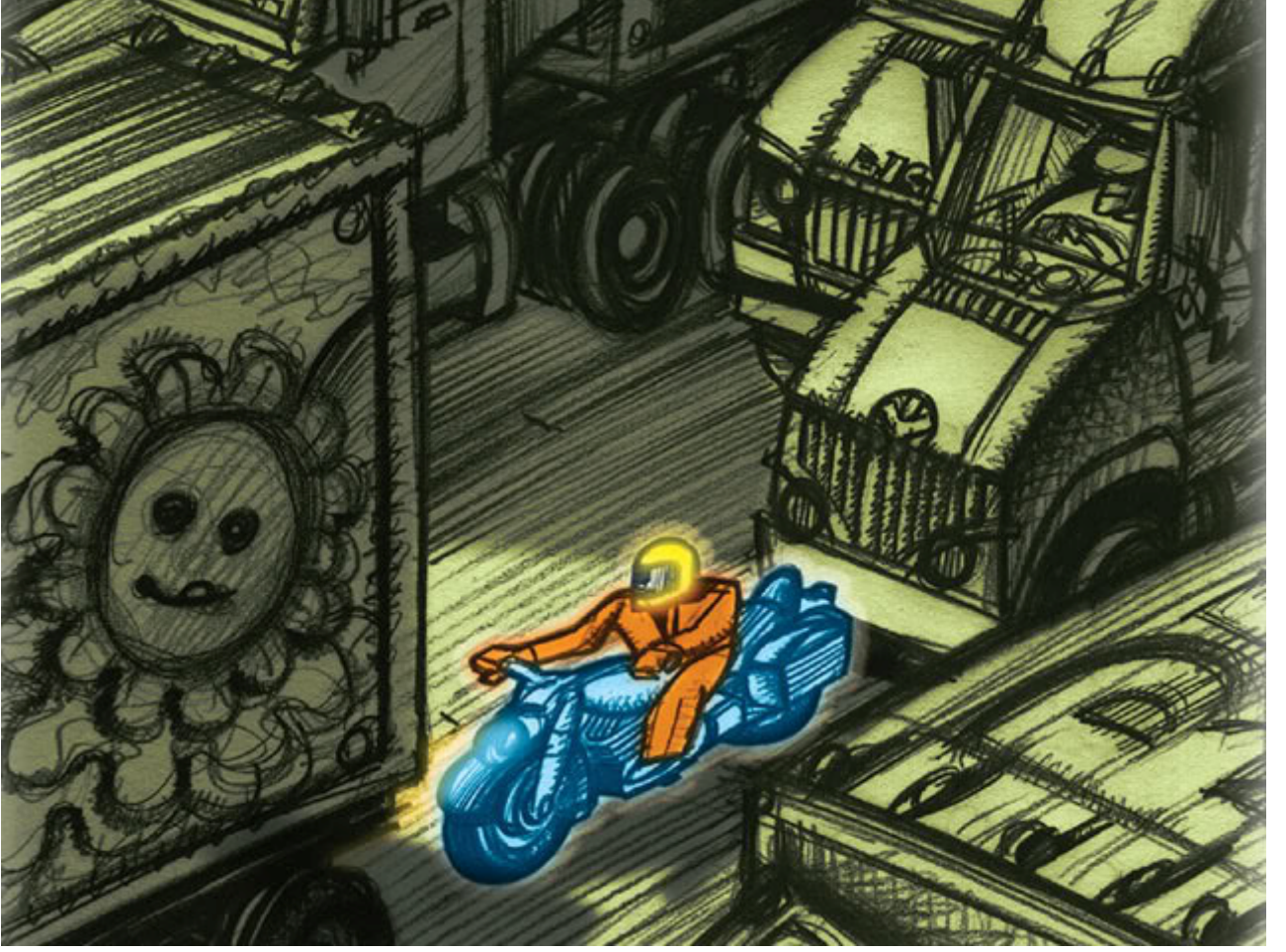


YOLLARI MOTOSİKLETLERLE PAYLAŞMAK



Motorcular değişik süratlerde sürüş yaparlar çünkü sahip oldukları sürüş tecbeleri, ustalıkları değişik seviyelerdedir. Bu yüzden araç sürücülerinin bunu bilerek, yol ve hava durumunu da dikkate alması ve onların süratlerini doğru tahmin edebilmesi gereklidir. Bazı motosiklet sürücülerinin hiç araba sürüş tecbesi olmadığını unutmamak lazımdır, bilhassa geç sürücülerin bu yüzden trafik tecbeleri de hiç yoktur. Araba sürücülerine sorun yaratacakları durumları da hiç bilmezler. Ancak bir motor ile araba arasında kaza olduğunda kim suçlu olursa olsun ciddi yaralanma riski yüksek olan taraf motosikletin sürücüsüdür.

Bu yüzden her tür otomobil, minibüs, kamyon ve otobüs sürücüsünün dikkat etmesi gereken, motosiklet sürücülerinin hayatlarının korunması amacıyla hazırlanmış acil tavsiyeleri aşağıda maddeler halinde sunuyoruz.

. Motosiklet sürücüsünü koruyan bir kaporta yoktur. Onların çok yakınından hızla sollama yapmanız araç sürücüsü olarak sizin bulunduğunuz noktadan yeterince güvenli gözükebilir fakat motosiklet sürücüsünün bulunduğu noktadan çok tedirgin edicidir.

. Motosikletlere çok yakinken korna almanız onları rktebilir belki de bu yüzden önünüze doğru kırabilirler. Genelde motorcular sizin farkınızdadırlar, siz yavaşlayınız ve hız limitleri içinde düzgün bir sürüş yapınız.

. Trafikte yanınızdan geçmekte olan bir motorcunun yolunu kesecek şekilde yanal çıkışlar yapmadığınızdan emin olunuz. Kavşakta sola dönüş yapacağınız zaman asla bir motorcunun yolunu kesmeyiniz. Kavşakta geçiş için beklerken karşı yönden gelen bir motorcunun sola yapacağı dönüşü tamamlamasını yada karşıya geçmesini bekleyiniz. Motorcunun arkasında takipteyken onu hattın dışına itmesine aynı hat içinde sollamaya kalkışmayınız.

. Park yaparken dikkat ediniz, aracınızdaki yolculardan herhangi birinin her iki tarafta da bir motorcunun olabileceği düşüncesiyle kapıları dikkatsizce açmamasını sağlayınız. Aynı şekilde sizde kapınızı açmadan önce omuz üzerinden gelen herhangi bir araç olup olmadığını kontrol ediniz.

. Motorcular yol sürüşü esnasında karşılaşılabilecekleri gizli bir tehlikeye hazırlıklı olabilmeleri açısından bir strateji ile sürüş yapmaları durumundadırlar. Bu şekilde doğru yerde ve doğru zamanda olmalarını sağlayacak manevraları yapabilecekleri onlara öğretilmiştir. Eğer yolun ortasından gidiyorlarsa biliniz ki bu sizin yolunuzu kapamak için değil ama kendilerinin diğer vasıtalarca görünürlüklerini sağlamak açısından yapılmaktadır.

.Motorcular genellikle mazgallardan, hemzemin geçitlerden ve su oluklarından uzak sürüş yaparlar çünkü bu tip demir malzemeler motorun kayıp düşmesine sebep olabilecek tehlikeli noktalardır. Yine diğer araçlarca sıkıştırılmamak için dar yollarda yol kenarlarından uzak sürüş yapmaya özen gösterirler. Bu durum yolu tıkayıp diğer araçların geçişini engellemek için değildir. Ayrıca motorcuların arabalara göre sinyal imkanları daha kısıtlıdır bu yüzden onların ne yapacaklarını anlamak için lütfen sabırlı olunuz.

. Aynalarınızdan devamlı arkanızı ve yanlarınızı hat değiştirmeden önce kontrol ediniz. Kör noktalarınızda bir motorcu olabilir. Bilhassa göbeklerde ve kavşaklarda buna ekstra özen gösteriniz. Sinyalinizi kullanmayı ihmal etmeyiniz.

. Hat aralarını bilhassa kavşak girişlerinde motorcuların ani durumlarda kaçış yapabilmelerini sağlamak açısından boş bırakınız. Çünkü motosikletler iki teker üzerinde giden araçlar olarak ani frenlemede bir araç kadar hızlı durmasını sağlayacak sert frenlemeyi yol ve hava durumları nedeniyle uygulayamayacak durumda olabilir.

. Asla motorcuların hattına giriş yapmayınız. Onların bu hattın tümüne, motosiklet sürüş dinamikleri gereği sola dönmek için önce motoru sağa yönlendirmek yada tersini yapmak zorunda olduklarını bilerek, gereksinme duyduklarını biliniz. Aynı şekilde arkanızdan yol isteyen bir motosiklete hattın tümünü boşaltarak yol veriniz. Motorun geçeceği kadar bir yarım alanı boşaltmak onların acil bir durumda motorun dengesini sağlayamama durumunda kalmalarına ve neticesinde bu hareketinizle insan hayatını riske atan bir kazaya sebep olacağınızı biliniz.

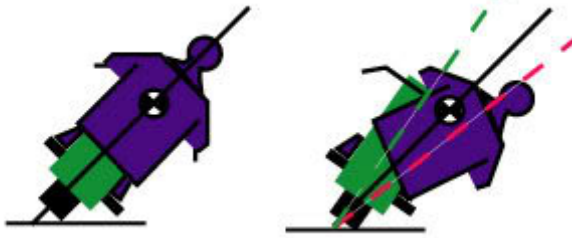
. Motosikletler küçük hacimleri yüzünden size olduğunda daha hızlı gidiyor gibi gelebilir. Yine bu küçük hacim insan gözünü yanıltarak daha uzakta hissini verecektir. Halbuki aynı noktada bir kamyon size daha küçük hacimli bir araçtan daha yakın gibi görünecektir. Bu yüzden hız ve yakınlık konusunda yanılmayınız ve kavşaklarda yol hakkı onlarda ise onların geçmelerini bekleyerek, onlar geçtikten sonra her iki tarafınızı da tekrar kontrol ederek serbest ise çıkış yapınız.

