

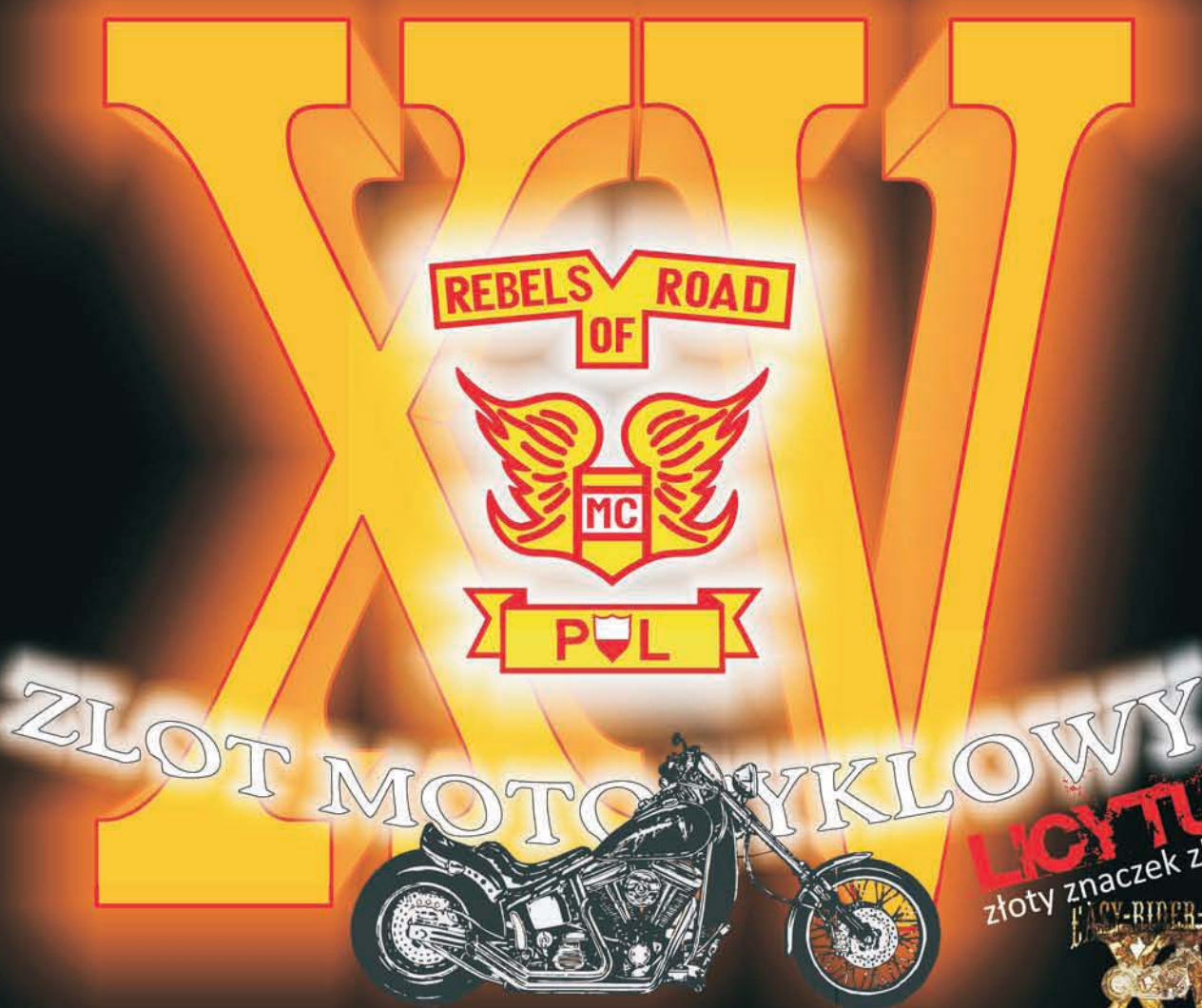
ZŁOT MOTOCYKLOWY: Borek k/Bochni 25 - 27 czerwca 2010

WWW.EASYRIDERPARTY.COM

REBELS OF ROAD MC

EASY-RIDER-PARTY

MAGAZYN



ZŁOT MOTOCYKLOWY

LICYTUJ!!
złoty znaczek złotowy



W ŚRODKU ZNOWU NIESPODZIANKA !!!
płyta z prawdziwie rockową jazdą! Vol 2

takt
music zone

METZELER



ALWAYS TWO WHEELS AHEAD

ME880 MARATHON

OPONA NR 1 NA ŚWIECIE DO MOTOCYKLI
CHOPPER, CRUISER, CLASSIC, TOURING.

EASY-RIDER-PARTY

Borek k/ Bochni 25-27.06.2010

PROGRAM

PIĄTEK, 25 Czerwca 2010

16.00 Otwieramy bramę
21.00 Koncert: Kora
23.00 Koncert: Kult
00.30 Pokaz

SOBOTA, 26 Czerwca 2010

08.00 Śniadanie
13.00 Parada do Rynku Bocheńskiego
14.30 - 18.00 Konkursy
18.30 Finał Custom Show & Ride
19.00 Koncert: Old Metropolitan Band
20.30 Licytacja*
21.00 Koncert: De Press
23.00 Koncert: The Stranglers
01.00 Pokaz

LICYTUJ!
*złoty znaczek złotowy



*) licytacja złotego znaczka złotowego - dochód przeznaczony na fundację ratowników na motocyklach – R²

NIEDZIELA, 27 Czerwca 2010

08.00 Śniadanie
13.00 Zamykamy bramę

Przez cały czas trwania zlotu można korzystać z atrakcji w postaci stoisk firmowych. Producenci motocykli: Triumph i Yamaha wystawią swoje sklepy i punkty gdzie zapoznasz się z ofertą firmy, przejedziesz wybranymi modelami i skorzystasz z porad doświadczonych mechaników. Ponadto będziesz mógł zrobić zakupy na jednym ze stoisk oferujących odzież, akcesoria i gadżety motocyklowe, nauczyć się sposobów udzielania pierwszej pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach motocyklowych. Oglądniesz również ciekawe zabytki motoryzacji.



EASY-RIDER-PARTY

EASY RIDE SINCE 1995

2010

REBELS OF ROAD
EASY-RIDER-PARTY
25-27.06.2010
BOREK K. BOCHNI

XXV

REBELS OF ROAD
MC
POL

ZŁOT MOTYKLOWY

KONCERTY:
KORA, KULT, DE PRESS, THE STRANGLERS,
OLD METROPOLITAN BAND

TRIUMPH **Riders** **METZELER** **FT**

WWW.EASYRIDERPARTY.PL

2009

EASY-RIDER-PARTY
24-26.06.2009
BOREK K. BOCHNI

2008

EASY-RIDER-PARTY
24-26.06.2008
BOREK K. BOCHNI

2006

EASY-RIDER-PARTY
24-26.06.2006
MYŚLENICE ZARABIE
CAMPING "PRIMA"

2005

EASY-RIDER-PARTY
24-26.06.2005
MYŚLENICE ZARABIE
CAMPING "PRIMA"

2004

EASY-RIDER-PARTY
24-26.06.2004
MYŚLENICE ZARABIE
CAMPING "PRIMA"

2003

EASY-RIDER-PARTY
24-26.06.2003
MYŚLENICE ZARABIE
CAMPING "PRIMA"

2002

EASY-RIDER-PARTY
24-26.06.2002
MYŚLENICE ZARABIE
CAMPING "PRIMA"

2001

EASY-RIDER-PARTY
22-24.06.2001
Myślenice - Zarabie

2000

EASY-RIDER-PARTY
23-25.06.2000
GOŁW K/ KRAKOWA

1999

EASY-RIDER-PARTY
23-25.06.1999
GOŁW K/ KRAKOWA

1998

Easy Rider Party
HARLEY-DAVIDSON & CHOPPERS MEETING
21-23 June 1998
Niepolomice POLAND

1997

Easy Rider Party
HARLEY-DAVIDSON & CHOPPERS MEETING
21-23 June 1997
Niepolomice POLAND

1996

Easy Rider Party
HARLEY-DAVIDSON & CHOPPERS MEETING
21-23 June 1996
Niepolomice POLAND

1994

Easy Rider Party
HARLEY-DAVIDSON & CHOPPERS MEETING
17-19.09. u KÓRKWI K. KRAKOWA

TRIUMPH



MOTOCYKLE TRIUMPH W POLSCE SIŁA TRADYCJI

Triumph to najstarsza marka motocyklowa na świecie. Istnieje już od 1902 r., a w swojej historii niejednokrotnie była wyznacznikiem bieżących trendów motocyklowych i nowych technologii. Po kilku latach nieobecności na światowych rynkach w latach 80-tych, ponownie wznowiła swoją ekspansję na początku lat 90-tych, a obecna rosnąca popularność to połączenie tradycji, jakości, najnowszych technologii i wyjątkowego stylu.

