

Wprowadzenie

Możliwości współczesnych motocykli często wykraczają poza umiejętności przeciętnego kierowcy. Różnica pomiędzy zwykłym ścigaczem a wypasionym motocyklem wyścigowym przypomina cienką granicę dzielącą samochody sportowe od ich wyścigowych odpowiedników. Pojawiło się więc zapotrzebowanie na wyspecjalizowane szkolenia dla motocyklistów.

Uczenie szybkiej jazdy

Spędziłem wiele lat w szkołach jazdy i jestem wielkim zwolennikiem tego typu szkoleń. Wiedza, którą zdobyłem w trakcie zajęć, nieraz uratowała mi życie. Dla motocyklistów sportowych chcących poprawić technikę jazdy, a zwłaszcza szybkie pokonywanie zakrętów, istnieją dwie możliwości: zaawansowany kurs w Motorcycling Safety Foundation oraz różne szkoły motocyklowe. Niestety, mimo że każde z tych rozwiązań jest godne polecenia, oba mają pewne wady, które ograniczają liczbę umiejętności, jakie można osiągnąć w trakcie trwania kursu.

Kłopot z kursami MSF ERC (Motorcycle Safety Foundation Experienced Rider Course), choć gorąco je polecam, jest taki, że wszystkie ćwiczenia wykonywane są powoli, przez co uczestnicy nie wiedzą, jak opanować strach przed prędkością i nie uczą się zaawansowanych technik jazdy. Motocyklowe szkoły jazdy mają odwrotny problem. Prędkości są zwykle większe niż te, do których przyzwyczajona jest większość motocyklistów, i uczestnicy nie ćwiczą nowych technik, bojąc się wywrotki. Szkoda, ponieważ wielu trenerów posiada odpowiednie kwalifikacje do uczenia, ale tor wyścigowy nie jest najlepszym środowiskiem do opanowania podstaw jazdy wyczynowej. Szkoły takie są natomiast doskonale dla tych, którzy opanowali podstawy i chcą poszerzyć zakres swoich umiejętności.

Jako redaktor magazynu „Motorcycle Consumer” miałem okazję pracować z Davidem Hough'em i Keith'em Code'em przy przygotowywaniu wielu artykułów poruszających tematykę umiejętności jazdy motocyklem. Zainteresowali mnie tym tematem. Co prawda w klasyfikacji generalnej AMA 125 GP w 1994 roku byłem drugi, ale pisząc artykuły, zdałem sobie sprawę, że – choć byłem szybki – musiałem się jeszcze wiele nauczyć na temat panowania nad motocyklem. Przejąłem się, ponieważ

wcześniej jeździłem na wycucie i nie byłem pewien, co właściwie robię. Dlatego moja jazda była niespójna. Jeśli na torze pojawiały się problemy, nie byłem w stanie ich zdiagnozować, nie mówiąc o ich rozwiązaniu. Długie rozmowy z Hough'em i Code'em uświadomiły mi, jak ważna jest fizyczna dynamika jazdy. Tak rozpoczęła się moja podróż ku odkrywaniu prostych rozwiązań dotyczących prowadzenia motocykla.

Nowe metody nauczania

Okazuje się, że wielu czytelników również poszukuje prostych sposobów na udoskonalenie techniki. Dostawałem sygnały od street riderów narzekających, że przepaść między MSF ERC a szkołami jazdy jest ogromna. Niektórym marzyło się „coś pomiędzy”, inni w ogóle nie byli zainteresowani jazdą po torze, choć ich do tego zachęcałem, i szukali trochę mocniejszych wrażeń niż ERC. Wiele osób narzekało, że dostępne książki o tematyce motocyklowej napisano z myślą o kierowcach wyścigowych i są dla nich zbyt skomplikowane. Chcieli prostych rozwiązań dla zaawansowanych motocyklistów, a nie opisów technik wyścigowych.