KONTRA TEKNİĞİ

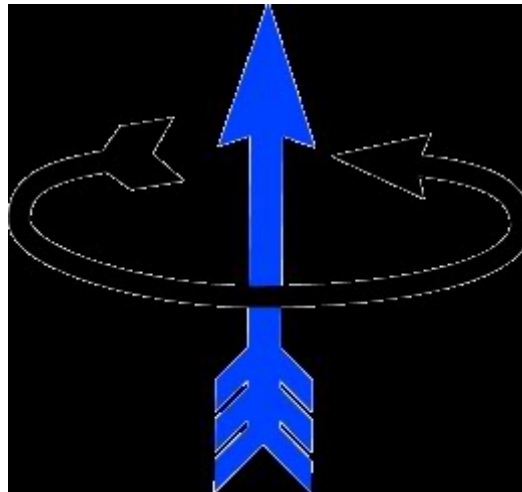


Fotoğrafta da görüldüğü gibi kontra tekniğinde sağa dönmek için sağ elcik ileri itilir, sola dönmek için sol elcik ileri itilir. Motosiklet önce döneceği yönün tersine bir yalpalanır ve sonra döneceği tarafa yatarak dönüş işlemi başlar. Bu dönüş işlemi başladığında elciğe yapılan ileri itiş hareketi gevşetilerek ön tekerin merkezine dönmesi sağlanır.

Motosiklet sürücülüğüne adımını atan herkesin öğrenmesi şart olan sürüş esas tekniklerinin başında 20km/saat hızın üzerindeki herhangi bir hızda dönüş ve manevra için uygulanan kontra tekniği gelmektedir. Motosikleti döndüren eylem sürücünün ağırlığını kaydırması değil kontra basmasıdır. Aşağıdaki grafikte pedalların yere sürtmesi durumunda beden ağırlığını yatış ekseninden biraz açığa alarak(daha sarkarak) motorun yatış eğiminin azaltılacağı(kaldırılacağı) gösterilmektedir.



Kontra tekniğin esası sola dönüş için gidonun sol elciğini ileri itmek sağa dönüş için sağ elciğini ileri itmektir. Gidonu ileri itmek, kendinizden uzağa itmek, aşağıya yere doğru bastırmak değil. Yere doğru bastırırsanız sadece gidonu eğmeye çalışmış olursunuz. Görünüşte basit olan bu teknik psikolojik nedenlerden dolayı uygulamada o kadar basit değildir. En azından uygulamalarla tekniği pekiştirip kendinize uygulamada güvenene kadar bu böyledir.



Açısal ivmelenme (jiroskop) nedir:

Ön teker döndüğü müddetçe motosikletlerin eğilimi daima dik durumda kalmak yönünde olacaktır. Ön tekerin dönmesi ile açılal ivmelenme motoru daima dik tutmak yönünde çalışacaktır. Dönen ön teker motoru yıkarı doğru dengeli bir şekilde durması yönünde zorlayacaktır. Siz kontra bastığınızda karşı yönde düzeltme gücünü uygulayan açılal ivmelenmeye karşı şayet yerçekimi güçleri sizin yönünüzde ve sizle beraber olmasa asla motoru kıpırdatamazdınız. Siz kontra basmayı geçici ve ölçülü uyguladığınız için motor düşmeyecek tam tersi dik kalma yönünde hareket edecektir. Çünkü tek başına yer çekimi kuvvetleri açılal ivmelenmenin gücünden küçüktür.



Kontra basarken yere değil de gitmek istediğiniz yöne, dönüşün içine doğru mümkün olduğunca ileriye bakmanız işinizi kolaylaştıracaktır. Bu hem beyninizin hızı algılama etkisini azaltarak sizin rahat olmanızı sağlayacak hem de potansiyel tehlikelere karşı tetikte olmanızı ve dönüş hattınızın her safhasını takip edebilmenizi sağlayacaktır. Unutmayın baktığınız objeye doğru yönelirsiniz. Bu yüzden bakışlarınızı daima gittiğiniz yere değil gitmek istediğiniz yere çevirir. Bu yer, gitmek istediğiniz yer değişken bir süreç olduğundan hedefinizin üzerine motorunuzla gelmeden bakışlarınızı yol üzerindeki bir sonraki yere, bir sonraki referans noktanıza çevirmiş olmanız gerekmektedir. Bir obje üzerinde bakışlarınız 1-2 saniyeden fazla takılı kalıyor ve bir sonraki merhaleye geçmiyorsa siz bakışlarınızı yanlış kullanıyorsunuz demektir.

Motosiklet kontra basmakla düşer mi?

Bundan kastınız lastiklerin yer tutunma güçlerinin sonuna gelip kaymasıyla düşmekse evet düşer. AMA bu çok fazla bir yatış açısı ister ve siz kasıtlı olarak motoru aşırı yatırmadıysanız mümkün değildir. Zaten pedallar, egzoz, yan ve orta sehpa ayakları siz bu traksiyonu sıfırlayarak kaymayı başlatacak yatış açılarına varmadan sizi ikaz edecektir. Bu donanımlar yeri kazımaya başlasa bile henüz siz kayma, düşme noktasında değilsiniz ve motoru kaldırabilirsiniz. Ayak pegleri yarışlardaki dönüşlerde hep yeri kazır ama siz bu şekilde dönüşler yapmaya sebep olacak kontralara başladıysanız bu yazının amacından uzaklaşmışsınız demektir.

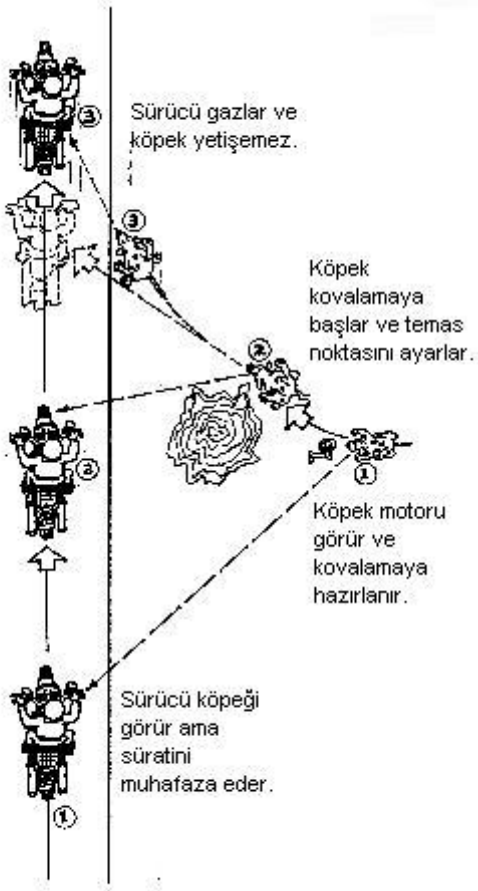
Kontra Mekanikinin Grafikle Tasviri Anlatımı:



Tekrarlarsak:

- . Motorlar ön tekerin dönmesi sonucu oluşan açısal ivmelenme(momentum) sayesinde çok dengeli olarak kabul edilen seyahat araçlarıdır.
- . 20km/saat hızın üzerinde sola dönmek için gidonun sol elciğini ileri itin, sağa dönmek için sağ elciğini ileri itin.
- . Motoru yatırmak için uygulanması gereken kontra basma gücü motoru dik durumuna kaldırmak için gerekenden daha fazladır. Motor aslında kalkma işini %100 kendisi yapar da diyebiliriz.
- . Kasıtlı yapmadıkça motoru kontrada düşürme şansınız %0.001 dir.
- . Daima gitmek istediğiniz yönün içine doğru mümkün olduğunca ileri bakmak kontra tekniğini uygulamanızı kolaylaştıracaktır.

KÖPEK SALDIRILARINI SAVUŞTURMA TEKNİĞİ



Bu başlık altında yolda karşılaşılabilecek köpeklerden bahsedeceğiz. İssiz bir yolda araba ile seyahat ederken köpek yada köpek sürüsü tarafından tacize uğramak biraz ürkütücü olabilir ama psikolojik rahatsızlıktan öteye geçmez. O da köpekleri ezmekten korkulduğu içindir. Ama motosiklette bu durumla yüzleşmek sizi öldürebilir. Bu yüzden köpek sahiplerinin köpeklerini bağlı tutmaları, başı boş ortaya salıvermemeleri ve de onları kimseyi kovalamamaları yönünde eğitmeleri gerekmektedir. Eğitilmiş köpeklerin sahipleri sorumluluk duygusuna sahip insanlardır. Saldırgan köpeklerin sahipleri genellikle kötü tabiatlı yada köpekleri ile ilgilenmeyen insanlardır. Köpeğe eziyet edilmiştir, aşırı şiddete maruz bırakılarak bilinçli olarak vahşileştirilmiştir. Tabi bazı cinslerin(pitbul, rothweiler, doberman) yapılarındaki vahşilikte ehliyetliklerine tam güvenilemeyecek türdendir. Bunun dışında cinsi ne olursa olsun patolojik olarak köpeklerinde delisi, psikopatı vardır.

Köpeklerin saldırıları genelde ön tekeredir. Küçük bir köpek dahi motorunuzun dengesini bozup sizin düşmenize sebep olabilir. Bu vahşi hayvanların avlanırken(geyik, antilop vs) hayvanı yere indirme içgüdüsünden kaynaklanmaktadır ve size saldıran evcil bir köpeğin bu temel av içgüdüsünün dürtüsüyle altında kalmak pahasına amacı motoru yere indirmek olabilir. Köpeğin niyeti öğlen yemeği olabilir.! Şaka bir yana 250-300kg bir motorun altında kalmanız hoş değildir.

Bazı köpekler bilhassa motorları tercih ederler. Bazıları itfaiye araçlarını yada postacıyı tercih edebilir. Eski motorcular köpeklerin ön tekereye yaklaştırılmaması gerektiğini bilirler. Köpeklerin nasıl düşündüğünü bilemeyiz fakat davranışlarını gözleyip bunların avantajlarını

kullanabiliriz.

Köpeklerin arasındaki büyük farklılıklar gibi elbette sürücüler arasındaki farklarda büyüktür. Bazı köpekler oyuncu olduklarından yada bölgelerini savunma güdüsüyle böyle davranırlar. Bazıları kötü muameleden yada eğitim eksikliğinden saldırganlaşmışlardır ama gelip geçenler içi tehlike arz ederler. Vahşi bir köpek ise dişlerini öne çıkarır ve karnından hırlar. Gerçek tehlike budur. Ciddi yaralar açabildikleri gibi kuduz mikrobu taşımaları tehlikesi de mevcuttur.

Saldırgan köpekler genellikle sahiplerinin köpeklerine yeterli ilgiyi göstermeyip başıboş saldırdığı eğitimsiz köpeklerdir. Zamanla çoğalarak sürüler oluşturlar. Başıboş köpek sürüleriyle karşılaşıldığında ise yaklaşmalarına izin vermeden, onlarla temasa girmeden uzaktan geri dönmenizi ivedilikle tavsiye ederiz.

Köpeklerin motora olan ilgilerini veya hamlelerini hangi psikoloji ile yaptıklarını onların beden duruşlarına bakarak anlayabiliriz. Buna göre de hangi taktikleri uygulamamız gerektiğine karar verebiliriz.