Co wyróżnia motocykle Triumph? To przede wszystkim klasyczny segment motocykli modern classic i kultowa linia Bonneville, największy motocyklowy silnik o poj. 2300 ccm montowany serii Rocket III, największy rzędowy twin montowany w Thunderbird 1600 i wreszcie rzędowe trzycylindrowce spotykane w motocyklach naked, sport i turystycznych. To dowody, że Triumph tak jak przed laty wyznacza nowe trendy w motocyklowym świecie, odnosząc przy tym sukcesy na wielu polach: zdobywając prestiżowe nagrody w testach organizowanych przez najbardziej opiniotwórcze motocyklowe gazety na świecie, jak również w sporcie w Mistrzostwach Świata klasy Supersport 600 dzięki modelowi Daytona 675i.

Marka Triumph reprezentowana jest w Polsce przez wyłącznego importera Inter Cars S.A., którego współpraca z fabryką w Hinckley trwa od 5 lat. Stabilny importer utworzył 11 salonów dilerkich i autoryzowaną profesjonalną sieć serwisową. Na polskim rynku dostępne są wszystkie aktualnie produkowane modele tej marki. Poznaj bliżej motocykle Triumph i skorzystaj jeszcze z jazdy podczas jesiennej sesji dni otwartych organizowanych w salonach Triumph. Szczegółów dotyczących terminów szukaj w prasie motocyklowej i na www.triumph.net.pl

Adresy salonów dilerkich:

Częstochowa ul. Św. Jadwigi 20, tel.: (34) 361 40 64, 0665 391 717, Gdynia/Rumia ul. Grunwaldzka 69, tel.: (58) 771 26 94, (58) 661 71 42, Katowice ul. Brygadzistów 82, tel.: (32) 209 52 51, 0501 362 345, Kielce Al. Solidarności 12b, tel.: (41) 340 55 55, Kraków ul. Wielicka 44b, tel.: (12) 252 84 80, (12) 252 84 82, Łódź ul. Popieluski 4, tel.: (42) 689 70 70, 689 70 75, Poznań ul. Dąbrowskiego 181, tel.: (61) 840 28 28, (61) 840 28 40, Warszawa ul. Jagiellońska 55, tel.: (22) 614 08 10, (22) 614 02 17, Warszawa ul. Łopuszańska 36, tel.: (22) 355 33 33, Warszawa/Józefów ul. Piłsudskiego 42a, tel.: (22) 789 31 14, Wrocław/Długołęka ul. Wrocławska 33b, tel.: (71) 797 77 39, (71) 797 77 49.



the stranglers

"To będzie jedyny koncert tej grupy w Polsce w 2010 r !"

The Stranglers - The Stranglers (ang. "Dusiecie") – legendarna brytyjska grupa muzyczna założona 11 września 1974 w Guildford w hrabstwie Surrey. Początkowo zespół nazywał się The Guildford Stranglers, a jego członkami byli Hugh Cornwell (śpiew), (gitara), Hans Warmling (instrumenty klawiszowe, gitary; po 2 latach zastąpił go Dave Greenfield), Jean-Jacques Burnel (gitara basowa) oraz Jet Black (perkusja). Swoją karierę zaczynali grając ponurą muzykę rockową w angielskich pubach, jednak szybko zainteresowali się innymi gatunkami muzycznymi. Po trasie koncertowej zespołu Ramones w 1976 zaczęli porównywać swoją muzykę do stylu punk rock, chociaż używali w swojej twórczości tak pogardzany przez styl punk syntezator. W mniejszym stopniu interesowali się także muzyką new wave oraz rockiem gotyckim. Burnel powiedział kiedyś w wywiadzie "Zdecydowanie uważam się za punkrockowca". Przez lata ich styl muzyczny ewoluował w rejony coraz bardziej związane z klasycznym rockiem, przy czym ich znakiem rozpoznawczym była charakterystyczna gra na gitarze basowej J.J. Burnela. (styl Burnela był związany z uzyskiwaniem metalicznych dźwięków poprzez grę kostką w pobliżu mostka).





KORA

Kora – pierwsza dama polskiego rocka, autorka oryginalnych tekstów piosenek i wierszy. Zadebiutowała w 1976 roku z zespołem Maanam. Już na samym początku swojej kariery uznana została za niebywałe zjawisko wokально-estradowe. Koncert w 1980 roku w Opolu był dla Maanamu i Kory czasem przełomowym. Na nowej fali polskiego rocka Wokallstka i Zespół z dnia na dzień stali się wielkimi gwiazdami-głosem pokolenia, Kora swymi tekstami zerwała z dotychczasowym PRL-owskim nihilistycznym tekściarstwem. Słowa jej piosenek powoli weszły poprzez język młodych do kanonu językowego.

Każda płyta Kory i Maanamu to wielkie przeboje z doskonałymi tekstami i świetną muzyką. Do największych hitów należą m.in.: Boskie Buenos, Karuzela marzeń, Oddech szczura, Kocham cię kochanie moje, Szał niebieskich ciał, Lucifolla, Lipstick on The Glass, Bez ciebie umieram.

W 1983 roku, u szczytu popularności, komunistyczne władze obłożyły zespół półtorarocznym zakazem obecności w mediach z powodu odmowy występu na zjeździe partii socjalistycznych w warszawskim Pałacu Kultury. „To tylko tango” okupowała pierwsze miejsce listy przebojów Marka Niedźwieckiego, który mógł puszcząć jedynie charakterystyczny, krótki perkusyjny wstęp do tego utworu.

W 1986 roku, przemęczona intensywną pracą Maanamu (około 200 koncertów rocznie (!) w Polsce i na Zachodzie, kilka milionów sprzedanych płyt, pierwszy polski kontrakt ze światową wytwórnią – RCA i Fuego, trzy płyty na europejskich rynkach) Kora rozwiązuje zespół.

Na przełomie lat '80 i '90 Kora nagrała dwie płyty solowe: „Bella pupa” Kora i Pudelski oraz „Ja Pana w podróż zabiorę” do tekstów Kabaretu Starszych Panów. Obie uważane są za jedną z najciekawszych, awangardowych pozycji tych dwóch dekad.

Lata '90 i '00 to ponownie wielkie sukcesy zespołu Maanam, szereg platynowych i złotych płyt, kilkaset koncertów dla ponad trzymilionowej publiczności. Triumfalny powrót Maanamu w wielkim stylu zapoczątkował album „Derwisz i Anioł” a kontynuowała „Róża” i następne płyty.

W 2003 roku Kora wydała swoją kolejną solową płytę, zatytułowaną „Kora Ola Ola”. Wraz z polsko-latynoskim 14-osobowym zespołem przez dwa lata dała przeszło 100 koncertów, grając jednocześnie z Maanmem, a album „Kora Ola Ola” okazał się ogromnym sukcesem artystycznym i komercyjnym.

Z końcem grudnia Kora i Marek Jackowski zdecydowali się rozwiązać zespół, w którym Marek nie występował już od roku z powodu kontuzji doznanych po upadku ze sceny, a Maanam wypełniał przez ten rok swoje zobowiązania wynikające z zawartych kontraktów koncertowych.

W 2009 roku Kora pracuje nad ukonstytuowaniem nowego zespołu, składającego się w części z członków dawnego Maanamu oraz zupełnie nowych muzyków. Decydują się występować pod nazwą KORA. Zespół intensywnie próbuje oraz występuje na kilku prestiżowych koncertach (4.06.2009 Stocznia Gdańska, 12.09.2009 Sala Kongresowa – Kongres Kobiet) i szeregu mniejszych koncertów. Grupa opracowuje repertuar koncertowy, składający się z piosenek Maanamu, których publiczność nie słyszała od lat bo nie były włączane do repertuaru koncertowego, oczywiście również z największych hitów Maanamu, bez których koncert Kory nie mógłby się odbyć oraz z nowych przygotowanych na płytę zespołu KORA utworów. Całkowitą nowością jest to, że po raz pierwszy część utworów znanych świetnie z wykonania Maanamu można usłyszeć w wersjach akustycznych!

Od jesieni 2009 zaczynają się nagrania na nowy album KORA, który ukaże się w maju 2010. Pierwszy singlowy utwór będzie można usłyszeć w radio w lutym 2010. Wiosną i jesienią 2010 planowana jest trasa koncertowa, częściowo klubowa (wiosną), częściowo odbywająca się w najlepszych salach koncertowych (jesienią).



OLD METROPOLITAN BAND

Niekonwencjonalny zespół jazzowy powstały w 1968 roku. Do dzisiaj fascynuje pełną temperamentu muzyką, również poza granicami kraju. Szybko awansował do grona najbardziej ulubionych dixielandowskich formacji. Na początku lat 70 zespół wygrywał większość konkursów jazzowych.

Po latach istnienia, krakowska grupa nic nie straciła ze swojej przysłowiowej witalności i tryskającego energią drive'u. Niekonwencjonalny jest też jej repertuar: od standardów jazzu tradycyjnego, poprzez znane evergreens, jak Bel Ami, Midnight in Moscow, aż po u jazzowioną przez nią wersję Forelle F. Szuberta. OMB tworzy muzykę inspirowaną światem, którego już nie ma. Nowoorleański klimat tradycyjnego jazzu w utworach grupy przenika się nawzajem z nutą swojską, bliską każdemu pokoleniu słuchaczy.

