu tím, že se po odbočení neschovává, ale najede si tak, aby se jezdci před ním v zrcátku ukázal, aby jej ten první zkrátka nemusel v zrcátku usilovně hledat.
- * pro případ ztracení se je dobré předem se dohodnout na denním cíli cesty a tam si dát sraz.
- * při předjíždění platí, že každý předjíždí "na vlastní triko", sám za sebe.
- * při jízdě ve skupině by měl mít každý určeno své místo a měl by platit zákaz vzájemného předjíždění i když se to občas velmi těžko dodržuje.
- * trasu si dobře nastudujte dopředu, zabráníte tak obtížnému a častému zastavování, eventuálně bloudění.
- * maximální počet motocyklů ve skupině by měl být osm. Jede-li vás více, je lepší se rozdělit na více nezávislých skupin.
- * jedete-li v koloně automobilů, sledujte nejen brzdová světla auta přímo před vámi, ale brzdová světla aut daleko vpředu.

JÍZDA PO DÁLNICI

Jízda po dálnici, tak jako ostatní situace, přináší specifická rizika. Ta na dálnici vyplývají z rychlé jízdy a z únavy z nudy. Když už tedy jedete po dálnici na vlastní riziko rychle, je třeba dávat pozor zejména na ostatní řidiče. Nikdy totiž nevíte, nezačne-li řidič vozu, který předjíždíte, sám taky předjíždět. V tomto ohledu mají naši řidiči ještě hodně co dohánět. Také nejsou výjimkou takové ty snahy jako najednou si za jízdy otevřít dveře a upravit si přiskřípnutý bezpečnostní pás, nebo vyhodit papírek....

Pro cestování jsou nejpříjemnější rychlosti do 130 km/h, ale když už se rozhodnete jet maximální rychlostí (u nás to není povoleno, tak třeba v Německu) zjistíte, že to není nic příjemného, a tak dříve nebo později zjistíte, že musíte použít polohy vleže. Maximální rychlost vzrůstá asi o 5 - 15 %. Hodláte-li tak jet delší dobu, nezapomeňte si na tuto polohu seřídít zpětná zrcátka.

Další nepříjemnou kapitolou jsou mouchy a mušky. Jejich zbytky, nalípané na štítu přilby, je dobré odstraňovat při všech zastávkách po cestě pod tekoucí vodou. Ta je na mušky nejlepší. Nejdou-li zbytky odstranit hned, použijte triku s toaletním papírem. Dvě vrstvy navlhčeného toaletního papíru přiložte na plexi a nechejte asi 5 minut působit. Papír odstraníte pak i s většinou mušek.

JÍZDA VE MĚSTĚ

Jízda ve městě nepatří rozhodně k tomu nejpříjemnějšímu, co motocykl může nabídnout. Semaforey umně seřízené na "červenou vlnu", zácpy, mnoho aut, málo ohledů. Na druhou stranu je právě proto do města motocykl nebo skútr vůbec nejvhodnějším a nejrychlejším dopravním prostředkem (až na ty deštivé dny), který řeší i parkovací potíže.

Hlavní rizika jízdy v městě vyplývají z hustého provozu a z nedostatku místa k manévrování v případě nouze -zaparkovaná auta, chodci, obrubníky, sloupy.

Jednou z nejpotřebnějších vlastností ve městě (ale nejen tam) je předvídatost. Když vyletí na silnici odněkud míč, musím počítat s tím, že za chvíli bude na tom místě dítě. Když u pravého okraje zastaví auto, lze počítat s tím, že řidič otevře motocyklu dveře přímo do cesty. Takových situací je nepřeberné množství:

- * přehlédnutí v mrtvém úhlu zrcátka - vyhybejte se jízdě v mrtvém úhlu zrcátka řidičů automobilů
- * vyhybejte se zvláště za mokra bílým pruhům na přechodech, vodorovnému značení jízdních pruhů apod. Když už na tyto kluzké plochy vjedete, neprovádějte na nich žádné prudké manévry jako akceleraci, brždění, velký náklon nebo prudkou změnu směru atd.
- * totéž platí o kanálech a jiných příklopech na ulici
- * koleje přejíždějte v co nejkolmějším směru. Jinak je možné, že vám kolej "ukradne" během chvíle přední kolo, zvláště za mokra
- * autobusové zastávky bývají často něco jako depozity olejů, stejně jako čerpací stanice a jejich okolí. Někdy to bývá učiněné kluziště
- * od stojících i jedoucích automobilů si nechávejte dostatečné boční odstupy. To vám v případě nouze poskytne několik cenných okamžiků na zareagování
- * Zvýšenou pozornost věnujte "přespolním" vozidlům - těm, která nemají místní SPZ.