Her şeyden önce köpekler kendi bölgelerinin sınırları konusunda çok hassastırlar. Burada köpeklerde mantık olamayacağı için içgüdüler devrededir. Başı boş bir köpek 7 metrelik bir alanı kendine bölge seçerse bunun kritik merkezi 2-3 metredir. Köpekler kendi aralarında birbirlerine karşı baş kaldıran, teslim olan, saldırgan, korkan şekillerde davranışlar geliştirirler. İşte biz bu beden dillerini okuyarak onların niyetlerini tahmin edebiliriz.

. Köpek dikleşmiş bir duruşla devamlı kuyruğunu sallayarak havlıyorsa oynamak istiyordur.

. Başını gözleri başka tarafa çevrili vaziyette yere doğru düşürüp, kulakları arkaya doğru ve kuyruğu yerde ise teslimiyet göstermektedir. Ama kritik bölgesinin merkezine girerseniz korkarak saldırganlaşabilir. Isırabilir. Bunu işareti de kulaklarını geri itmek ve kuyruğunu bacakları arasına almaktır.

.Baskın köpek ise, çayırını korumak maksadıyla gövdesinin ön kısmını yukarı kaldırır, kulakları ileri doğrudur ve kuyruğu havadadır. Otoritesine dikkat etmeniz maksadıyla gözleri hiç kırılmadan sizi süzer ve derin göğüs hırlamasıyla ciddiyeti konusunda sizi uyarır.

. Saldırgan bir köpeğin bölgesi tehdit altına girerse ön patilerini toprağa sağlamca yerleştirir, üst dudağını kaldırarak dişlerini sergiler, kulak ve burnunu bariz bir şekilde ileri çıkarır. Ensesindeki tüyleri kaldırır, kabartır. Gözlerini çevirir işte o an sizin bölgesinden çıkmanız için iyi bir fırsattır aksi takdirde ciddi sorunlar yaşarsınız. Bölgesini derhal terk ediniz hatta görüntü alanını terk ediniz. Eğer cadde de saldırgan bir köpekle karşı karşıya gelerseniz göz temasından kaçınınız, sessiz kalın ve mümkünse başınızı eğerek sessizce geri çekilin ama kaçmayın. Korktuğunuzu belli etmeyin ancak küçük diye de köpeklerle yüzleşmeye girmeye kalkmayınız. Tabi yaralarınızı yalamak niyetinde değilseniz.

Köpeklerin görme ve duyma duyguları çok iyidir. Bu yüzden oyun amacındaki bir köpek genellikle bir aracın yada çalının araksına saklanarak son deparını attığında sizinle teması sağlayacak hesaplamalarını kendince yapar. Oyunun kuralı gelen vasıtanın süratini hesaplamaktır. Yayalarla ilgilenmezler çünkü yavaş şeyleri yakalamak eğlenceli değildir. Yakalama anında şansınız varsa tekmeleyebilirsiniz ama unutmayın köpeklerin refleksleri de sizden iyidir. Ve eğer bu köpek bölgesini koruyan bir köpekse ona etinizden sunmuş

olursunuz. Deri giysilerinizin köpeğin çenesiyle baş edemeyeceğini bilmenizde fayda vardır.

Yapmanız gereken süratinizi düşürmek yada en azından muhafaza etmek, köpeğin hareketlerini peri ferik bakışlarınızla takip ederek tam ön tekere hamle yapacağı anda gazlamaktır.

Bunun için:

- . Köpeği önceden görmemiz gerekir. Çalılara, gölge alanlara dikkat edin.
- . Gurup sürüşü yapıyorsanız bu yavaşlama/hızlanma problem olacaktır.
- . Her gün yolunuzun üstündeki aynı köpeğe aynı taktiği uygulamak zamanla bu köpeğin kendini bu taktiğe uyarlaması demektir. Bu durumda o bölgeden geçmeyin, ilgililere yada sahibi varsa sahibine konuyu iletin.
- . Yavaşladığınızda motoru bağırtmadan vites düşürünüz ve pozitif gazlama noktasına kadar gazın boşunu alınız çünkü gazladığınız anda motor gerekli deparı atmazsa, teklerse hele motoru stop ettirirseniz kötü olur. Boşta yada vites de ama gaz kesilmiş motor kendi süratiyle yol alır şekilde asla köpekle temas noktasına doğru yaklaşmayınız.

Yaşadığınız toplumda çok köpek varsa üzerinizde köpek kaçırcı sprey taşıyın. Elektronik köpek kaçırcı aletlerde vardır. Bunu en iyi postacılar bilir. Onlara sorun. Sulandırılmış amonyaklı sularda işe yarayabilir. Hatta köpeğin idrar bıraktığı yerlere amonyaklı su dökerseniz onun kokusunu yok ederek köpeğin bölgeyi kendi bölgesi olarak algılamasını sağlayan koku işaretini ortadan yok kaldırabilirsiniz. Ama amonyaklı suyunuzun üzerine idrarını tekrar bırakarak sizinle iddialaşacak köpeklerde olacaktır.

Köpek tarafından ısırıldığınızda kuduz tehlikesi olabileceği ihtimalini göz ardı etmeden bir hastaneye başvurarak gerekli tedavileri mutlaka yaptırınız. Isıran köpeğinde karantina altına alınıp kuduz testleri bitene kadar gözlem altında tutulmasını sağlamak için ilgili mercilere durumu derhal rapor ediniz. Bekli de köpekli bölgelere sürücülerini ikaz levhaları konması güvenlik açısından yerinde bir davranış olur.

Tercüme edenin notu: Yaya durumda iseniz kaçmak yanlıştır. Köpek insandan hızlıdır. Korktuğunuzu belli ederseniz köpek daha çok saldırır. Göz göze bakmadan yere çömelip, yerden taş alıp atıyormuş gibi davranmak genellikle köpeği kaçırabilir. Ama sadece şehirdeki köpeklerde denenmiştir. Kırsal alanlardaki çoban köpekleri veya mecralardaki başıboş köpeklerde denenmemiştir. Oralarda kuvvetli bir hisle bence işe yaramaz. Ben şahsen denemem. Hatta bölgelerini koruyan çoban köpeklerine başlarında çobanları yoksa yaklaşmadan geri dönün derim. Yüz yüze saldırıya maruz kalırsanız el ve kollarınızla hayati yerlerinizi kapatın.

KAFA SALINIMI(TANK SLAPPER)

Tankslapper

Kafa salınması(Gidon vurma) çok ürkütücü bir deneyimdir. Bu olay bilhassa sert yay ayarlı spor motorlarda görülür. Ön tekere arka arkaya sert vuruşlar yapan kasisli yollarda gazlarsanız bu darbeler ön çatalların çöküğü yerde sarması ve iniş çıkış hareketlerini kesmesiyle oluşur. Geri sekme sönülmesi ayarlarının fazla ayarlanmış olması durumu tetikleyen sebeplerdir. Ön

teker havada kalır, yerle temas kaybolur(airborne). Tekerlek bir tarafa savrulur, sonra ikinci sekme gelir ve diğer tarafa savrulur. Yere her vuruşta diğer tarafa savrulur. Eğer gidon amortisörü bu durumu dengeleyemezse salınım artar, kuvvet kazanarak bir taraftan diğerine hareketi hızlanır. Bu hareketin sertliği elcikleri elinizden alabilecek ve ayaklarınızı pedallardan atacak oranlara ulaşabilir. Gerisini siz düşünün.

Gidon amortisörü kullanmanız önerilir. Birçok spor motorlar bu amortisörle imal edilir. Yoksa siz taktırın. Ancak bunu takmanız her şeyin hallolduğu anlamına gelmez. Şayet gidonu normal dönebilecek oranda dengeli tutmak için taktığınız gidon amortisörünün, varsa ayarını sürekli ayarlamak mecburiyetinde kalıyorsanız motorunuzun şasesinde bir problem var demektir. Çok sıkı ayarlanmış gidon amortisörü ile motor bilhassa yavaş dönüşlerde hat tutmayacaktır ve yüksek süratli dönüşlerde salınmaya girecektir. Bu durumda gidon amortisörünün ayarını biraz gevşetip etkisine bakınız.

Vücut duruşunuzun kafa salınmasının başlaması üzerinde etkisi vardır. Yüksek süratlerde dik vücut duruşunu muhafaza etmek ağırlığı arka tekerle aktararak önün hafiflemesine, bilhassa gaz verildiği anlarda, sebep olur. Ayrıca dik vücut duruşu elcikleri daha sıkı tutmanız demektir ki buda elciklere daha fazla ivme vermek demektir. Tabi buda ön tekerin yerden sağa sola sekmesini, sallanmayı artırıcı yönde besleyecektir. Ön, tekerden gelen darbeleri dengelemeye çalışırken sizin elciklere baskı yapmanız motor geometrisinin durumu düzeltmeye çalışma hareketini olumsuz etkileyecektir. Salınmanın önlenmesi, başlamaması için en iyi davranış gaz verdiğinizde elcikleri baskısız tutmanızdır. Üzerlerine baskı yapmayınız. Ağırlığınız pedallarda olsun. Tankı dizlerinizle sıkıca tutun, ağırlığınız olabildiğince önde olsun. Pedallara ağırlığınızı vermek sizi öne alacaktır. Tankı dizlerinizle tutmakta motorun dengede kalmasını sağlayacaktır.

Kafa salınması başladığı zaman elciklere yük bindirmeyin, bastırmayın yada salınmayı durdurmak için herhangi bir şekilde gidona baskı uygulamayın. Bu salınmayı daha da artırır. Yapacağınız şey elcikleri gevşek tutarak motorun bu salınmayı dengelemesine izin vermektir. Siz gidon amortisörünün görevini yapmaya kalkarsanız durum daha da kötüleşecektir.

Gönderen: ALFA Zaman: [13:53 0 Yorum](#)  [Bu kayda verilen bağlantılar](#)
[Bunu E-postayla Gönder](#) [BlogThis!](#) [Twitter'da Paylaş](#) [Facebook'ta Paylaş](#) [Google Buzz'da Paylaş](#)

Etiketler: [kafa salınımı](#), [tank slapper](#)

Tepkiler:

[MOTOSİKLETTE DENGE VE YÖNLENDİRME](#)

Denge:

Düz bir hatta, karşı rüzgarlar yokken motor ve sürücünün birleşik yer çekimi kuvvet merkezini ön ve arka tekerin yerle temas ettiği yüzeyleri birleştiren çizgiye(wheelbase) dik tutulmasıdır. Motor yatmaya başlarsa bunu düzeltmenin iki yolu vardır. Bu tekniklerle yer çekim merkezi bileşik noktasının altındaki lastiklerin yerle temas yüzeylerini birleştiren çizgi üzerine tekrar getiririz:

- 1) Yer çekim merkezini yeni temas yüzeylerini birleştiren çizgi üzerine çekmek.
- 2) Temas yüzeylerini birleştiren çizgiyi yeni yer çekim merkezi noktasının altına getirmek.