DE PRESS

Po długiej nieobecności w kraju powraca zespół De Press. Polsko - norweska grupa powołana została do życia w 1980 roku przez Andrzeja Dziubka, polskiego emigranta stanu wojennego znanego w Norwegii jako Andrej Nebb. Andrzej Dziubek to barwna postać, góral z Jabłonki, malarz, rzeźbiarz, twórca tekstów a przede wszystkim muzyk.

De Press jako prekursor polskiego punk rocka z domieszką folkowych i góralskich rytmów spod Tatr, przetarł ścieżkę takim zespołom jak: Pils!, Golec uOrkiestra, Kapela, Brathanki, Zakopower. Przez 28 lat działalności na scenie zespół wydał ponad 11 płyt i wiele singli, m.in. debiutancka płyta Block to block wydana w 1981 roku uzyskała tytuł najlepszej rockowej płyty w Norwegii, a jeden z utworów dotarł do I miejsca niezależnej listy przebojów w Anglii.

Największe przeboje w Polsce to: Potargano chałpa, Bo ja Cię Kocham, Cy bocicie Swinty Ojce, Cyrwone gorole.

Oprawa koncertów oraz użycie niecodziennych gadżetów jak pila tarczowa, stalowe beczki, itp., tworzą spektakl, na którym wzorowało się i wzoruje wielu nie tylko polskich wykonawców. Pozbawiona agresji, energetyczne punk - rockowe kompozycje a także typowo góralskie, spokojne ballady zapewniają uczestnikom koncertu wspaniałą zabawę.

Równocześnie z otwarciem sezonu koncertowego 2007 ukaże się na rynku polskim nowa płyta zespołu, która będzie reklamowana w radiu i telewizji.





BLACKFIELDMEDIA prezentuje:
„Numaterial” - nowa płyta zespołu „Love De Vice”
premiera: WRZESIEŃ 2010

love de vice

www.lovedevice.pl
www.myspace.com/lovedeviced



www.blackfieldmedia.pl

JEDEN DZIEŃ JEDNA CHWILA

Z cyklu: opowieści z drogi

Jechałem motorem do domu. Zaczął padać drobny deszcz więc jechałem powoli bo zapomniałem okularów a miałem otwarty kask. Jadąc nie szybciej niż 60 km/h zauważyłem, jak w moją stronę, z naprzeciwka pędzi samochód który, po wpadnięciu w poślizg obraca się jak śmigło....

Rozwaliłem głową szybę, w prawej ręce poczułem przeszywający ból w lewym kolanie też. Uderzenie było na tyle mocne, że straciłem dech i po upadku na jezdnie zacząłem się dusić. W ułamku sekundy całe moje życie przeleciało mi przez myśli. Nigdy wcześniej nie wierzyłem że się to zdarza, a jednak. Leżałem na asfalcie a deszcz padał na moją twarz. Nie chciałem się ruszać, bo tyle się nasłuchiwałem o złamaniach kręgosłupa.

Dopiero na pogotowiu, gdy leżałem na noszach okazało się, że kierowca, który na mnie najechał miał we krwi 3 promile alkoholu. Byłem tak wkurwiony na niego, że policjanci musieli mnie trzymać bo chyba bym chuja zabił. Mam nadzieję, że nigdy nie dostał już kierownicy do rąk.

Lekarze wyciągnęli mi z twarzy kawałki szkła. Na szczęście oko ocalało. Dwa tygodnie leżałem na wyciągach w gipsie. Poza pokiereszowaną twarzą miałem złamaną prawą rękę i lewą nogę w kolanie.

Cała moja rehabilitacja trwała ponad rok. Jednak do dzisiaj odczuwam ten wypadek w kościach. Mogło się to skończyć inaczej. Niech każdy sobie dopowie jak. Teraz słowo do tych, którzy dopiero zaczynają przygodę na motocyklowej drodze: musicie myśleć za siebie i za innych jak widać też.

Nie wiem jak potoczyło by się moje życie gdybym nie jeździł motorem. Zawsze to lubiłem, jak i grzebanie w silnikach. Poznałem wielu wspaniałych ludzi, zobaczyłem trochę świata, byłem na niezliczonej liczbie imprez i zlotów motocyklowych. Gdybym miła swoje życie powtórzyć, nie zmieniłbym nic. No, może poza tym wypadkiem. Ale i z niego wypłynęła dla mnie nauka.



- Pierwszy polski, bogato ilustrowany magazyn traktujący o customizingu.
 - Prezentujemy najbardziej niesamowite motocykle budowane indywidualnie w Polsce i na całym świecie.
 - Docieramy do ich twórców.
 - Relacjonujemy wydarzenia na motocyklowej scenie.
 - Lektura naszego magazynu wyostrza zmysły i rozbudza wyobraźnię.
- www.custompress.pl



Tomasz Schimscheiner



Tomasz Schimscheiner - motocyklista, aktor, absolwent krakowskiej PWST (1989)
Występował w Teatrze bagatela (1989-90).
W Teatrze Ludowym, od 1990 roku, gdzie można go zobaczyć w niezliczonych przedstawieniach.

ROLE KINOWE: „Legenda Tatr” reż. W. Solarz, 1991r.

„Zawrócony” reż. K. Kutz, 1994 r.

„Śmierć jak kromka chleba” reż. K. Kutz, 1994 r.

„Pułkownik Kwiatkowski” reż. K. Kutz, 1995 r.

„Duże zwierze” reż. J. Stuhr, 2000 r.

„Anioł w Krakowie” reż. A. Więcek, 2002 r.

„Zakochany anioł” reż. A. Więcek, 2004 r.

„Bezmiar sprawiedliwości” reż. Wiesław Saniewski, 2006 r.

„Ile waży koń trojański” reż. Juliusz Machulski, 2008 r.

„Mistyfikacja” reż. Jacek Koprowicz, 04.2008 r.

PROGRAMY TELEWIZYJNE (M.IN.):

„Wszystko gra” reż. Stanisław Zajączkowski, 1995 r.

„Ulica Sezamkowa”, 1998 r.

„Wszystko dla mamy” reż. Stanisław Zajączkowski, 1999 r.

„54 Spotkanie z Balladą” reż. Michał Bobrowski, 1999 r.

„Statek szalony” (kilka odcinków programu satyrycznego), od 1999 r.

„Taniec z Gwiazdami”, 2008 r.

TEATRY TV (M.IN.):

„Dzieci Arbatu” reż. Kazimierz Kutz, 1989 r.

„Legenda o św. Antonim” reż. Krzysztof Zalewski, 1996 r.

„Szopka Świętej Nocy” reż. Igor Mołodecki, 1998 r.

„Republika marzeń” reż. Rudolf Ziolo, 1999 r.

SERIALE TV:

„Plebania” odc. 91-127 - Andrzej Brzozowski - reż.

Wojciech Solarz, Ryszard Brylski, 2001 r.

„Na dobre i na złe” odc. 90-104 - Kibic Korony - reż. Maciej Dejczer, 2001 r.

„Na Wspólnej” - Andrzej Brzozowski, 2001 r.

Tomek jeździ Hondą Shadow a w sobotę, tuż przed koncertami poprowadzi aukcję złotego znaczka złotowego. Całkowity zysk zostanie przeznaczony na rzecz Fundacji ratowników na mortocyklach -R2



O TYM, ŻE „DROGA JEST” *

Przychodzi taki czas pod koniec zimy, gdy wszyscy zaprzyjaźnieni motocykliści już mówią niecierpliwie tylko i wyłącznie o leżącym wciąż śniegu, zbyt niskich temperaturach, ociąganiu się nadchodzącej wiosny i patrząc na nich, jasną się staje ich potrzeba wolności, ciepła, słońca, wiatru na twarzy i choćby trochę bycia w drodze.

I gdy tak patrzę z poddasza domu na wciąż leżący śnieg marcowy to wiem jedno i w sposób pewny, wiem o tym, że droga jest, choć jej jeszcze nie widać realnie śniegiem przysypanej, to jednak ona jest, nie widoczna lecz pewna, nieznana lecz do odkrycia, daleka lecz do przeżycia, często nieoznaczona lecz do wytyczenia własnego, po prostu do przejechania, bo przeżywana przez zimę całą, być musi.

I mimo małej ilości światła słonecznego twarze ponure się zdają, to wszyscy ci, wpatrzeni w dal, gdy na możliwość wytoczenia motocykla, czekają bliscy mi są, w swej tęsknocie, w swej różnorodności, żywionej nadziei, poetyce pokonywania przestrzeni, przeżywania życia w locie i prędkości, trochę niepokojący samą swoją obecnością, osobowością, tym jacy są i że są, gdy tak podjadają, odjadają i znikną.