Po wysłuchaniu wielu takich uwag postanowiłem rozwiązać ten problem i stworzyłem nowy rodzaj szkoły jazdy dla motocyklistów. Połączyłem naukę zaawansowanych technik uczonych na torach z mniej stresującymi proponowanymi przez ERC. Równie ważne było rozłożenie każdego manewru na proste elementy, które uczestnicy mogą ćwiczyć krok po kroku.

Wykorzystując znajomych jako króliki doświadczalne, zacząłem opracowywać program nauczania i ćwiczenia. Moje założenia były proste. Zamiast zlecić uczestnikom kursu wykonanie manewru przy prędkości, powiedzmy, o 30 km/godz. większej niż są przyzwyczajeni (co zdarza się w niektórych szkołach), prosiłem ich o stopniowe zwiększanie prędkości o około 3 km/godz. Dzięki temu nie byli tak wystraszeni.

Na przykład, jeśli prędkość kierowcy wyścigowego na zakręcie o średnicy 12 metrów wynosi 50 km/godz., to przeciętny motocyklista będzie czuł się bezpiecznie, pokonując go z prędkością 27 km/godz. Ważne, by kursanci czuli się bezpiecznie i chcieli zdobywać nowe doświadczenia. Zaczynamy od uczenia techniki przy prędkości 0 km/godz.

Autor jeździ na motocyklu od czternastego roku życia. W 2001 roku zwyciężył w mistrzostwach długodystansowych.

Uczestnik kursu siada na motocyklu, a pozostali pomagają przechylać maszynę, imitując jej ruchy podczas skręcania, w tym czasie uczyć prawidłowej pozycji ciała przy wykonywaniu skrętu. Powtarzamy ćwiczenie kilka razy, aż kursant potrafi prawidłowo wykonać taki pozorowany skręt.

Następne jest ćwiczenie na torze. Na początek prędkość 27 km/godz. zwiększamy stopniowo do 30 km/godz. i 33 km/godz. Załóżmy, że przy 30 km/godz. pojawia się problem – pracujemy nad nim, aż wszystko pójdzie gładko, potem przyspieszamy do 33 km/godz. itd. Choć jest mało prawdopodobne, by na tym etapie kursant wykonał manewr z prędkością 50 km/godz., dzięki mojej metodzie pod koniec dnia jego umiejętności znacznie się poprawiają. Tak narodziła się Advanced Riding Clinic (Klinika Zaawansowanej Jazdy, ARC).

Ta metoda to strzał w dziesiątkę i choć program nauczania był tworzony z myślą o motocyklistach jeżdżących po ulicach miast, wielu kierowców wyścigowych wykorzystuje ją, żeby rozwijać swoje umiejętności.

Pierwszy raz miałem do czynienia z podobną metodą, kiedy jeszcze na studiach próbowałem się nauczyć przybliżać kolano ku ziemi. Przy moim akademiku był ogromny parking wykorzystywany podczas wydarzeń sportowych.

Pewnego dnia, kiedy nie było żadnych zawodów, miałem cały parking dla siebie. Wytyczyłem sobie zakręt, rozmieszczając strategicznie parę brudnych bluz. Nie wyznaczyłem sobie toru z wieloma różnymi zakrętami – czułem, że najlepiej będzie zachować prostotę. Kiedy zakręt był gotowy, wzięłem kilka głębokich oddechów, włożyłem kask, kurtkę, buty oraz rękawice i ruszyłem w podróż po niezbadanych kątach nachylenia.

Przez pięć minut rozgrzewałem opony, przesuając się w przód i w tył – widziałem w telewizji, że motocykliści robią tak przed wyścigiem – a następnie zacząłem przyspieszać. Okazało się, że musiałem zmieniać pozycję ciała, żeby radzić sobie ze zwiększającą się prędkością. Jeździłem w ten sposób, aż poczułem się swobodnie. Oczywiście nie miałem pojęcia, co robiłem, nie było przy mnie wyszkolonych instruktorów. Ale po około trzydziestu minutach udało mi się dotknąć kolaniem ziemi i poczułem, że jest to przełomowy moment w moim życiu.