Lastik temas hatlarını birleştiren çizgi üzerine bedeninizi eğerek yer çekim merkezini tekrar bu çizgi üzerine getirirsiniz. Bu buzlu bir yolda yürürken kayan bir insanın bedenini üst tarafını gayri ihtiyari kayma yönünün tersine eğmesi ile aynı prensibe dayanır.

İkinci usul yani çizgiyi yeni yer çekim merkezinizin altına getirmektir. Buda motoru yöneltmek yapılır. Motor sola yatmaya başladı diyelim bu durumda yer çekim merkezi temas alanlarını birleştiren çizginin soluna kaçacaktır. Dengeyi düzeltmek gidonu temas yüzeylerini birleştiren çizgisinin soluna çevirerek yapılır, motorun önü sola gider ve motor sola kaçır. Yer çekim merkezi ile yer temas yüzeylerini birleştiren çizgi üst üste geldiğinde ise denge tekrar sağlanmış olur. Buradaki dengelem unsurlarının etkisi süratle paralel olarak artar veya azalır. Yavaş süratlerde motoru sağa sola saptırmak daha kolay yüksek süratlerde atıl kütle devinimi daha fazla olacağından daha zordur ve daha fazla kuvvet uygulanması gerekir. Atıl kütle devinimi hem kütle ve hem de hızla bağlıdır. Kütle büyüdükçe oda büyür veya kütle aynı kaldığı halde hız artarsa onunda etkisi büyür. Bu yüzden hafif motorların yönlendirilmesi ve dengelenmesi daha kolaydır.

Ön tekerin yere temas yüzeyi motorun dengesinde önemlidir. Bu alan arttıkça motorun dengesi de artar. Trail denilen bu alan şekilde gösterilmiştir. Ancak bu yüzeyin büyümesi yönlendirmeyi yavaşlatacaktır.

Şimdi bu şu demektir:

Motorun gidonuna herhangi bir güç uygulamasanız bile hareket halindeki bir motoru sola yatırdığımızda ön teker kendiliğinden sola dönecektir. Bu dönme işi süratiniz ne kadar fazla ise o kadar çabuk olacaktır ve üzerindeki güçte o kadar artacaktır. Bu fiziksel olgu yelkenli teknelerde kullanılan rüzgar gülünün rüzgarın sürati arttıkça daha kararlı bir şekilde rüzgarın içine dönmesi ile aynı prensiptir.

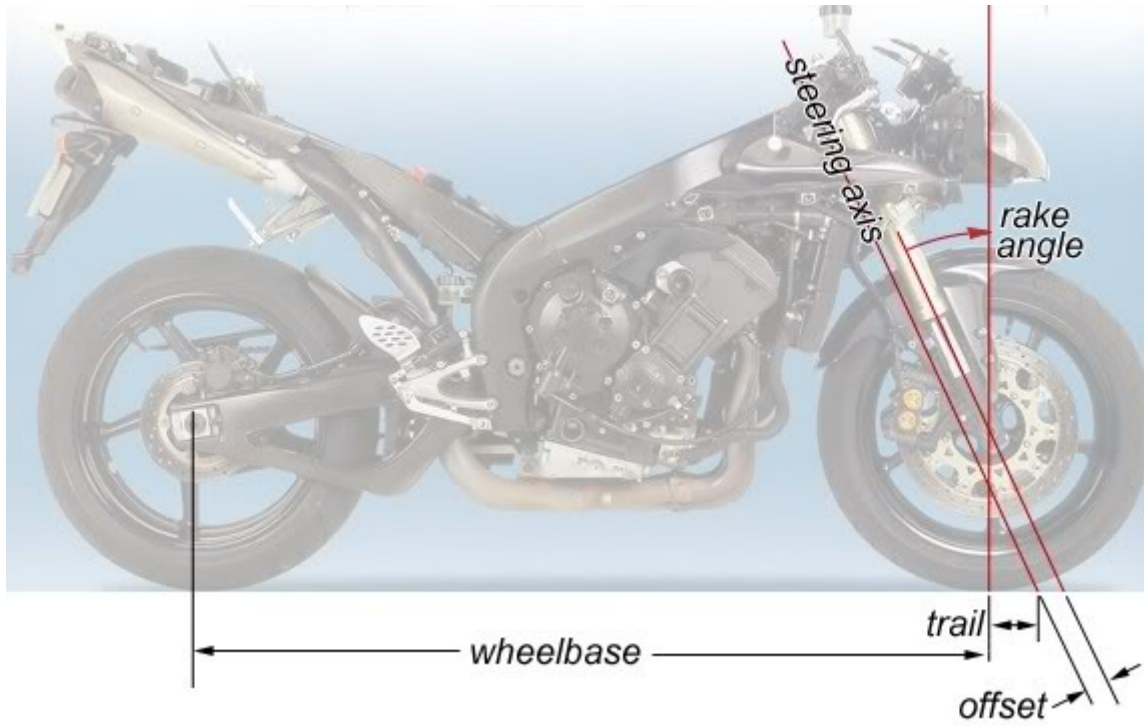
Jiroskopik güçler dediğimiz tüm motordaki dönen parçaların merkezden dışa olan açılma ivmeleri motorda oluşan her yatma hareketine karşı bir direnç gösterirler. Bu dönen parçaların hızları arttıkça (sadece tekerlekler değil, şaft, zincir dişlileri, rulmanlar vs) bunların açılma ivmeleri de artacağı için motorun yatma eğilimine karşı dirençleri de artacaktır. Motorun hızı arttıkça da bu parçaların hızları artar dolayısıyla yüksek hızlarda motoru yatırmak için daha fazla ve daha sürekli güç uygulanması gerekir.

Jiroskopik(denge çarkına ait) devinim olarak bu bilince yansıyan olay daha düşük süratlerde de (yürüme hızlarında) vardır. Zayıf bir etki olmasına karşın motor yatmaya başladığında gidonu düzeltmeye çalışır. Bu olgu bir düzlemde dönmeye çalışan denge çarkının gücünü denge çarkının aksına 90 derece bir düzlemde(offset) döndürmeye çalışır. Ama yürüme hızlarında bu etki sola yatan bir motoru düzeltmeye yetmez. Böylece sola yatmaya meyil eden bir motoru gidonu çeyrek sağa çevirerek dengeleriz. Düşük süratlerde motoru dengede tutmak için yaptığımız gayri ihtiyari gidonu sağa sola çevirme hareketi aslında bu güce destek olmak içindir. Yani sola yada sağa yatmaya meyil eden motoru bu süratlerde devinim yetersiz kaldığı için biz gidonu ters yönde çevirerek dengeleriz.

Özetlersek:

- . Dengelemede atıl kütle etkisi hız arttıkça artar..
- . Lastik yerle temas alanının (yönlendirme geometrisi) hız arttıkça dengeleme etkisi artar.
- . Jiroskopi dediğimiz denge çarkının dengeleme etkisi hız arttıkça artar.

Not: Tabii bu madalyonun diğeri yüzü de motorun hızının arttıkça dönüş yönlendirmesinin zorlaşmasıdır.



Wheelbase: Aks açıklığı, Steeringaxis: Yönlendirme eksen

Dönüş yönlendirmesi:

Her dönüş motor üzerinde motoru dönüşün dış yönüne yatmaya yönelten merkezkaç kuvveti oluşturur. Bu merkezkaç kuvvetini dengelemek için yer çekim kuvveti merkezinin dönüş içine karşı denge unsuru olarak taşınması gerekir. Sola dönüş sola yatış ister, sağa dönüş sağa yatış. Bu yavaş hızlı tüm yürüme hızı üzerindeki sürüşler için geçerlidir.

Bunu nasıl gerçekleştiririz?

Amaç düz sürüşten dönüşte dengeye geçmektir. Yatmak demek birleşik çekim noktasını dikey altındaki temas çizgisinde kayırmaktır. Örneğin düz giderken sol gidon elciğini ileriye itersek ön tekerin önü sağa bakar. Bu durumda sürücünün ve motorun ağırlığı yerdeki dayanaklarının (lastik temas yüzeylerinin) solundadır. Ağırlık solda olunca motor sola yatar. İşte kontra tekniği dediğimiz, aslında ön tekerin önünü döndürdüğünüz yönün aksine döndürmektir. Bu yüzden sola dönüş için ağırlıkların sola kayması için sol elcik ileri itilerek ön tekerin burunu sağa baktırılır. İşin olağan dışı görünmesinin altında yatan yalın gerçek budur.

Elciğe uyguladığınız baskı ne kadar sertse dönüş o kadar hızlı olur ve elciği ne kadar uzun iterseniz yatış açısı da o kadar fazla olur.

İstediğiniz dönüş çapına ulaştığınızda elcik üzerindeki kontra baskınızı azaltın. Motosiklet dönüş geometrisi, lastik profili ve diğer faktörler motoru dönüşte dengeli tutacaklardır. Bazı faktörlerin var olmasıyla dönüşte motorun dengesinin sağlanması için elciğe kontra basılması

gerekmeyebilir. Denge bir kere sağlandıktan sonra ön teker dönüşün belli derecelerine kadar dönecektir.

Ön tekerin önünün dönüşün tersine dönmesi sıfır hıza kadar esas olarak geçerlidir. Yüksek hızlarda dönüş açısı kendini ayarlamaya meyillidir. Düşük hızlarda dar dönüşlerde kendini ayarlama olmayabilir. Bu yüzden bir kere dönüş başladığında dönüşü devam ettirmek için elciklere baskı uygulamaya devam etmek durumundasınız. Dönüş esnasında hat değiştirmek isterseniz dönüş çizgisini daraltmak için iç elciğe baskıyı artırarak, açmak isterseniz dış elciğe kontra basarak yapabilirsiniz.

Bir motoru diğer bir motordan daha iyi dönüş yapabilen bir motor yapan sebep nedir?

Kafa açısı(Rake Angle) resimde de görüldüğü gibi kafa takımının tüplerinin aks merkezinden geçen yere dikey doğruyla yaptığı açıdır. Kafa açısı büyüdükçe ön tekerlek motordan uzaklaşacaktır.

Lastiğin yere basma mesafesi(Trail) kafa açısı büyüdükçe yada sürücü ağırlığını öne kaydırıldıkça artacaktır. Aks merkezinden yere dik doğrultuda geçen çizginin yerdeki temas noktası ile kafa takımı tüplerinin yerdeki temas noktası arasında kalan mesafedir.