Większość molch motocyklowych doświadczeń i umiejętności pochodzi z jeżdżenia drogami, które fizycznie nie istniały, były to szlaki wyrysowane na mapie, w rzeczywistości będące wyschniętymi korytami rzek, były to azymuty wyznaczane na pustyni przez gps uwzględniające sensowne w czasie dotarcie do źródeł wody pitnej i paliwa, były to ścieżki górskie, których pokonanie możliwym było tylko w jedną stronę, były to zarośla życia, które drogi widzieć nie pozwalały.

Założenie było jednak zawsze jedno; droga jest, należy ją tylko znaleźć, wytyczyć, przebyć, wiedząc, że jest; wstąpić na nią, nie ufając czy będzie właśnie tam gdzie chcielibyśmy, żeby była. Często nie widoczna, zmuszała do jej poszukiwań, ścieżek zmylenia, zatrzymania się.

Żeby jednak wiele nowych dróg wyznaczyć i bezpiecznie pokonać osuwając czyhające zagrożenia, w przeddzień zejścia śniegu warto przejść od poetyki do realnej rzeczywistości, doświadczeń drogowych i fizyki pojazdów.

Żelazną zasadą dla poruszania się pojazdami mechanicznymi, w tym oczywiście motocyklami, powinno być to, że jedziesz tylko wtedy gdy widzisz drogę i tak daleko jak widzieć możesz, czyli dostosowujesz prędkość do warunków na drodze właśnie tejże, i do tego jak daleko widzisz, a to co widzisz uprawnia cię do poruszania się z określoną prędkością.

Krócej, dla danego pojazdu jadącego z określoną prędkością, przy danych warunkach drogowych i pogodowych istnieje minimalny dystans konieczny do zatrzymania pojazdu, czyli wytracenia prędkości do zera. A ten dystans to także jest pewien i określony czas potrzebny do wytracenia prędkości pojazdu, do zatrzymania się.

Dla unaocznienia wagi kwestii czasu i uświadomienia sobie długości pokonanej drogi w czasie, przy zadanej prędkości poniżej zamieszczam



zestawienie:

TABELA

PRĘDKOŚĆ:	DROGA POKONANA W CIĄGU 1 SEKUNDY
10 km/h	2,77 m/s
30 km/h	8,33 m/s
60 km/h	16,66 m/s
80 km/h	21,6 m/s
100 km/h	26,66 m/s
120 km/h	33,33 m/s

Oczywiście ludzie jeżdżą jeszcze szybciej niż wartości podane w zestawieniu, ale już te prędkości pozwalają sobie zdać sprawę na ile trzeba widzieć drogę przed sobą by móc skutecznie kontrolować i potrafić wyhamować prędkość chociażby 80 km/h, która większości motocyklistów wydaje się prędkością spacerową.

Ta jedna sekunda, to jest to minimum czasu potrzebne na dostrzeżenie niebezpieczeństwa, podjęcie decyzji w mózgu i uruchomienie mechanizmów hamulcowych pojazdu. Do tego dochodzi jeszcze droga hamowania samego pojazdu, która to rośnie w postępie geometrycznym, to znaczy; początkowa prędkość, przy której rozpoczynamy już samo hamowanie, prędkość z którą jechaliśmy, wydłuża nam drogę hamowania w kwadracie swej wartości.

A zatem dwa razy większa prędkość oznacza cztery razy dłuższą drogę hamowania (patrz tabela 2).

Dla potrzeb prostych rachunków, które można wykonać nawet za kierownicą podaję prosty algorytm liczenia przybliżonej przebytej drogi w czasie jednej sekundy dla danej prędkości; czyli:

DANA PRĘDKOŚĆ X 3 DZIELONE PRZEZ 10 = DROGA PRZEBYTA W M/S

przykładowo: 60 km/h razy 3 = 180 dzielone przez 10 = **18 m/s**.

Dlatego też dojeżdżając do niewidocznych zakrętów, przesłoniętych wzniesień, na drogach górskich, czyli wszędzie tam gdzie widoczność jest ograniczona, przywołajcie do swojej świadomości niektóre z tych liczb i ujmijcie płynnie gaz, bo to żaden wstyd.

Wśród kilku moich przyjaciół, z którymi byłem na wyprawach w terenie, ukuliśmy proste powiedzenie; „podstawową umiejętnością motocyklisty enduro jest umieć odjąć gaz” na czas, po prostu, jak nie widzisz, odpuść, jeździsz nie ten jeden i ostatni raz, ale założenie jest takie, że chcesz jeździć całe życie, wręcić silnik na obroty zdązysz zawsze.

JAZDA

Patrząc na statystyki udziału motocykla w kolizjach z innymi pojazdami, to co czwarty wypadek czyli 25% to pułapka zderzenia z samochodami skręcającymi w lewo, jak również to, że ryzyko wypadku wzrasta w trzecim roku jazdy na motocyklu, kiedy to motorykę obsługi motocykla mamy już opanowaną, ale doświadczeń wciąż zbyt mało.

Kask często wydaje się, że przeszkadza, a jeśli już to z fasonem nie dopięty, i pewnie w 99,99% sytuacji na drodze miło by było nie mieć kubła na głowie i czuć bezpośredni powiew wiatru, jednak ten 0,01% to są terzadkie momenty gdy kask tenże ratuje nam życie. Zatem dobry, dobrze dopasowany, lekki, wygodny, dobrze przewietrzany kask, najlepiej ze szczęką (patrząc na statystykę uszkodzeń miejsc samego kasku, to na samą ochronę żuchwy przypada prawie 20% urazów).

Oddalając się od statystyk wypadków warto uświadomić sobie wsiadając za każdym razem na motocykl, że najważniejszą umiejętnością motocyklisty to umiejętność myślenia, umiejętność analizy sytuacji, ocena niebezpieczeństw na podstawie wiedzy i doświadczeń, sprawne podejmowanie decyzji jak poprowadzić maszynę. Najważniejszym narzędziem w trakcie jazdy (i w życiu też ☐) jest nasz mózg, to że myślimy, potrafimy się skoncentrować, opanować emocje, wykorzystać umiejętności, cieszyć się adrenaliną, myśleć za siebie i za wszystkich dookoła, przewidywać, wyczuć sytuację, dlatego cała ta zabawa jest taka fajna, taka wymagająca.

To wreszcie świadomość pułapek i wirów, które czyhają na drodze. Dla zagrożeń skrętów w lewo, które stanowią co czwartą przyczynę wypadku z motocyklem zwróć uwagę na **znak rozpoznawczy**, a mogą nimi być:

- pojazd wjeżdżający na skrzyżowanie przed skretem zwalnia
- przyhamowanie samochodu powoduje obniżenie jego przodu
- kierowca samochodu trzyma się środkowej linii, znajduje się na pasie do skrętu w lewo (niestety nie zawsze)
- skrecone przednie koła
- koło pojazdu, które się porusza jest bardziej widoczne od innych elementów pojazdu w ruchu, więc obserwując koła samochodu, szybciej dostrzeżesz ruch, patrz na koła i pod koła i jeszcze jedno, jeśli kiedyś rano wstaniesz ze złym samopoczuciem, rozkojarzony, nieobecny i będziesz wręcz fizycznie czuć, że w dniu dzisiejszym możesz być łatwym celem dla życia, nie wsiadaj na motocykl, odpuść, pojedziesz jutro, bo to niebezpieczny pojazd dla rozsądnych ludzi.



ZAKRĘT

Zakręt to często takie miejsce gdzie z różnych powodów mało widać, dlatego wchodzenie w zakręty powinno się w każdym wypadku **rozpocząć po zewnętrznej** swojego pasa ruchu, dla dwóch powodów:

- zwiększamy zasięg wzroku i pole widzenia

- zwiększamy swoje bezpieczeństwo omijając niebezpieczną strefę, w której często pojawiają się inne pojazdy po przejechaniu linii swojego pasa ruchu, gdy je po prostu wyniesie. Pokonywanie zakrętów z punktu widzenia motocykli i fizyki to przeciwskręt i patrzenie w kierunku, w którym chcesz jechać, trochę jak w życiu - wiesz dokąd chcesz iść, patrzysz tam, to tam dojdiesz. Idziemy dalej, motocykl powyżej pewnej prędkości, przyjmijmy od 30 km/h wzwyż, płynnie skręca przez pochylenie go. Do pochylenia motocykla wykorzystujemy technikę **przeciwskrętu**, którą de facto posługują się wszyscy motocykliści, gdyż nie da się inaczej, z tą różnicą, że jedni świadomie wykorzystując przeciwskręt perfekcyjnie kontrolują tor ruchu, inni nieświadomie, często nie rozumiejąc działania sił, szarpią się w zakręcie narażając siebie i innych użytkowników drogi.

Pochylenie i skręt **przeciwskręt** - chcąc skręcić motocykl, czyli spowodować jego pochylenie, powinniśmy wypychać rękojeść kierownicy na zewnątrz zamierzonego zakrętu, czyli w przeciwną stronę niż chcemy skręcić, co powoduje pochylenie motocykla do środka zakrętu. Popychamy do przodu prawą rękojeść kierownicy, aby pochylić motocykl i skręcić w prawo; wypychamy lewą rękojeść przy pochyleniu i skręcie w lewo!