K bezpečnější jízdě pomáhá:

- * být ustavičně ve střehu
- * být vždy připraven brzdit
- * nezapomenout před jízdou rozsvítit světla
- * nosit co nejpestřejší oblečení
- * nezapomínat vypínat blinkry po dokončení odbočování, aby ostatní řidiči od vás nedostávali mylné informace
- * zachovávat si alespoň dvousekundový odstup od vozidel před vámi.

Než vám ty dvě vteřiny přejdou do krve, cvičte! Např.-jede-li auto před vámi kolem dopravní značky, řekněte si v duchu dvakrát "jedenadvacet" a měli by jste značkumíjet vy. Při jízdě mimo město, tedy vyšší rychlostí, tento odstup musí narůst, třeba na 3-4 sekundy i více.

Jak to tak vypadá, tak existují dvě nebezpečné oblasti, jejichž osvojení vám může zachránit život:

Za první:

Vlastní chyby.Řešení je jediné - vychytat je. Znamená to srovnat si vše v hlavě tak, abyste uměli ruku z plynu sundat včas a naučili se jezdit předvídavě.

Když tohle zvládnete (ano, chce to určitou motocyklovou vyspělost a spoustu, spoustu zkušeností), je na čase uvědomit si to druhé nebezpečí, které vás může zabít.

Za druhé:

Ostatní účastníci silničního provozu - řidiči okolních automobilů. Ne, nebudeme tady vyvolávat žádnou válku na silnicích, chceme jen prostě konstatovat druhou hlavní příčinu havárií. Ale dobrá rada existuje:

Jezděte tak, jako byste byli neviditelní

Toto je zlaté pravidlo, neboť v sobě obsahuje maximální míru předvídavosti. Při jízdě si představte, že jste skutečně neviditelní, že Vás proto každý ne "může", ale zcela jistě přehlédne.

Vyhýbání

Asi každý se s tou situací již setkal - náhle se vynoří auto z vedlejší ulice nebo z průjezdu, najednou se otevrou dveře u zaparkovaného vozu, mezi zaparkovanými auty vykročí chodec nebo se cokoliv oddělí z auta před vámi. To jsou okamžiky, kdy nezbude ani dost málo času k přemýšlení. Tady pomáhá jenom blesková reakce a naučený manévr. Vynoří-li se překážka příliš pozdě, nezbyvá na brzdění již čas. Proto by se měl ve vlastním zájmu každý motocyklista naučit vyhýbacímu manévru.

Vyhýbací manévr

Při malých a středních rychlostech (30 - 50 km/h) při spatření překážky dáme krátce řídítky "kontra" a natlačíme motocykl okolo překážky. Při této rychlosti potřebujeme na tento manévr asi 20 m. Při rychlosti 100 km/h se zvyšuje potřeba asi na 40 m. Nacvičit si jej můžeme na prázdném parkovišti nebo autocvičisti, kde si připravíme dráhu a v dálce stojící přítel nebo instruktor nám na poslední chvíli ukáže, máme-li se vyhnout vlevo nebo vpravo.

Ještě trochu vysvětlení k pojmu "kontra řídítky": při vlastním manévru vyhýbání potřebujete bleskurychle změnit směr jízdy. Každý motocyklista by měl hluboce rozumět tomu, jak tento způsob řízení funguje. Ať tomu věříte nebo ne, nejrychleji k tomu motocykl přinutíte, když zatlačíte dopředu na to řídítko, kam chcete jet. Tzn. na pravé řídítko, chcete-li jet doprava, na levé - doleva. Ano, na pravé doprava, na levé doleva. Až vám to sepne, a začne vrtat hlavou, tak je to něco podobného, jako když u stojícího jízdního kola chytete přední kolo a snažíte se otáčet řídítky - kolo se naklání. Silné zatlačení na rukojeť vyvolá za jízdy daleko výraznější a rychlejší reakci, než pouhé přenesení váhy. Zpočátku to zkoušejte opatrně.