Kafa açısı büyüdükçe lastik yere temas mesafesi büyür ve motorun düz yol dengesi artar, viraj dönüş kabiliyeti düşer. Ters durumda; kafa açısı küçüldükçe ön teker motora yaklaşır, lastik yerle temas mesafesi azalır ve motorun viraj dönüş kabiliyeti artar ama düz yolda ki dengesi azalır.

Gezi Tipi Motorlarda:



Kafa açısı(Rake-Kaster): 32 derece

Yer temas mesafesi(Trail): 15.2cm

Aks açıklığı.: 171cm

Sonuç: Bu motor düz yolda daha dengeli ama dar açılı dönüşlerde nispeten daha dengesiz olacaktır. Uzun aks mesafesi de düz yol sürüş dengesi için artı katkı yapacaktır. Turing, cruiser tipi motorlar böyledir.

Spor

Motorlarda:



Kafa açısı: 24 derece

Lastik yere temas mesafesi.: 9.5cm

Aks açıklığı(Wheelbase): 139cm

Sonuç: Bu motor bir turing den yada cruiser den çok daha çabuk ve keskin açıyla dönüş yapabilecektir. Ama bir cruiser yada turing kadar düz yolda dengeli olmayacaktır. Kısa aks açıklığı da bu yönde etki yapacaktır. İyi dönüş ama buna karşın nispeten kötü düz yol dengesi.

TEMEL PİST YARIŞ TEKNİKLERİ

Temel Yarış Psikolojisi

1. Yarışta öne geçebilmek için önceden bunu planlamış, tüm stratejinizi seçmiş ve tüm olayı zihninizde netleştirmiş olmalısınız.
2. Yarış esnasında diğerlerinin değil tamamen kendi sürüşünüz üzerinde konsantre olmalısınız çünkü diğerlerinin sürüşü üzerinde herhangi bir kontrolünüz yoktur sadece kendi sürüşünüzü kontrol edebilirsiniz. Rakiplerinizin kimliklerine fazla takılmadan yarışın kendisine konsantre olmalısınız. Önemli olan sizin startla birlikte kendinizi nasıl hissettiğinizdir. Doğru şekilde yarışmanız doğru sonuçlara ulaşamazsınız. Özetle sadece kendinize konsantre olun.

Rakiplerinizin bir şampiyon yada size göre bir bir çaylak olması çok fark etmez. Neticede bu bir yarıştır. Zihninizi çok doldurmak sizi hedefinizden uzaklaştırabilir. Siz yarışa ve kendinize konsantre olarak en iyinizi yapabilirsiniz.

PİST SÜRÜŞÜ

1. Süratinizi maksimum çoğaltarak artırın.
2. Dönüş için, frenleme için ve apeks noktası olarak kullanmak için referans noktalarınız olsun.
3. Görüşünüzü öne giden bir yola odaklayın.
4. Çıkışlarda kırmızı motor devir göstergesi hattını %60-80 oranında kullanacak bir vites seçin.
5. Motorla ve gidonla gevşek olun. Sert olmayın.
6. Dönüşler için beden pozisyonunuzu erken alın.
7. Köşelerde hafifçe ve rahatça sarkın.
8. Motorun etrafındaki hareketleriniz bacaklarınız vasıtasıyla olsun, kollarınız vasıtasıyla değil.
9. Yeni bir pisti öğrenirken yavaş gidin. Önce akışı kavrayın.
10. Islak zeminde kumandalarla süper hassas olun.
11. Daima pedallara ayaklarınızın ayaları ile basın.
12. Virajlara girerken iç pedala ağırlık verin.
13. Apekte ve çıkarken dış pedala ağırlık verin.
14. Mükemmel tatbikatlar mükemmel kaslarınızın hafızasına yerleşmesi demektir.
15. Arka freni ihmal edin.
16. Pistte mümkünse önceden yürüyüşler yapın.
17. Erken apekslemeden kaçının mümkün olan her yerde geciktirilmiş apeksleme yapın.
18. Apekse yaklaşırken mümkün olan en kısa zamanda doğal gazlamaya geçin. (Pozitif gazlama başlangıç noktasına kadar gazın boşunu alın).
19. Viraj çıkışlarında düzenli ama güçlü bir pozitif gazlama yapın.
20. Dönüşlerde beden hareketleriniz küçük ve düzgün olmalıdır.
21. Hızlandıkça duruş mesafeleri katlanarak artar.
22. Kalçalarınız, elleriniz ve ayaklarınız vasıtasıyla şasenin verilerini dinleyiniz.
23. Motoru dönüşe yatırdığınızda frenleri sıkmayı hafifletin.
24. Bölümler halinde frenleme yapınız; ilk olarak %10(şasenin yerleşmesi için), sonra %75(sert frenleme), sonra %15(apekse doğru düzenli gevşetme).
25. Sert frenlemenin öbür yaşama geçip Tanrının huzuruna çıkılmadan yapılması gereklidir.
26. Sollama ipucu: Frenleri erken bırakın ve dönüşün içine biraz fazla hız taşıyın.
27. Frenleri esas olarak sıkıştırdığınızdan daha yavaş bir tempoda bırakın.
28. Bacak ve karın kaslarınızı kuvvetlenmesi için bisiklet kullanın. Bu sizi daha iyi bir motor sürücüsü yapacaktır.
29. Her durumda kontrolü elinizde tutarak paniklemeleri kontrol altına alın; kendinizin rahatlıkla yapabilme sınırlarınızın ötesine geçme eğilimlerinize karşı koyun.
30. Ortalık çok ısınrsa gitmek istediğiniz yere bakın, gevşeyin ve dönüşü yapmaya yönelin.
31. Çok fazla kapanma eğilimleriniz olursa buna karşı koyun; daha ileriye görmeniz için daha dik oturmanız gerekir; bu frenleme ve dönüş noktalarınızı tespit etmenizi sağlar.
32. Çarparsanız motordan yükselerek açılın. Bu motorun sizi fırlatma direncini azaltır ve takla atmazsınız.
33. Vites kaçırırsanız önce üst vitese atın, sonra tekrar azaltmaya başlayın.
34. Bu teknikleri pist dışında ve yeterli koruyucu donanımlar olmadan asla denemeye

kalkmayın.

PİST DÖNÜŞ TEKNİKLERİ: DÜZ HATA KARŞI FREN İZİ

Fren izi(trail braking) hakkında ne düşünüyorsunuz?

Her şeyden önce bunu anlamamız önemli. Esas olarak sürücü ön freni dönüşün içine sokar ve dereceli olarak frene uyguladığı baskıyı azaltarak bırakarak yatış açısını artırır.

Klasik teknik dönüşe başlamadan frenlemenin bitirilmiş olmasıdır. Bu kolay ve güvenli olan tekniktir. Çünkü traksiyonun idaresi kısmını iki safhaya ayırır. Frenleme ve dönüş. Bunu yaparken de tekerlerin traksiyon güçlerini ya biri yada öteki için kullanır. Buda lastiklerin traksiyon(yer tutunma gücü) güçlerinin üzerinde aşırı yüklenmesi riskini azaltır.

Fren izindeki baş problem traksiyonu hem fren hem de dönüş güçlerinin birlikte kullanıyor olması nedeniyle mevcut yol tutuşunun aşılmasıdır. Lastikler frenleme, hızlanma ve yavaşlama için belirli bir tutunma miktarına sahiptir. Bu üçünü birbirine bağlarsanız o zaman toplam traksiyon kapasitesinin teknolojik yeniliklerle artırılması gerekir. Bunun dışında eğer sert dönüşler yapıyorsanız yavaşlamaya fazla traksiyon kalmaz yada tersi.

Öyleyse fren izi tekniğini niye kullanalım?

Frenlemeyi dönüşün içine taşıdığınıza göre daha geç olarak frenlemeye başlayabilirsiniz demektir, virajlara daha hızlı girebilirsiniz ve sizinle başa baş süren diğer yarışçıyı geçersiniz. Böylece dönüşün ortasında rakibinizi bloke ederek sollamış olursunuz.

Şimdi ne olur ne olmaz diye bu yarış tekniğinin neden yollarda kullanılmaması gerektiğini açıklayalım:

- . En başta bu tekniği uygulamak nokta konsantrasyonu, hatasız ustalık ve tam uygun yol ve motor şartları ister. Aksi takdirde can yakar.
- . Bir kere pistlerde karşı yönden gelen bir trafik yoktur. Ayrıca dönüşün görünmeyen bölümleri yoktur. Farz edelim var bu kere de orada sizi park etmiş araç, hayvan veya taş, yağ birikintisi vs gibi bir tehlike bekliyor olamaz.
- . Saniyenin yüzde biri zamanla öne geçmeniz diye bir derdiniz yoktur.
- . Karşı hatta savrulursunuz. Karşı yönden gelen bir araç sizi panikleterek hedefe kilitlemenize sebep olabilir.
- . Frenler sıkılı olarak motoru keskin dönüşe yöneltmek çok zordur.
- . Yol ve lastik durumu yarışlardaki traksiyon yeteneklerine kıyaslanamayacak oranda düşük olduğundan çok fazla kayabilir hatta yol dışına savrulabilirsiniz.
- . Şayet bunu yolun dış kenarına doğru yaparsanız(sola dönüşlerde) doğrulmak ve gazlamaktaki bir gecikmeniz geç frene başlayarak viraja hızlı girmenizin avantajlarını alıp götüreceği gibi gevşek stabilize alana lastiği kaçırsanız bu kaza demektir.

Peki bu tekniği yarışçı olmayanların bilmesi neye yarar?

Normal dönüş “yavaş gir hızlı çık” sloganı ile özetlenen önceden fren yap, virajın içine bak, hattını seç, frenleri bırak ve kontra basarak, iç pedala ağırlık vererek ve dış dizle tanka ters taraftan basarak dönüşe başla virajın tam ortasına gelince ters kontra ile beraber dış pedala

ağırlık kaydır, motoru doğrult ve çıkışı görünce hızını artırarak virajdan çık şeklindedir.

Tam virajın ortasında başı boş dolaşan bir büyükbaş hayvanla karşılaşırsanız ne olur?

Şayet hızınızı yeterince düşürmüş ve nispeten az bir yatış açısıyla düz bir hat seçmişseniz kontra basıp engelin çevresinden dolanma şansınız vardır.