Samo skręcanie motocyklem to proces, to kilka elementów następujących po sobie, przeciwskręt to tylko jeden z nich, ten początkowy:

1. Motocyklista chce skręcić w prawo, zaczyna skręcać popychając prawą rękojeść kierownicy na zewnątrz, przednie koło kieruje się w lewo.
2. Przednie koło skierowane jest przez wypchnięcie w lewo, motocykl pochyla się w prawo, do środka planowanego zakrętu.
3. Gdy motocykl zaczyna skręcać, motocyklista zmniejsza siłę nacisku na prawą rękojeść, wtedy koło przednie wraca do położenia bliższego centralnego.
4. W dalszym ciągu motocyklista steruje i kontroluje kąt pochylenia maszyny przez **przeciwskręt**.
5. Teraz już możesz zacząć płynnie dodawać gaz, tak żeby motocykl ciągnął z zakrętu.

Prowadzenie motocykla po łuku drogi czyli w zakręcie wymaga powtarzania wielu następujących po sobie sekwencji, **przeciwskrętów** i korekt toru jazdy, to praca kierownicą. Na pierwszy rzut oka wydaje się nam to trochę wbrew psychice, ale w jeździe na motocyklu wiele technik wymaga przełamania bariery psychologicznej, tzw. zdrowego rozsądku, kolejnej granicy prędkości, żeby daną technikę wykonać, w wielu sytuacjach na motocyklu na przykład w terenie, gdy zdrowy rozsądek mówi wyträć prędkość, zwolnij, to dużo bezpieczniej jest odkręcić gaz, przyłożyć.

Terenowi motocykliści ukuli też takie powiedzenie; „gdy nie wiesz co zrobić, odkręć gaz” gdy cię coś zaskoczy, gdy i tak już jest za szybko, żeby unikać, wyhamować ale to w terenie.

REBELS OF ROAD MC

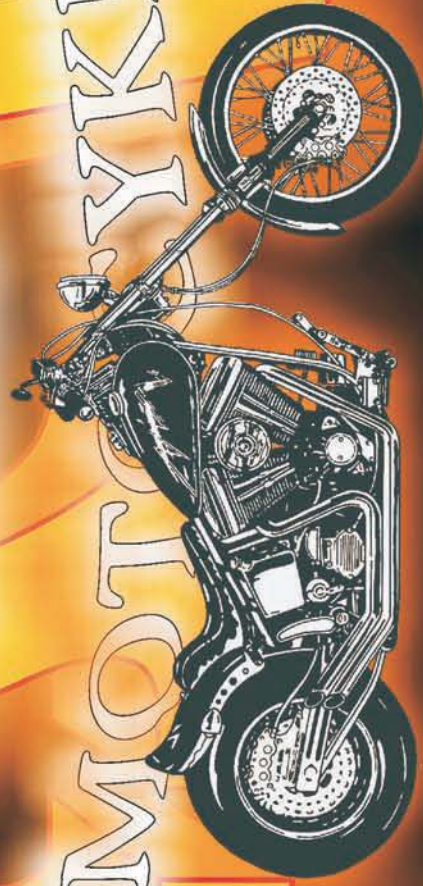
RAY-RIP-PARTY 25-27.06.2018

BORRICH & BOCHEN





ZLOT MOTOCYKLOWY



KONCERTY!

KORA, KULT, DE PRESS, THE STRANGERS,
OLD MEXICOPOLITAN BAND

TRIUMPH



WWW.EASYRIDERS.COM

Zakręt to sekwencja: **ZWOLNIJ PATRZ POCHYL DODAJ GAZU.**

ZWOLNIJ hamuj przed zakrętem, wytrąć prędkość nie tylko przez odjęcie gazu bo to wyhamowuje tylko tylne koło, ale przygotuj hamulce, użyj ich obydwu, nagrzej je, hamuj gdy motocykl wciąż przed zakrętem jest w pionie, jedź wyprostowany w linii prostej i gdy wciąż możesz używać obydwu hamulców, w tym przedniego silno.

PATRZ oceń zakręt, a najlepszy jego widok i całej drogi masz z zewnętrznej linii danego zakrętu, oceniłeś zakręt, obróć głowę by czubek nosa jak wskazówka wskazał kierunek gdzie chcesz jechać i po zakręcie z niego wyjechać, zacznij skręcać. Obrócenie całej głowy w tej fazie wchodzenia w zakręt pomaga utrzymać kontrolę nad kierunkiem jazdy w zakręcie, spróbuj utrzymać też linię oczu w poziomie, pomoże ci to na ocenę twojego rzeczywistego kąta pochylenia w zakręcie, a przestaniesz się czuć jak na karuzeli.

POCHYL świadomie wykonaj przeciwskręt, dozuj siłę wypychania kierownicy

DODAJ GAZU dodawaj płynnie i stopniowo gazu przez całą drogę wychodzenia z zakrętu.

Dodawanie gazu wyrównuje naciski sił na koła motocykla, po tym jak przyhamowałeś przed zakrętem dociskając przednie koło, dodanie gazu unosi lekko motocykl na amortyzatorach pozwalając im na stabilną, łagodną pracę i zwiększa tym samym prześwit między asfaltem a bokiem motocykla w przechyle, jego podnóżkami.

Aby płynnie przejechać zakręt bez chybota i bez uślizgów, czyli zachować najlepszą przyczepność kół motocykla, najlepiej jest utrzymywać nacisk na koła motocykla w proporcji 60/40 na korzyść tylnego koła (tylne koło musi wypychać motocykl z zakrętu, przeciwstawiając się sile odśrodkowej) co można osiągnąć płynnie dodając gazu gdy motocykl jest pochylony w skręcie. Idealnie by było umieć odpuścić gaz w momencie pochylania motocykla, a następnie przez całą długość wyjścia z zakrętu go dodawać.

Utrzymanie odciążonych amortyzatorów w neutralnym położeniu pozwala na zachowanie przyczepności opon do jezdni nawet gdy trafią na nierówność lub dziurę, a stan taki osiągamy przez płynne i konsekwentne dodawanie gazu w trakcie pokonywania zakrętu, gdy motocykl jest przechylony. Ćwicz w zakrętach, przy prędkości niższej, niż wydaj ci się, że potrafisz to zrobić, zacznij spokojnie, masz wtedy więcej czasu na poprawne wykonanie całej sekwencji i utrwalenie nowych dobrych nawyków i umiejętności.

ZAWRACANIE

Ćwiczenie manewru zawracania zaczynamy trenować na wytyczonym polu prostokąta o wymiarach 6 x 12 metrów, na którym należy wykonać ósemkę. W miarę nabierania wprawy możemy zmniejszać wymiary prostokąta do granic rozsądku, oczywiście.

Im bardziej pochylony motocykl w czasie zawracania, tym ciaśniej cały manewr zawracania i potrzeba nam mniej miejsca do jego wykonania.

Ważne, żeby w trakcie manewru zawracania, nie patrzeć pod koło, tylko świadomie skręcać głowę do środka zakrętu zawrotki, w miarę możliwości jak najgłębiej w skręt i patrzeć w miejsce, do którego chcemy właśnie zawrócić i ukończyć manewr.

Ćwiczenie manewru zawracania wykonujemy następująco:

- dojeżdżając do miejsca początku zawracania, unosimy się z siedzenia i stajemy na podnóżkach motocykla
- patrzymy do środka zakrętu, w stronę, w którą mamy jechać
- przenosimy jak największy nacisk wywieranego ciężaru ciała na zewnętrzny podnóżek motocykla
- przechylamy motocykl jak najgłębiej w skręt, ciągnąc obydwie rękojeści kierownicy w kierunku skrętu, zawracania
- lekko dodajemy gazu (jedźmy na gazie, ewentualnie na półsprzęgle)
- przeciwstawiamy w ten sposób, siłę odśrodkową sile grawitacji
- dla wyprostowania motocykla z przechyłu używamy przeciwskrętu i gazu

HAMOWANIE

Temat niewyczerpany i najważniejszy z punktu widzenia zachowania życia na motocyklu, bo przecież „życie cudem jest”. Bo czasem warto się zatrzymać i stojąc spokojnie przyglądać się kontemplując magię przepływu naszego życia, w nas samych i wokół.

Osobiście preferuję spokojną jazdę na motocyklu, ale spokojna jazda nie polega na nie używaniu hamulców, lecz na umiejętności opanowania spokojnego manewru hamowania na granicy przyczepności, opon nie tracąc w tym samym czasie kontroli nad motocyklem, bądź w terenie - zrywając przyczepność, w razie potrzeby.

Zacznijmy od przypomnienia dobrego nawyku wożenia w sytuacjach awaryjnych palca wskazującego na dźwigni hamulca przedniego.

Argumenty: jeden palec jest szybszy niż chwyt całą dłonią, szybciej nacłniesz, szybciej odpuścisz dźwignię, szybciej odpuścisz gdy poczujesz miękący poślizg przodu, nie zblokujesz przedniego hamulca w sposób niekontrolowany, przez odruchowe cap całą garścią, jeden bądź dwa palce na dźwigni są precyzyjniejsze w operowaniu.