Wolałem nie psuć tamtej chwili, więc spakowałem rzeczy, odstawiłem motocykl i jako nowy człowiek wróciłem do akademika. Każdy motocyklista pamięta ten moment, jakby to było wczoraj. Często trzeba wielu lat praktyki, zanim uda się przyciągnąć kolano do ziemi. Jednak pew-

Autor Lee Parks odbiera puchar za drugie miejsce w wyścigu AMA 125GP w 1994 roku.

nej słonecznej soboty dzięki mało stresującemu otoczeniu udało mi się przekroczyć ten próg w zaledwie pół godziny. Ty też tak możesz. Na szczęście wszystko, czego mi wtedy brakowało, znajdziesz w tej książce.

Narodziny książki

Prowadząc kursy ARC, rozumiałem dwie rzeczy: moi kursanci robili nieprawdopodobne postępy, a ja, bez względu na to, ile dawałem lekcji, nie byłem w stanie odegrać znaczącej roli w kształtowaniu umiejętności wielu aktywnych motocyklistów. Dlatego nigdy nie pragnąłem rozgłosu dla Kliniki. Rozumiałem, że nie wystarczy mi czasu, aby zaspokoić popyt na takie kursy, nawet gdybym chciał.

Plany trochę pokrzyżował mi internet. Zadowoleni kursanci zaczęli pisać na forach posty z informacjami, jak wiele zawdzięczają moim kursom. Jedną z osób, które zauważyły te wpisy, był redaktor Motorbooks International Darwin Holmstrom. Skontaktował się ze mną i zapytał, czy nie chciałbym wydać książki na ten temat. Wcześniej brałem pod uwagę napisanie podręcznika, po jego telefonie uznałem to za priorytet. Pomyślałem, że książka to jedyny sposób, by dotrzeć do szerokiego grona odbiorców – i zabrałem się do pisania.

Po zgromadzeniu materiałów postanowiłem sprawdzić każdą technikę, wracając, po siedmiu latach nieobecności, do narodowych wyścigów. Wybrałem WERA National Endurance Series, bo dzięki znacznej ilości czasu spędzonej na torze wyścig ten dawał mi możliwość przetestowania moich odkryć. Dołączyłem do teamu Speed Werks Cyberlogtech na suzuki SV650 w klasie lekkiej. Dwaj pozostali

członkowie załogi uzyskali licencję po jednym sezonie ścigania. Było dla mnie oczywiste, że nie jesteśmy kandydatami do pierwszego miejsca, ale miałem nadzieję porównać moje techniki z innymi zawodnikami.

Ku mojemu zaskoczeniu ta załoga nowicjuszy bez doświadczenia w rajdach długodystansowych zdołała wygrać mistrzostwa. Nie miałem wątpliwości, że opracowane przeze mnie techniki jazdy przeszły pomyślnie testy i można je opisać. Smutnym faktem jest to, że właściciel naszego teamu Scott Gowland zginął w wypadku dwa tygodnie przed zwycięstwem, na które tak ciężko pracował. Tę książkę pragnę zadedykować jego pamięci.

Jaki jest cel książki?

W książce zawarto wskazówki, jak nauczyć się pełnej kontroli nad motocyklem. Co oznacza pełna kontrola? Najlepszą definicję przekazał mi Cobie Fair, główny instruktor California Superbike School: „Motocykl jedzie tam, gdzie chcesz, wtedy, kiedy chcesz”. Kontrola zależy od kierowcy. Możesz nauczyć się jeździć szybciej przy takim samym poziomie bezpieczeństwa, jaki masz teraz, jeździć bezpieczniej przy tej samej prędkości lub przyspieszyć i zwiększyć poziom bezpieczeństwa jednocześnie. W książce skupiam się na technikach jazdy ulicznej, nie wyścigowej. Na ten temat zamierzam napisać kolejną publikację.