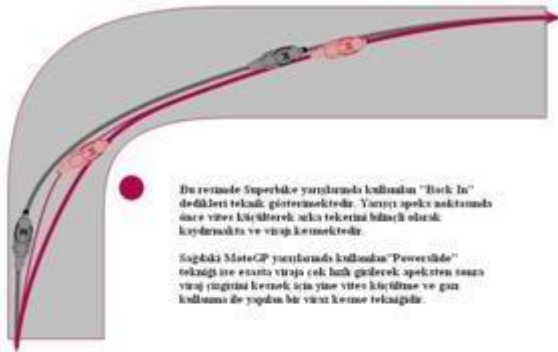
Şayet fren yapmanızı gerektirecek bir süratte ve yatış açısında iseniz frenlere çok hassas bir şekilde hissederek kademeli olarak basın. Çok sert ön fren motoru birden çok çabuk doğrultacaktır. Bunu yapmayın. Şimdi hassas yapılan frenle motor doğrultu ve siz dönüşü tamamlamak için pozitif (dönüş yönünde) kontra basmak mecburiyetindediniz. Burada dikkat etmeniz gereken nokta frenleri kontra basmadan evvel birden bırakmamanızdır. Kademeli olarak bırakmalısınız aksi takdirde ön süspansiyonu aniden boşaltmış olursunuz. Bu ani yük boşalması da hala dönüşte olduğunuzu düşünürseniz motoru dönüş içine devirebilir.

Pist dışında bu tekniğin duruma özel kullanımı:

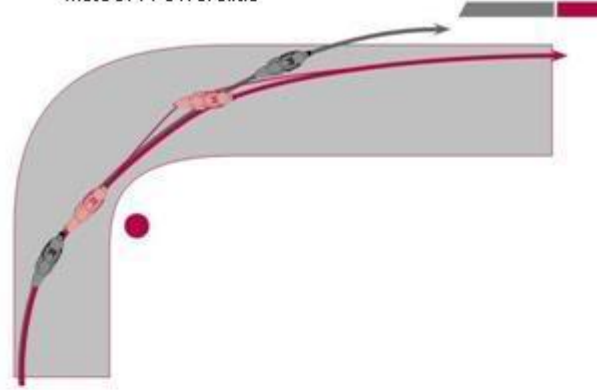
Dönüş esnasında dönüş çizginizi, dönüşün ortalarında bir noktada değiştirmeniz gerekirse bu teknik orada işinize yarayabilir. Çok ani ve beklenmedik engellerin dönüş çizginizde belirmesi neticesi çizginizi bu teknikle değiştirebilirsiniz ama yeterince ustalaşmışsanız. Aksi takdirde motoru doğrultup tarlalara dalmanız en doğrusudur.

Fren izi tekniğinin dışında 3 yarış dönüş tekniği daha vardır.

Superbike: Back in



MotoGP: Powerslide



1. Drift: Bu aslında teknik olmayıp lastiğin yumuşak dokusunun doğal olarak virajlarda gözle görülmeyen viraj dışına doğru yanal bir kaymasıdır.

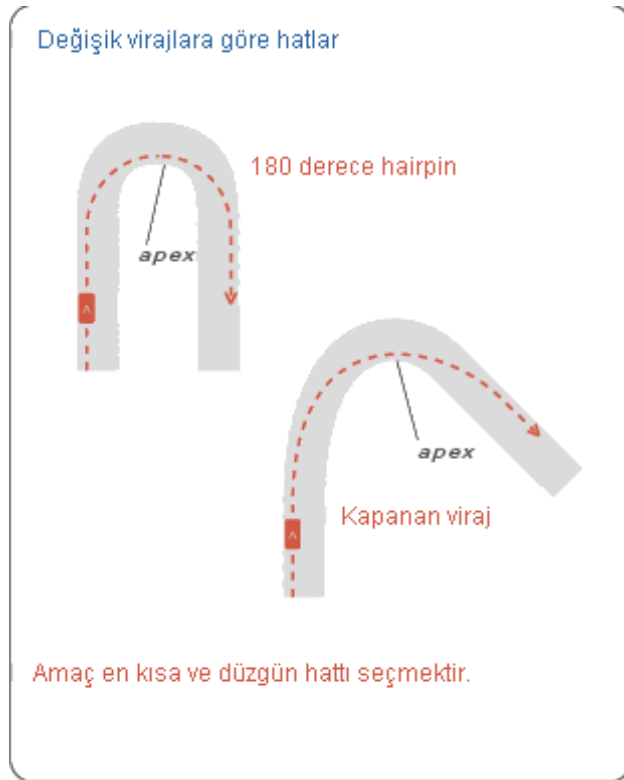
2. Back in: Geç dönüşe başlamak için dönüşe başlarken arka tekerin gaz kullanılarak dışa kaydırılarak dönüş çizgisini kısa kesmek için yapılır. Tamamen gaz kullanma ustalığı ile vites küçülterek yapılır ayrıca sürücüler bedenlerini viraj içinde tutarak motoru dengelemeye çalışırlar. Hata high-side kaza demektir. Superbike yarışlarında kullanılır. Moto GP de kullanılmaz.

3. Power slide: Apeks geçildikten yada tam apeksle(virajın ortasında doğrultma yapmayla) birlikte gaz açılarak yapılır. Moto GP yarışlarında viraj dönüş hızları ve motor güçleri daha fazla olduğu için dönüşün çıkış safhasında fazla açılmaya başlayan sürücü gaza daha yüklenerek arka tekeri patinaja sokar. Bu da motorun arka doğrultusunu viraj dışına çevirerek sürücünün viraj dönüş çizgisinden açılmayla olan fazla dışa kaçışı önler. Hata high-side kaza demektir. Bu teknik Superbike da kullanılmaz. Bu teknik için bazen "drift" sözcüğü de kullanılmaktadır.

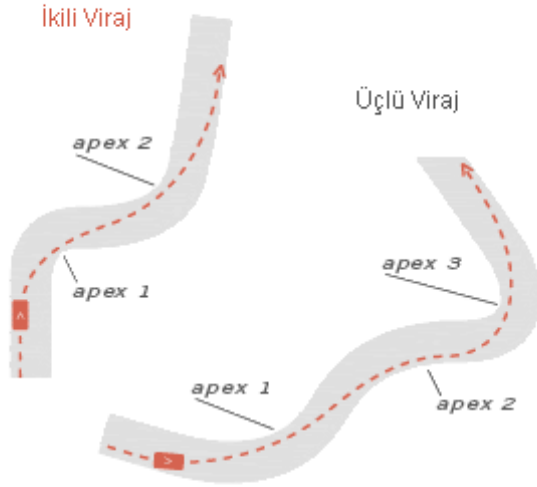
Not: Bu son tekniklerden 2. ve 3. sünün genel yada duruma özel olarak pist dışında kullanılması diye bir durum söz konusu değildir. Pistlerde yüksek süratlerde blok halinde sürücülerini sollamak için kullanılan görüntüsü keyifli ama hiç hata affetmeyen tekniklerdir.

DÖNÜŞ HATLARI

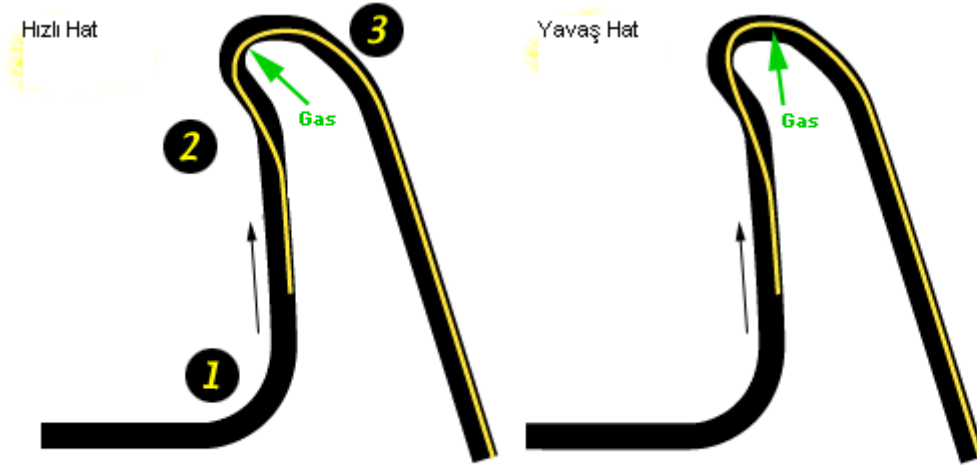
Uyarı: Bu hatlar trafikte uygulanırsa karşı geliş hattına geçilmeden kendi hattınızın içinde kalarak yapılmalıdır.



İdeal Dönüş Hatları(Kendi Hattınız İçinde)

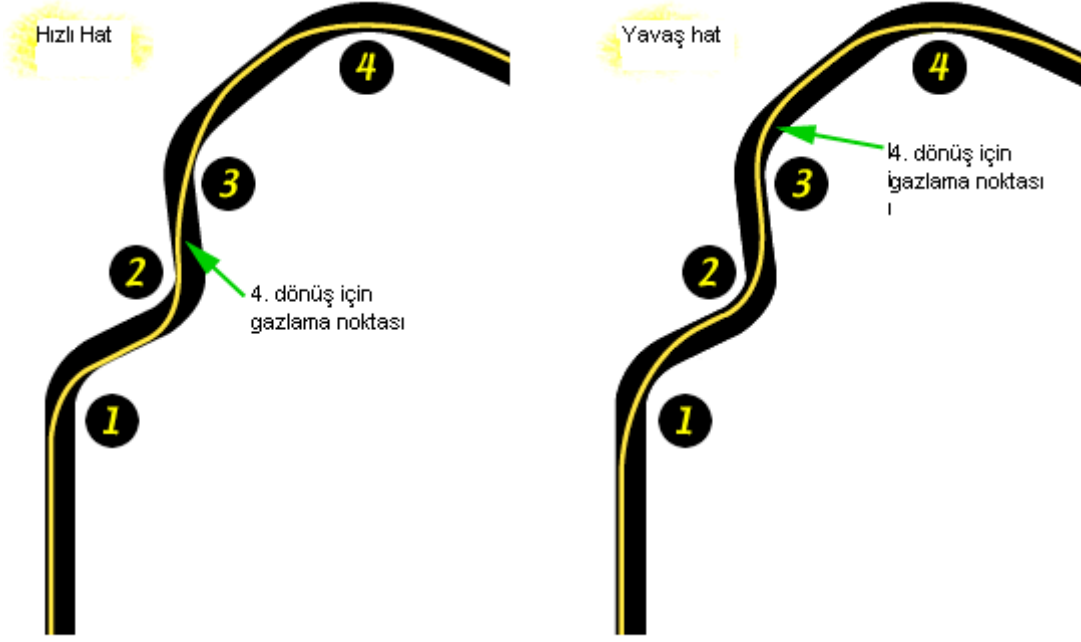


Daha direkt hattı seçmek ve en hızlı çıkışı sağlamak açısından dış-İç-dış şekli kendi hattınız içinde kalınmak şartı ile terk edilebilir.