Z zakresu fizyki przypomnę tylko, że kiedy zaczynamy hamować na motocyklu, masa przesuwana się do przodu, dociskane przednie koło ma większy zapas przyczepności od tylnego, można dlatego wywierać

przez przedni hamulec większy nacisk na przód w trakcie hamowania.

Oczywiście przy nieumiejętnym i zbyt gwałtownym „capnięciu” pełną garścią można zaliczyć endo czyli kozła przez przednie koło, dlatego też używając do hamowania tylko palca lub dwóch palców, w trakcie dociążania przedniego koła zwiększamy nacisk na dźwignię stopniowo coraz mocniej.

Poprzez stopniowe zwiększanie siły nacisku unikamy poślizgu koła przedniego, poślizg który może wystąpić zanim masa motocykla w trakcie hamowania, nie dociąży przedniego koła, przesuwając się z tyłu na przód motocykla.

Warto nauczyć się liczyć w myśli na przykład „sto dwadzieścia jeden” lub innej cyfry bądź frazy „mam cię psie”, której odliczanie myślowo trwa właśnie jedną sekundę czyli czas potrzebny w przybliżeniu do przesunięcia masy na przód motocykla, po tym czasie możemy już wywierać silny nacisk na dźwignię przedniego hamulca.

Naciskanie dźwigni przedniego hamulca silno szybciej, niż w czasie jednej sekundy jest niepoprawne z punktu widzenia fizyki hamowania idealnego i grozi zerwaniem przyczepności przedniego koła.

W trakcie przesunięcia masy motocykla na przód następuje odciążenie tylnego koła, zatem siła wywierana przez hamulec tylny zmniejsza się, dlatego też w trakcie hamowania warto stopniowo odpuszczać hamulec tylny, żeby nie dopuścić do uślizgu koła tylnego.

Jeśli już zdarzy się zablokowanie tylnego koła hamulcem, nie wolno odpuszczać pedału hamulca gwałtownie, należy zrobić to stopniowo lub jechać i hamować na wprost na ślizgającym się tylnym kole, aż do zatrzymania motocykla. Zbyt gwałtowne odpuszczenie pedału tylnego hamulca w takiej sytuacji może spowodować złapanie przez koło napędowe nowej przyczepności pędnej, poderwanie i przewrócenie motocykla na stronę przeciwną (highside), które jest bardziej niebezpieczne niż położenie uślizniętego motocykla kołami do przodu (lowside).

Wyrabiając sobie nawyk mocniejszego używania hamulca przedniego i lżejszego nacisku na pedał tyłu, unikniemy pułapki uślizgu tyłu i highside.

W trakcie hamowania nie wolno zużytkować całej dostępnej przyczepności tylko i wyłącznie na hamowanie, gdyż potrzebujemy jeszcze jej zapas na kontrolę kierunku jazdy motocykla. Poprzez ciągłą zmianę i regulację nacisku na dźwignię hamulca lub hamulców unikamy zmiany kierunku jazdy, bądź utraty kontroli nad kierunkiem zamierzonym.

Wszystko co do tej pory zostało napisane powyżej dotyczy hamowania na twardej, suchej i przyczepnej nawierzchni. W deszczu, na zasypanej piachem powierzchni asfaltu margines przyczepności mamy dużo mniejszy, zatem i samo hamowanie dłuższe, z użyciem mniejszych sił nacisku, delikatniejsze. Również jeżeli hamując przejeżdżamy przez namalowane śliskie poprzeczne znaki drogowe, linie, pasy dla pieszych, także rozlaną plamę oleju, w takiej sytuacji odpuszczamy hamulce w ogóle na ten krótki moment.

W trakcie ostrego hamowania awaryjnego, gdy siła hamowania wykorzystana maksymalnie działa na granicy uślizgu, w trakcie ostrych manewrów uników i hamowania zawsze **wyciskamy sprzęgło**.

Przy skuteczności hamulców nowoczesnych motocykli, ich użycie i szybkie zatrzymanie motocykla, wydają się najlepszą metodą uniknięcia wypadku w porównaniu do prób przyspieszenia, ucieczki, objechania lub ominięcia przeszkody. Najpierw próba hamowania, potem w ostateczności technika ominięcia.

W przypadku jazdy terenowej, w zależności od nawierzchni: trawa, błoto, szutry, piach; każdy z hamulców odgrywa różną rolę i możemy go wykorzystać do osłaniania odmiennych efektów, potrzebnych do uzyskania przez blokadę koła przedniego lub tylnego, co już trzeba przerobić w praktyce jazdy terenowej.

Podsumowując: przyspieszaj i hamuj, zmieniaj prędkość i dostosuj ją do drogi w zasięgu wzroku, w razie dostrzeżenia problemów świadomie i zdecydowanie zwolnij, zredukuj prędkość, hamuj wcześniej, przewiduj, analizuj, hamuj też przed skrzyżowaniami i zakrętami, wyrób sobie poprawny nawyk używania przedniego hamulca z dociskiem dźwigni w trakcie jednej sekundy, grzej hamulce, ćwicz z radością.

ĆWICZENIE HAMOWANIA

Na suchej i czystej asfaltowej nawierzchni, a potrzebujesz przynajmniej do 50 m pustej drogi wykonaj ćwiczenie hamowania.

Zaczynaj od niskiej, kontrolowanej prędkości 40 km/h, rozpędź motocykl na drugim biegu i na wcześniej wyznaczonej linii rozpoczęcia ćwiczenia trenuj hamowanie idealne.

WCIŚNIJ SPRZĘGŁO I ODPUSĆ GAZ

UŻYWAJ JEDNOCZEŚNIE OBYDWU HAMULCÓW: tylny lekko naciskając pedał, przedni w trakcie upływającej pierwszej sekundy naciskaj stopniowo coraz mocniej.

LICZ sto dwadzieścia jeden (mam cię psie), to jest sekunda potrzebna do przesunięcia masy motocykla na przednie koło. Postaraj się zatrzymać motocykl na jak najkrótszym odcinku drogi hamowania, bez wpadania w poślizg, uślizgu i blokowania kół motocykla.

Gdy już się masz zatrzymać:

WRZUĆ JEDYNKĘ, stolsz z prawą nogą na hamulcu, lewą na ziemi

PATRZ W LUSTERKO co się dzieje za tobą po zatrzymaniu i czy przypadkiem inny użytkownik drogi nie chce ci wjechać w plecy.

W awaryjnej sytuacji masz już wbita jedynkę i możesz salwować się ucieczką.

Powtarzaj ćwiczenie stopniowo zwiększając prędkość. Ćwicz dla samego siebie, dla przyjemności, trenując czyni mistrza, a skuteczne i umiejętne hamowanie może uratować życie.

POŚLIZG

Poślizg to mówiąc najprościej utrata przyczepności, a przyczepność to siła z jaką opona „klei” się do podłoża, asfaltu, jezdni, drogi.

Optymalne są oczywiście: sucha i czysta nawierzchnia asfaltu, oraz odpowiednia opona. Dobry bieżnik, odpowiednia guma. Na stan nawierzchni zawsze należy zwracać uwagę i nauczyć się czytać asfalt, jego kolor, fakturę lub to co się ma aktualnie pod kołami, a szczególnie gdy wyruszamy na wiosnę jeszcze przed opadami deszczu, które zmywają zimowe posypki dróg i wszelkie nieczystości.

Warto pamiętać, że nawet w normalnych letnich warunkach, dopiero przynajmniej pół godziny ciągłego i obfitego deszczu zmywa z asfaltu piach, brud i tłustą maź szczególnie niebezpieczną w pierwszych minutach deszczu.

Pisząc o poślizgu logicznym się wydaje dążenie do zachowania przyczepności, czyli uwzględnianie stanu drogi i podłoża, po którym się poruszamy. W warunkach pogorszonej przyczepności należy prowadzić motocykl z jeszcze większym wyczuciem, nie wykonywać nagłych i gwałtownych manewrów, wcześniej planować manewry, łagodnie pochylać motocykl w zakrętach, nie dodawać i odpuszczać gwałtownie gazu, nie hamować gwałtownie, unikać gwałtownych ruchów kierownicą. Generalnie manetka gazu w szosowym motocyklu i jeździe drogowej powinna być obsługiwana łagodnie i płynnie, i zdecydowanie nie służy do niekontrolowanego i nieświadomego szarpania mocą silnika.

Jeżdżąc w deszczu, warto od czasu do czasu wysuszyć hamulce, a zawsze przed planowanym manewrem hamowania, wcześniej je sprawdzić, wysuszyć i rozgrzać.