W tej znajdziesz narzędzia, dzięki którym poprawisz technikę jazdy. Nauczy cię samodzielnie diagnozować problemy oraz podpowie gotowe rozwiązania. Innymi słowy, nauczysz się konkretnych technik jazdy pozwalających zapanować nad motocyklem. Takie uczenie diametralnie różni się od ogólnych rad typu: „Jeźdź płynnie”. Najlepiej skomentował to Keith Code, kiedy nazwał płynność fałszywą obietnicą, ponieważ to określenie nie tłumaczy, jak osiągnąć ten stan. Wykonując pewne ćwiczenia wiele razy, zaczniesz je wreszcie wykonywać płynnie. Ale powiedzieć komuś, by jeździł płynnie, jest równie bezużyteczne, jak powiedzieć mu, by jeździł szybko. Jeśli nie wiesz, jak to zrobić, takie rady to tylko puste słowa.

Chciałbym dodać, że, choć w całej książce używam zaimka „on” w odniesieniu do kierowcy i „ona” w odniesieniu do pasażera, nie chciałbym, żeby zostało to odebrane jako przejaw seksizmu. Uznałem, że wszelkie próby uniknięcia użycia rodzaju gramatycznego są nienaturalne i trudne w odbiorze. Zachęcam do wymiany „on” na „ona” i odwrotnie, kiedy tylko czujesz taką potrzebę.

Jak z niej korzystać

Podzieliłem książkę na sześć działów, które należy przeczytać po kolei – nie ma tu postmodernistycznego braku chronologii. Część pierwsza zawiera zagadnienia dotyczące dynamiki podwozia. Poświęciłem wiele miejsca na wytłumaczenie zasad fizyki bez zagłębiania się w matematykę. Bez zrozumienia tych zasad opisywane techniki mogą wydawać się bezsensowne, dlatego zachęcam, by ich nie pomijać.

W drugiej części zajmuję się psychologią jazdy. Zrozumienie, jak twój umysł reaguje na zaawansowane techniki jazdy motocyklem, jest równie ważne jak opanowanie technik. Ucząc się kontrolować strach i myśli, będziesz w stanie szybciej opanować opisane techniki.

Część trzecia w prosty i przejrzysty sposób opisuje konkretne sposoby panowania nad motocyklem. Tekst zilustrowany jest zdjęciami, na których pokazano, co należy robić, ale też jak wyglądasz, kiedy wykonujesz manewr niepoprawnie. Podczas prowadzenia kursów ARC zauważyłem, że ludzie, widząc poprawnie i niepoprawnie wykonany manewr, lepiej rozumieją, o co w nim chodzi. Dlatego przy wielu opisywanych manewrach umieściłem tabele ilustrujące tor prawidłowy i błędny, podobnie jak na kursie ARC.

Przykładowe manewry zostały rozrysowane dla powierzchni 60 na 90 metrów asfaltu, którą znajdziesz na dużym parkingu. Na każdym rysunku opisane są miejsce ustawienia pachołków, pozycja przepustnicy, siła hamowania i pozycja ciała. Należy sprawdzić, czy powierzchnia jest sucha i niezanieczyszczona. Możesz zamieść ją szeroką szczotką lub – co polecam – użyć odkurzacza do liści. Ważne też, żeby opony miały odpowiednią temperaturę, więc dobrze jest rozgrzać je przez kilka minut przed rozpoczęciem ćwiczeń. Wierz mi, że warto poświęcić na przygotowania trochę czasu.