Burada amaç Hairpin en hızlı süratle çıkmaktır. Hairpinden sonraki düzlük giriştekenden uzundur bu yüzden maksimum çıkış sürati bir iki arasında maksimum sürat almaya çalışmaktan çok daha önemlidir. Geç apeksleme gerekli ki apekse kadar olan hat mümkün olan en büyük yay olsun. Bu yüzden ikinci apeks noktasına en geç apeksle girilir. Takiben hairpinin geniş açılı geciktirilmiş apeksine girilir. İki ile üç arası düzlük en kısaya indirilir.

Yavaş hatta 2 ile üç arası düz alınarak viraja en yüksek sürat taşınır. Bu esas dönüşü azaltır ve frenleme noktasını geciktirir. Hızlı girmek hairpine gide sağ dönüşte erken apekslemeye sebep olur. Bundan sonra dışa savrulmayı önlemek için apeksten sonra çok keskin bir dönüş yapılmalıdır. Buda hairpin boyunca daha düşük sürat gerektirir ve sizin gazlama başlangıç noktanızı geciktirir.



BAKIŞLARIN KULLANILMASI

Dönüş boyunca bakışların izlemesi gereken dört kademeli bir süreç vardır. Her bir ana referans noktasından hemen önce bakışlar bir sonraki noktaya odaklanmalıdır. Tabii bu arada önünüzdeki noktayı da periferik (yanal-geniş) görüşünüzle tarıyor olmanız gereklidir. Şayet ilk noktanızın üzerinden geçerken siz hala o noktada odaklı kalmışsanız bu bakışlarınızı kullanmayı bilmediğinizi gösterir. Doğru olan ise önce frenleme noktası takiben tam ona varmadan dönüşe başlama noktası, dönüşe başlama noktasına varmadan hemen önce apex noktasına ve apekse varmadan hemen önce çıkışa ve çıkışa varmadan hemen önce ise çıkış sonrası düzlüğe ya da takip eden bir sonraki virajın frenleme noktasına ya da frenleme yapılmayacaksa dönüşe başlama noktasına bakışların odaklanması şeklindedir.

İLERİ SÜRÜŞ STRATEJİLERİ

Güvenli bir şekilde motosiklet kullanmak hem fiziksel hem de zihinsel yetenek ister. Motoru hassas bir şekilde yönlendirmek ve durdurmak için fiziksel yetenek, trafikle karşılıklı uyum içinde olmak ve tehlikelerden kaçınabilmek için zihinsel yetenek.

Hangisi daha önemlidir?

Motora, sürücüye ve duruma bağlı olmasına karşın uzmanlar cadde sürüşlerinde %90 zihinsel ve %10 fiziksel demektedirler. Uygulamada bu oran yaklaşık yeni başlayanlar için %50-50 ve ustalar için %95-5 dır. Fiziksel yeteneklerinizde ustalaşp otomatik yapar hale geldikçe sürücüler çevreyle daha fazla iletişime girmeye başlarlar. Tehlikeleri tespit ve kaçınmak işlemi devreye girer.

Bu noktadan itibaren ileri sürüş stratejilerinin öneminden ve ne olduklarından bahsedebiliriz. Bu stratejilerin amacı güvenliği artırmaktır. Bu da işin ne kadar önemli olduğunu gösteren başlıca nedendir. Sürüş stratejilerini bilhassa kavşaklarda, otobanlarda ve dağ yollarında kullanma konusunda kendinizi ustalaştırınız.

Zihinsel yeteneklere bir benzetmeyle başlayalım: Ayakkabısını bağlamayı öğrenen çocukları hepimiz biliriz çünkü bizde aynı şeyleri yaptık. Yeni bir yetenektir onlar için ve hatırlanması gereken bir sürü detayı vardır. Ama yaşlandıkça, daha çok ayakkabı bağlama işlemini geride bıraktıkça bu hareket düşünmeden otomatik olarak yaptığımız bir hareket olur. Buna - kasların hafızası - denir. Aynı prensip motor kullanma içinde geçerlidir.

Güvenlik nedir? Güvenlikten ne kastedilmektedir?

Lügatlere baktığımızda kelimenin anlamı “ tehlike yokluğu “ olarak açıklanmaktadır. Bu mümkün müdür? Motor sürerken böyle bir durum söz konusu olabilir mi? Elbette hayır. Daima riskler olacaktır. Bizim risksiz bir durumda sürüş yapmanızı sağlamak gibi imkansız bir hayalimiz yok zaten. Peki bizim amacımız nedir? Amacımız size tehlikeleri fark etmenizi öğretmektir. Yüksek riskli durumları düşük riskli hale getirmek suretiyle sürüşü daha zevkli bir hale getirerek uzun yıllar bu işi devam ettirebilmenizi sağlamaktır.

Sürüş stratejisi nedir?

- . Yol durumu ve diğer sürücüler hakkında bilgi toplamak.
- . Topladığımız bilgiyi tercüme etmek(anlamak).
- . Neyin önemli olduğuna karar vermek ve sonra zaman ve mekanınızı maksimuma çıkarma planı yapmak. Traksiyonunuzu(yol tutumu) maksimum yapmak ve risklerinizi minimuma indirmek.

Niye strateji kullanırsınız?

- . Bunu sürekli yaparak motorunuzu kontrol altında tutarken kendinize daha fazla zaman ve mekan kazandıracak ve tehlikelerden kaçınmış olacaksınız.
- . İdeal olarak söylersek iyi strateji kullandıkça siz fiziksel yetenek kullanmak ve ani manevralar yapmak zorunda kalmayacaksınız.

Niye her sürücü strateji kullanmaz?

. Sürücülerin çoğunun kendine göre sistemleri vardır: Farkında olarak yada olmadan kullanırlar. Az bir kısım sürücünün hiçbir sistemi yoktur. Çünkü sürüş riskleri hakkında bir fikirleri yoktur. Biliniz ki motosiklet kazalarında yaralanma oranı %90 iken bu oran diğer vasıtalarda %30 dur. Ayrıca kazaya karışan motosiklet kazalarında oluşan ölüm oranları diğer vasıtalarından beş misli fazladır.

. Sürücülerin çoğu yeteneklerini fazla abartırlar: Böyle yaparak da riskleri küçümserler. Genç sürücüler kendilerini görünmez sanırlar, tecrübeliler sahte bir güvenlik duygusu geliştirmişlerdir.

. Eğitim ve tecrübe eksikliği: Kendi başına yada arkadaştan öğrenmeler genellikle kötü tecrübelerin yanlış değerlendirilmesi ile ulaşılmış sonuçlar üzerine kurulmuş doğru olmayan zanları size taşır. Düzgün bir eğitim kurumundan temel eğitimi almak şarttır.

İdeal olan sürüş stratejilerini acı olan yoldan öğrenmemektir.

Strateji yapma tekniğini üç başlıkta toplayabiliriz:

- a. Araştırın.**
- b. Tahmin edin.**
- c. Uygulayın.**

Araştırmak:

Motorunuzun sesini dinleyin. Normal çalışıp çalışmadığından emin olun. Bu hareketiniz bir şeylerin kırılıp düşmeden tamir edilebileceği zamanda motorunuzu kenara çekebilmenizi sağlar. Dikkat dağılımının kazaların olma sebepleri içindeki payı %20 dir. Bu yüzden göz koruması da çok önemli bir faktördür. Göremezseniz reaksiyonda gösteremezsiniz.

Tehlikeler size genellikle yoğun olarak gece saat 11.00 ile 01.00 arası gelir. Arkadan gelen tehlikelerde. Önden gelen trafikle arkadaki trafiği kontrol etmek için dikkatinizi bölüştürmek konusunda çok çaba gerekir, bir uyum içine girmek zorundasınız. Hangisine daha fazla ağırlık vermek konusunda seçim yapmalısınız. Gece stop ışıklarına bakarak fren zamanlaması yapmak normal zamanlardan daha zordur. 100 km süratte ½ saniye 40 metre civarında bir yol demektir. Bu yüzden sürüşte dikkatinizin çoğunlukla öne verin ancak ışıklarda veya kavşaklarda durmak için fren yaparken arkanızdaki trafiğin durup duramayacağını da kontrol etmeyi ihmal etmeyiniz.

Aşırı hız kazaların büyük aktörüdür. Yüksek sürat daha dramatik ölümcül kazalar demektir, düşük süratlerde daha küçük yaralanmalar olmaktadır. Otobanlarda daha seyrek ancak daha ölümcül kazalar olur. Şehir içi yollarda daha sık kaza olmasının sebebi oralarda olabilecekleri tahmin etmenin daha zor olmasıdır.

Tahmin etmek:

En kötüyü tahmin edin ve en iyiyi ümit ediniz.

Kendinize kaçış yolu seçin. Acil durum için bu yolun motorunuzun toplam genişliğinden biraz fazla olması yeterlidir. Bunu yaparken kendinizi aşırı riske sokmayın çünkü felakete karşılaşmamanız diğer sürücünün bir refleksine bağlıdır. Çarpışmadan önce diğer aracın hızını ve mevcut zamanı tahmin edebilmelisiniz.

Diğer sürücülerin davranışlarını tahmin ediniz.

Diğer sürücülerin davranışlarının sonucunu tahmin ediniz.

Kendi davranışlarınızın sonuçlarını tahmin ediniz.

Neyin en fazla olacağının ihtimal seviyesini tahmin edin. Tehlikenin potansiyel derecesine göre seçiminizi yapın. Sollamak tehlikeli ise takip mesafenizi uzatarak doğru anın gelmesini bekleyiniz.

Karşı önlemleri uygulayabilip uygulayamayacağınızı tahmin edin. Zemin kayganken, yol yüzeyinin durumu, traksiyon yeteneği, ani manevralara mı girmeyi tercih edeceksiniz yoksa daha rahat bir pozisyona geçmeyi mi? Tahmin ediniz.

Özetlersek; tehlike kaynaklarını önceden görüp onu tehlike olmaktan çıkaracak önlemleri zamanında uygulamak ideal olandır. Birini hallettikten sonra öbürüne geçin. Çok iş gibi gelir

ama yaptıkça otomatik bir şekilde sizin doğal bir hareketiniz gibi gelmeye başlar ve siz daha iyi bir sürücü olursunuz.

Uygulamak:

Hangi hareketin duruma en uygun olduğunu seçin ve nasıl yapacağınıza karar veriniz.