Takže cvičte, trénujte a snažte se dokonale zvládnout všechny popsané prvky. Stejně to nebude ono. Ledaže ... no, ledaže by vám přešel do krve ještě jeden trik - fixování zraku. Podstatou této finty je psychologický poznatek, že jedete vždy tam, kam se díváte. Při vyhýbání teda musíte veškerou silou vůle odtrhnout zrak od překážky (je to proti přírodě, ale jde to zvládnout) a dívat se směrem volný výjezd.

Hned po spatření překážky musíte odtrhnout zrak od ní, a nasměrovat jej tam, kam chcete jet. Budete-li zírat na překážku - odborně se tomu říká fixace cíle - neomylněvrazíte přímo do ní. V souvislosti s vyhýbáním se často uvádí klasická poučka:

Když si na poslední chvíli všimnete díry nebo výmolu na silnici, tak pokud se nestačíte podívat do zpětného zrcátka, nesmíte se jí vyhnout a musíte do ní vletět. Jinak to totižmůžete poslat přímo pod kola vozidla, které jede vedle vás.

Je-li na veškeré vyhýbání již pozdě, následuje obvykle střet. Půjde-li o střet s autem, většinou nebývá na přemýšlení čas.

Přesto se udává, že lepší je z motorky těsně před nárazem vyskočit, aby jste auto přelétli, nežvzít hlavou přímo o vyztužený okraj střechy.

CESTOVÁNÍ

Cestování na motocyklu je velmi krásná záležitost. Poznáte kraj a lidi lépe než v autě, motocykl se stává vaším domovem. Před cestou je dobré si ji pečlivě naplánovat. Potřebné zastávky u čerpadel a jízdní dosah lze dopředu zjistit podle denního počítadla kilometrů, který při tankování vždy vynulujete.

Náklad musí být na motocyklu rozložen rovnoměrně. Možností uložení zavazadel na motocykl není mnoho: nádrž, boční kufry, zadní kufr, eventuálně sedadlo spolujezdce, nosič a na záda baťůžek.

Obecně platí, že veškerá bagáž na motocyklu musí být dobře a pevně přichycena.

Nejvhodnější místo pro přepravu nákladu je nádrž. Náklad je umístěn tam, kde umístěn být má: blízko těžiště motocyklu. Ujistěte se, že brašna je na nádrži pevně přichycena a že i naplněná nebude překážet ani při maximálním rejdu řidítek. Do tohoto "tankvaku" patří nejtěžší věci (fotoaparát, jídlo, svěrák apod.) a dále věci, které je třeba mít neustále po ruce. A pozor, přes "tankvak" nebývá vidět na kontrolky.

Další vhodné místo jsou boční kufry nebo sedlové brašny. Pro uložení nákladu zde platí- nepřetěžovat tato zavazadla, respektovat jejich maximální nosnosti, většinou udané uvnitř na nálepce. Těžší předměty umístit v kufru níže (menší ovlivnění těžiště), zatížit oba kufry souměrně a omezit maximální rychlost. Důležitost rovnoměrného zatížení levé i pravé poloviny vynikne zejména u sedlových tašek, které se přehazují přes sedadlo, aby neměly tendenci sjíždět ke straně a opírat se o výfuk.

Nejméně vhodným místem je zadní nosič. Unese málo a nejvíc ovlivňuje jízdní vlastnosti motocyklu. Proto sem patří lehké věci jako třeba spací pytel nebo karimatka.

Při jízdě čas od času překontrolujte pevnost přichycení zavazadel a dbejte, abyste váš motocykl nepřetížili. Součet hmotností motocyklu, paliva, jezdce, spolujezdce, doplňků a nákladu nesmí nikdy překročit celkovou maximální hmotnost vozidla.

Na cesty se vám vyplatí vzít s sebou nejdůležitější náhradní díly a také i nějaké ty přípravečky na opravy píchlých bezdušových pneumatik