Zabierz na trening kumpla albo dwóch. Najlepiej, żeby przeczytali wcześniej książkę, ale nawet jeśli nie będą jej znać, możesz pokazać na zdjęciach, na które rzeczy (pozytywne i negatywne) powinni zwrócić uwagę. Jest to pomocne, ponieważ kierowcy może się wydawać, że wykonuje manewr poprawnie, a wcale tak nie jest. Polecam też sfilmowanie własnych ćwiczeń. Podczas Danny Walker's American Supercamp przekonałem się, że choć byłem pewien, że coś robię dobrze, kamera widziała to zupełnie inaczej. Dzięki niej mogłem udoskonalić technikę jazdy.

W części czwartej znajdziesz opis, jak przygotować motocykl do jazdy wyczynowej. Każdy rozdział zawiera przydatne informacje, ale najważniejszy jest rozdział 15 (*Konfiguracja zawieszania*) i należy się z nim zapoznać przed wykonywaniem jakichkolwiek manewrów. Część piąta to przygotowanie na przyjemność z jazdy. Szczególną uwagę

zwróć na rozdział 20 (*Strój i akcesoria*), w którym umieściłem własne rekomendacje, będące wynikiem przetestowania setek części odzieży podczas pracy dla „Motorcycle Consumer News” oraz prawie dwudziestu lat praktyki.

Wiele informacji znajdziesz w aneksie, w tym polecane przeze mnie książki o tematyce motocyklowej.

Odpowiednie podejście

Choć książka jest efektem wyczerpujących testów klinicznych, istnieją także inne techniki sprawdzające się w praktyce. Na przykład Larry Pegram, którego postawę bezlitośnie krytykuję w kilku rozdziałach, jest o wiele szybszym kierowcą, niż ja kiedykolwiek będę. Mimo to wierzę, że jeśli będziesz ćwiczyć opisane przeze mnie techniki, większość z nich, jeżeli nie wszystkie, wpłynie na poprawę jakości twojej jazdy.

Sugerowałbym, aby przymierzać prezentowane techniki, tak jak się przymierza marynarkę w sklepie – możesz ją założyć, ale nie musisz od razu kupować. Ale im więcej marynarek przymierzysz, tym większa szansa, że znajdziesz tę właściwą. Z takim podejściem będzie ci łatwiej. Nie martw się, jeśli nie wszystko uda ci się zapamiętać. Tyle, ile zapamiętasz, na początek wystarczy. Kiedy będziesz gotowy na więcej, możesz wrócić do książki. Nie uda ci się udoskonalić wszystkich aspektów jazdy motocyklem przy pierwszym podejściu, więc nawet nie próbuj.

Korzystaj z tej książki jak z książki kucharskiej. Wracaj do niej za każdym razem, kiedy nie będziesz pewien przepisu na dobrą jazdę. Zapisuj w niej swoje uwagi, jeśli ci pomogą. Podobnie jak z książką kucharską – im bardziej przydatna, tym bardziej widać, że jest używana. Oczywiście nie zaszkodzi, jeśli zachowasz jeden czysty egzemplarz gdzieś w zasięgu wzroku odwiedzających cię znajomych.

Ostatnia uwaga: zanim rozpoczniesz podróż ku pełnej kontroli, pamiętaj, że proces ten musi być dla ciebie przyjemnością. Moja mantra to „Lepsze życie z motocyklem” lub – cytując słowa Roberta Pirsiga z jego książki *Zen i sztuka obsługi motocykla** „Koło, nad którym naprawdę próbujesz zapanować, to koło twojego życia”. Doskonając swoje umiejętności, nie tylko zwiększysz bezpieczeństwo podczas jazdy i będziesz się świetnie bawić, ale też będziesz mógł wyrazić siebie przez indywidualną interpretację poszczególnych technik jazdy. Podobnie tancerze nadają wyraz podstawowym ruchom tanecznym, dostosowując je do ruchów własnego ciała. Kiedy możesz w pełni wyrażać swoją osobowość, czujesz się zadowolony – dlatego dopracowując technikę jazdy, poprawiasz jakość swojego życia.

* Robert Pirsig, *Zen i sztuka obsługi motocykla*, przeł. T. Bieroń, Rebis 2005.