Przy śliskiej pochyłej nawierzchni warto rozkładać siły działające na motocykl, przez przechylenie motocykla tak, żeby koła poruszały się prostopadłe do powierzchni drogi, szutru, trawy, śliskiej nawierzchni. W przypadku nawierzchni luźnych, niespoistych, śliskich, trawlastych zawsze stajemy i opieramy się na podnóżkach, kolanami pewnie ściskamy zbiornik motocykla i prowadzimy motocykl w pozycji stojącej, precyzyjnie i delikatnie operując kierownicą. Często pomocne jest odchylenie lekko do tyłu, z kolan robimy zawias, amortyzujemy ciało, możemy wtedy precyzyjnie, luźno i bez opierania się na kierownicy, nią sterować.

Szczególnie na pustyni przednie koło tylko liże powierzchnię piachu i wyznacza kierunek jazdy, również i w tym wypadku gwałtowne odjęcie gazu topi koło w piachu, a olbrzymi opór tego faktu wyrwa kierownicę z rąk.

W przypadku nierówności na drodze, dziur i uskoków, przejeżdżając je zawsze wcześniej przyjmujemy pozycję stojącą, a krawężniki, kłody i potencjalne przeszkody pokonujemy pod kątem jak najbardziej zbliżonym do prostego, zawsze na stojąco. Unikniemy w ten sposób obwożenia koła poprzecznie do zamierzonego kierunku jazdy, a wzdłuż przejeżdżanego pnia drewna.

W pozycji stojącej dużo łatwiej jest nam pochylać motocykl i przenosić, balansować ciężarem ciała ze strony na stronę, rozdzielamy także środek ciężkości; własny motocykl pozostaje wtedy niżej, nasz środek ciężkości przenosi się wyżej, amortyzacja nóg przy pokonywaniu nierówności chroni dodatkowo nasz kręgosłup.

W przypadku poślizgu każdego z kół inne mogą być przyczyny, odczucia i następstwa. Uślizg przedniego koła jest wyjątkowo nieprzyjemny, przy większej prędkości działa jak podcięcie motocykla przez przód, przy prędkościach mniejszych zaczynasz czuć jakby miękki przód motocykla. Poślizg i w jego efekcie podcięcie motocykla przez przednie koło kończy się upadkiem i brakiem kontroli nad torem prowadzenia motocykla, co jest bardzo niebezpieczne i upadki takie, a także wykładanie motocykla nie są zalecane jako metoda treningowa doskonalenia jazdy.

Jeśli przyczyną poślizgu koła przedniego jest nadużycie siły na dźwigni hamulca przedniego, odpuść go natychmiast, masz dużą szansę na odzyskanie przyczepności i tym samym równowagi. Przy poślizgu koła tylnego, jeśli jest to uślizg w linii poruszania się motocykla na przykład w trakcie hamowania, to pozostaw je zablokowane w stanie poślizgu aż do końca drogi hamowania, inaczej narażasz się na omówiony wcześniej highside.

12 SEKUND*

12 sekund wcześniej, czyli przed tobą, z boku i z przodu, i za tobą, czyli każde potencjalne zagrożenie, zagęszczająca się sytuacja drogowa, to że robi się dziwnie skomplikowanie i ciasno, jakieś niebezpieczeństwa sumują się, wszystko to należy zauważyć i przeprowadzić analizę w tym czasie.

12 sekund to dość czasu, żebyś wszystkie szczegóły dobrze rozróżnił i zinterpretował sytuację i wynikające z niej zagrożenia, z takim wyprzedzeniem warto analizować drogę przed sobą.

12 sekund, to patrząc na tabelę z pierwszej strony i dla prędkości 60 km/h przebyte prawie 200 metrów bieżącej drogi, i to jest dystans przed tobą, który powinien być w stanie ogarnąć wzrokiem i objąć analizą myśli, jeśli coś nie gra, powinienś zwolnić.

12 sekund do przodu to czas na bezpieczną analizę drogi przed nami, ale naszą strefą przestrzeni „prywatności” bezpieczeństwa motocyklisty jest „dwusekundowa bańka” bezpieczeństwa własnego dookoła motocyklisty i nikomu nie wolno pozwolić jej naruszyć. Wraz ze zmianą prędkości zmienia się rozmiar i kształt tej bańki bezpieczeństwa. Dlatego też w miejskiej dżungli, która jest

**) Pojęcie wprowadzone i zaczerpnięte od David L. Hough „Motocyklista Doskonały” wyd. czerwiec 2005, książka, którą gorąco polecam !*

PSYCHIKA

Jeden z moich wieloletnich przyjaciół, jeszcze z czasów ujeżdżania świata maluchami 126 P, zawsze podróżujący na oparach rezerwy paliwa, gdy już paliwa tego mu zabrakło i wielokrotnie widywany na ulicach Krakowa, pchając swego fiata, zwykł był wtedy z uśmiechem mawiać, że najważniejsze to „płynna jazda”.

A ja dodam, że płynna i czytelna jazda, że niepewność za kierownicą, w prowadzeniu i decyzjach wydziela złe fluidy i zwiększa ryzyko potencjalnej kolizji. Takie prowadzenie jest niebezpieczne i przy okazji może doprowadzać do szalu inny użytkowników drogi.

Kierowca powinien być sprawny, kompetentny, zdecydowany i opanowany i warto, żeby agresję potrafił utrzymać na wodzach. Niezależnie od hartu ducha motocyklisty warto zawsze stosować wszelkie ubiory ochronne, protektory, rękawice, kask, co jest oczywiste. Nie popadajcie w euforie i zdecydowanie uważajcie bardziej po wielokroć, bo gdy się spieszyacie, jest jeszcze trudniej i ciśniej, niż gdy jedziecie spokojnie, sprawnie.

Bo pośpiech upadła, poganiany czas skraca życie, a jechać sprawnie i skutecznie nie ma nic wspólnego z pośpiechem za kierownicą. Pierwsze jest funkcją myślenia, drugie nieopanowanych emocji.



Polecam myślenie III
No I carpe dlem!
Jarek Maj

* Phillips K. Dick „Człowiek Z Wysokiego Zamku”

(...) A jednak nawet jeżeli tylko jeden człowiek odnajdzie swoją drogę, to znaczy, że Droga jest.



LARSSON

P O L S K A

METZELER



ALWAYS TWO WHEELS AHEAD

Planujesz wymianę opon w tym sezonie?

Nie masz czasu na podjechanie do serwisu?

Nie wiesz co wybrać ?

Czemu nie połączyć przyjemnego z pożytecznym ?

Dla wszystkich uczestników

EASY-RIDER-PARTY 2009

przygotowaliśmy **SPECJALNĄ OFERTĘ!!!**

Pomyśl tylko:

przyjeżdżasz na zlot,

bawisz się,

sączysz piwko,

pląszasz i korzystasz z innych atrakcji

a w międzyczasie

profesjonalny serwis wymienia kapcie w Twoim żelastwie.

I to wszystko w gwarantowanych promocyjnych cenach !!!

Metzeler uruchomi na terenie **Easy Rider Party**

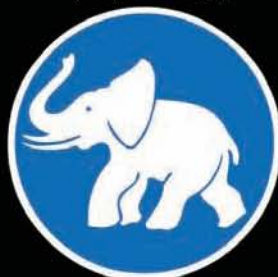
punkt wymiany ogumienia.

Będzie można dobrać oponę do każdej maszyny.

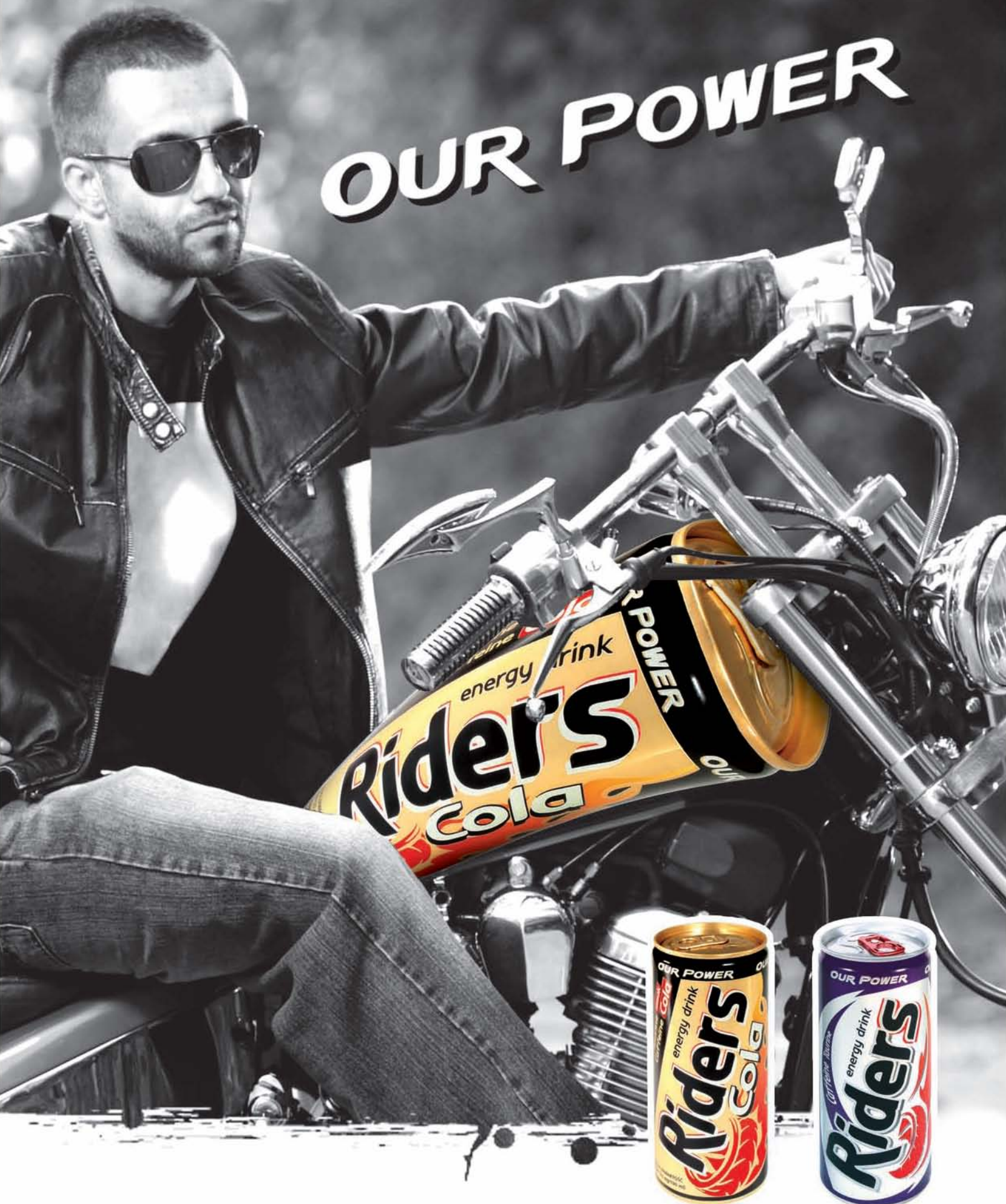
Żeby być pewny, iż odpowiednie opony będą dostępne w serwisie,
użyj formularza www.easyrideparty.com/form.php do wcześniejszego kontaktu z **Metzeler**.

Będziesz mógł zarezerwować odpowiedni rozmiar i odpowiedzi na Twoje zapytanie
otrzymasz propozycję cenową.

Jeżeli nie jesteś pewien jaki rozmiar opon zamówić, wystarczy jak wpłszesz model i rocznik swojego motocykla.



OUR POWER



Riders to napój energetyzujący, który zwiększa wydajność organizmu, poprawia koncentrację i szybkość reakcji. Wyjątkowa kompozycja kofeiny, tauryny i witamin dodaje siły i zapewnia energię podczas wzmożonego, długotrwałego wysiłku. Riders pobudza natychmiast eliminując uczucie zmęczenia. Każdy łyk napoju Riders uwalnia energię do działania, daje moc, wszystkim, którzy jej pragną!

Z cyklu: opowieści z drogi

POLAK POTRAFI



Jechałem na zlot do Szwajcarii Dnieprem 650. Był to najwolniejszy motor w grupie a mieliśmy do przejechania jakieś 1400 km. Trochę więcej niż do Zakopanego. W torbach była para spodni na zmianę, dwa podkoszulki, trochę jedzenia i duuużo części zapasowych. Dniepr był konstrukcją dobrą tylko materiał był kiepski.

Wjechaliśmy do tuneli pod Alpami. W jednym z nich o długości ok. 8 km, mój Dniepr zaczął chodzić tylko na jeden piec. Zatrzymałem się jak się okazało w samym środku tunelu. Po jakimś czasie Jacek zaniepokojony, że nie wyjeżdżam z czarnej dziury, wrócił się po mnie. Wziął mnie na hol i przyciągnął na najbliższy parking, gdzie czekała reszta klubu.

Zacząłem się zastanawiać, co nawaliło. Po zdjęciu pokryw zaworowej okazało się, że wyrwało zewnętrzną część trzymającą sprężynę zaworową a zamki z tulejką zostały na zaworze. Miałem części zapasowe, ale żeby rozpocząć naprawę, musiałem zdjąć głowicę. Oryginalny, fabryczny klucz do śrub głowicy, którym dysponowałem był za duży i nie dochodził do wpuszczanych śrub wewnątrz. No cóż, Ukraińcom nadlało się trochę materiału. Może gdybym miał polski to by pasował? Do dziś się zastanawiam. Musiałem zatem posładany klucz oszlifować. Na tym parkingu pracował grupa austriackich robotników, speców od naprawiania dróg. Podszedłem do nich i poprosiłem, żeby mi trochę podszlifowali ten klucz na maszynie którą cieli beton. Ale oni z przerażeniem odmówili, twierdząc, że jest tylko do betonu. Udzielili mi zaś bardzo cennej i potrzebnej rady abym pojechał do serwisu. Myślałem, że mnie szlag trafi. Ale oni byli nieugięci jak niemiecka armia i całkowicie pozbawieni skłonności do improwizacji i wykazywania własnej inwencji. Cóż było począć? Znalazłem w torbie złamany pilnik i zacząłem mozolną obróbkę. Po jakiejś godzinie, może dwóch, klucz pasował. Mogłem odkręcić głowicę i usunąć awarię. Części zapasowych jak już wspominałem na wstępie mi nie brakowało. Przez cały ten czas byłem uważnie obserwowany przez Austriaków. Krędli głowami, komentowali coś między sobą. Byli świadkami spektaklu.

Po skończonej pracy, poskładałem szpeje do torby i odpaliłem motor. Gdy wyjeżdżaliśmy z parkingu, stali z otwartymi gębami patrząc na nas z niedowierzaniem jak to możliwe, że nie w serwisie? A ja pomyślałem sobie, że wiecznie będą cieli ten zasrany beton zgodnie z instrukcją.

OUR
POWER





KRAKÓW

WIELICKA 44B

TEL. 12 252 84 80

WWW.MOTOCYKLE.KRAKOW.PL

TRIUMPH



TRIUMPH

GO YOUR OWN WAY





WWW.MALYHD.COM



Boanerges

Czy kawa może być za darmo

Są wśród motocyklowej braci tacy, co chyba kawy nie lubią... Rozdają ją w dużych ilościach na złotach po całej Polsce i na jej obrzeżach, zwłaszcza na Przystanku Woodstock. Czy coś nie tak z tą kawą, czy raczej z tymi Boanergesami?

Ani z jednym ani z drugim. Ale nie przekonasz się, dopóki nie spróbujesz. Nasypiesz ile chcesz, a my dodamy wrzątku. A potem trzeba poczekać aż trochę wystygnie i oczywiście pogadać. To oprócz cukru i „zabielacza” (jak ktoś lubi) najlepszy dodatek do kawy. No i tyle. Ale dlaczego za darmo zapytasz. Nie ma w tym żadnego haczyka. Ciągłe dostajemy coś od Boga za darmo często nawet bez proszenia. On nie chce nic w zamian, więc staramy się oddać choć trochę wam w kawie. Dla nas to przejaw respektu i braterstwa w stosunku do Niego (inspiratora kawiarenki). Ale to temat na dłuższą rozmowę... Przy kawie oczywiście.

Tak było na

EASY-RIDE



w 2009 roku

ER-PARTY



Wawel®



MIĘDZY MAGIĄ a PRZEKĄSKĄ...

Orzeszki prażone chrupkie i kruche,
częściowo roztarte, by uwolnić więcej aromatu i zdrowych
tłuszczów nienasyconych.

Gorzkie, bardzo gorzkie kakao
ekstremalnie czekoladowy smak. Poza tym sporo
magnezu 456 mg i błonnika 33g.

Łagodzimy ekstrema i dosypujemy cukier
mnóstwo energii, szybko odsuwamy głód, stres, zmęczenie.

By wszystko utrzymało harmonijny smak,
pojawia się mleko a więc białko (27%), wapń (1062 mg), witaminy.. Pełna
harmonia.

Połączenie smaku bardzo orzechowego, kakaowego i mlecznego.
Chrupiąca konsystencja cukierka i wszystko to oblane ciemną czekoladą. Szelest srebrnej owijki i „Michałki
zamkowe” najlepsze cukierki w czekoladzie słodka przekąska w podróży, panaceum na głód, stres i zmęczenie.
A także zastrzyk energii i wartościowych składników na dalszy ciąg. Nie na darmo ich imiennik, archanioł
Michał pokonał smoka..



CZY
JEST PAN
UBEZPIE
...



OPONA
...

SKLEP MOTORYZACYJNY



EEE.
TAK DROGO?



ZAWSZE
MOŻE PAN KUPIĆ
OPONĘ NA LEWO

ALE NIE
WIEM CZY MA
PAN DOBRĄ
POLISĘ NA
ŻYCIE



MIMO IŻ MA CAŁKOWICIE
STARTY BIEŻNIK, TO I TAK
ZNAKOMICIE TRZYMA
SIĘ DROGI.

NIC NIE
SZKODZI
I TAK OD
POŚLIZGU
USTRZEŻE
MNIĘ
POLISA
NA ŻYCIE

TRIUMPH