Kararınızı etkileyecek faktörler şunlardır:

- . Önceki tecrübeleriniz.
- . Önceki eğitimleriniz.
- . Tavrınız.
- . Yorgunluk.
- . Kimyasal zayıflık.
- . Motivasyon.
- . Farkında olmak seviyesi.
- . Duygular.
- . Tahmin etme keskinliği.
- . Seçme eylemi.

Uygulama bölümünde seçebileceğiniz üç aksiyon vardır:

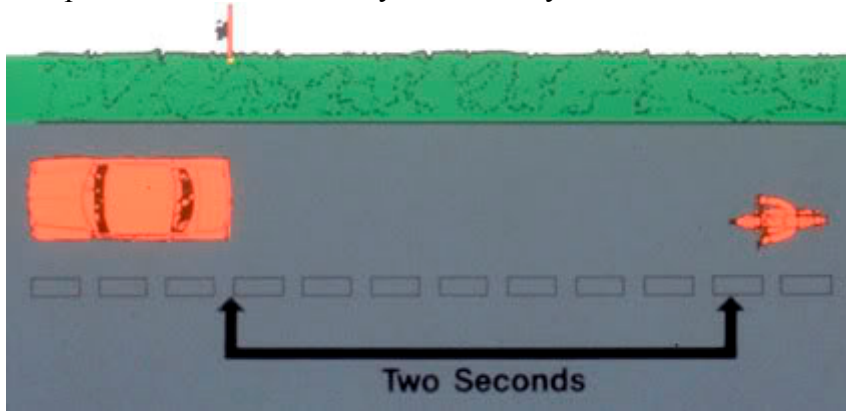
1. Haberdar etmek,
2. Hızınızı ayarlamak,
3. Pozisyonunuzu ayarlamak.

Hangi aksiyonu uygulayacağınız sizin rahatlık ve yetenek seviyenize, motorunuzun limitlerine ve durumun kendisine bağlıdır.

Haberdar etmek: Varlığınızı ve niyetinizi belli edin. Selektör yapın, sinyal verin, korna çalın gerekiyorsa dörtlüleri yakın. Yol hakkına dikkat edilmemesi yada yanlışmalarının kazalardaki payı %36.5 dur.

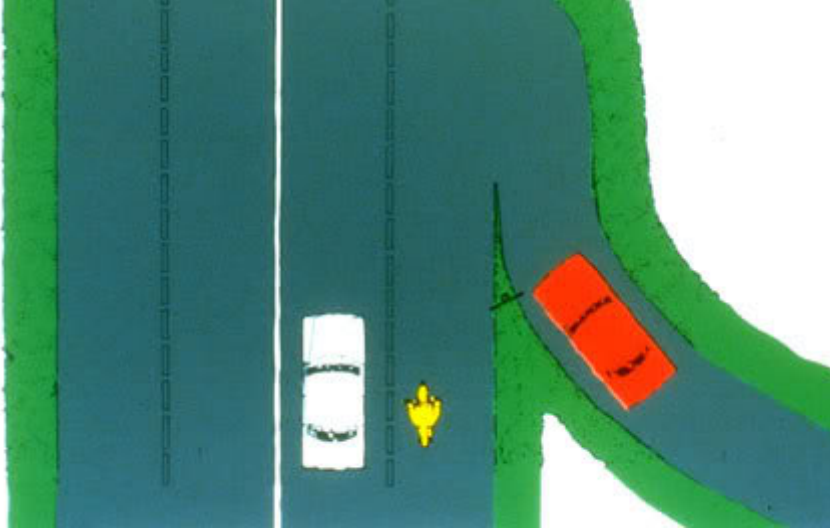
Hızınızı ayarlamak: Bazen tehlikeli durumdan sıyrılmak hız limitlerini aşmanızı gerektirebilir. Ancak başka bir yolu yoksa bunu uygulamaktan kaçınmayınız.

Takiplerde minimum iki saniye kuralına uyunuz.



Böyle bir duruma kendinizi sokmaktan kaçınm. Şayet olursa gazlayıp kaçın yada arkanızı

kollayarak uygunsa fren yapıp geri kalın. Araçlarla rampa giriş ve çıkışlarında asla paralel sürüşe girmeyiniz.



Pozisyon ayarlaması: Yolun durumu, diğer vasıtaların durumu ve sizin görüş mesafeniz bu ayarlamayı yaparken etkili olacak faktörlerdir. Karşıdan gelen bir TIR varsa yolun sağına yaklaşarak aranızdaki mekanı genişletmek doğru bir davranış olacaktır. Yolların ortası genellikle yağ birikintilerinin toplandığı bölümdür bu yüzden hattın tam ortasından gitmeyin. Araçların lastiklerinin geçtiği bölümler size en fazla traksiyonu verecektir. Normalde orta şeride yakın seyredilir. Bu durum hem size daha iyi görüş sağlar hem sizin daha iyi görünmenizi sağlar ve hattınızı daha iyi korursunuz. Çok yakın takibin sebep olduğu kazaların oranları %4 ve hattın doğru kullanılmamasından doğan kaza oranları % 6 dır.

Özetlersek: Bu üç durum birbirini tamamlar. Varlığınızdan haberdar etmek için sinyal, ışık ve ses kullanmak korunmanın ilk seviyesidir. Daha iyi bir haberleşme ve aranızda tampon bölge oluşturmak için pozisyon ayarlaması etkindir ama kırmak yada fren yapmak da olabilir. Hızınızı ayarlayarak daha iyi bir pozisyona geçmekte olabilir ama acil frenleme veya gazlamakta. Amaç tehlikelerle baş etmek, onları bertaraf etmektir. İlk önlemler proaktif ikinciler reaktiftir.

Örnek senaryolar:



Yukarıda meskun mahaldesiniz. 50 km hızla gidiyorsunuz.

Araştırma: Park etmiş kamyonetin önünde geri doğru bir araç çıkıyor. Sürücüsü motosikletin farkında değil. Tek kaçış yolunuz sola kırmak ama büyük bir ihtimalle kırmızı aracın sürücüsü de öyle yapacak.

Tahmin: Geri gelen araç sizin tek kaçış yolunuzu tıkayacaktır.

Uygulama: Maksimum fren yapın; arka trafiği kontrol edin yön değiştirmeye yada kaldırırma çıkmağa hazırlıklı olunuz.



Yukarıdaki resimde karayolundasınız hızınız 70 km.

Araştırın: Araç motorun önüne geçiyor. Yol kenarı gevşek mıcır ve arkada trafik var.

Tahmin: En kötü durum; araba sürücüsü kendinde değil yada sizi öldürmeye çalışıyor. Sürücü ya U dönüş yapıyor yada içtiği kahveyi üstüne döktü. Sürücünün önünüze geçeceğini bilin ve muhtemelen bir çarpışma olacak. Aslında bu U dönüşüne de benzemeyen garip bir durum. Bu garip durumun dikkatinizi haddinden uzun meşgul edip zamanlamanızı bozmasına izin vermeyiniz.

Uygulama: Maksimum frenleme, korna ikazı ve ya sola kırın yada sağdaki hendeğe giriniz.



Yukarıdaki resimde kentsel yoldasınız hız 50km.

Araştırın: Kalabalık kavşaklar, araçlar yaklaşıyor, karşıdan sinyal vererek gelen araç sizin yolunuza çıkıyor yada yanınızdaki aracın yoluna yada arkanızdaki araçların yoluna.

Tahmin edin: Araç motorun önüne doğru sola dönüyor kaza kaçınılmaz. Solunuzdaki araç sizin önünüze kırabilir. Durursanız arkanızdaki araçlar size çarpabilir.

Uygulama: Hızı azaltın, frenleri kavrayın, fren ışığını yakın, aynaları kontrol edin, yolun sağ tarafına geçin. Korna yapın. Sağa kırmağa hazır olun yada belki kaldırırma çıkmağa. Sağa dönüp yön değiştirmeyi göz ardı etmeyiniz.



Yukarıdaki resimde fastfood parkındasınız, hızınız 15 km.

Araştırın: Yaya ve diğer vasıtalar.

Tahmin etme: Yaya motorun önüne atlayabilir, park yerinden gerisin geriye doğru araba çıkabilir, herkes karnını doyurmakla meşgul dikkatler dağılmıştır.

Uygulama: Hızı azaltın, frenleri ve debriyajı kavrayın, ortadan gidin gerekirse kornayı kullanınız.



Yukarıdaki resimde kırsal alandasınız hızınız 80 km.

Araştırın: Tepe görüşü kısıtlıyor. Yol boyunca ağaçlar var. Banket yok.

Tahmin edin: Yükseltinin gerisinde hatalı bir sollama yapılıyor. Sizin hattınıza geçmiş. Yada ötede bir geyik sizi bekliyor.

Uygulayın: Hızı düşürün, hat pozisyonunuzu sağa doğru değiştirin, korna çalın, durmaya yada kırmaya hazır olunuz.



Yukarıdaki resimde bölgesel karayolundasınız, hızınız 96 km.

Araştır: Kamyon yaklaşıyor.

Tahmin: Rüzgarı sizi yoldan atabilir. Arkasında gizli araba sollamaya başlayabilir.

Uygulama: Hattınızın sağına yanaşın. Bu hem rüzgar şokunu az almanıza hem de görünürlüğünüzün artmasına yarayacaktır.



Yukarıdaki resimde otobandasınız, süratiniz 96 km dır.

Araştırma: Giriş kesimine yaklaşıyorsunuz. Trafik sağınızda. Solunuzda yol çalışması serbest. Fren ışıkları önünüzde.

Tahmin: Araba sizin hattınıza geçecek. Bölge ihtimali: Trafik ani duruş yapacak(yol çalışması).

Uygulama: Hızı düşürün, aynaları kontrol edin, kaçış yollarınızı hazır edin, arka fren ışığınızı

yakın.



Yukarıdaki resimde kent içi trafiktensiniz. Hızınız 55 km dir.
Araştırma: Trafik ışığı sarıya döndü. Görünürde trafik yok.
Tahmin edin: Motoru takip etmekte olan araç kavşağı gazlayıp geçme niyetinde olabilir.
Uygulama: Aynalardan kontrol edin arabanın niyetini nasıl seziniyorsanız o duruma göre gazlayın yada fren yapınız.



Yukarıda otobandasınız, hızınız 96 km.
Araştırma: Öncelikle arkanızdaki araç çok yakın takip ediyor, ileride yan giriş var ve trafik yoğun. Sola kaçış yolu arabalarca bloke edilmiş, düşük banket.
Tahmin: Arkadaki araç motora, motor aniden yavaşlarsa yada durmak durumunda kalırsa vuracak.
Uygulama: Hat değiştirin, arka fren lambasını yakın haberleşin, bankete yaklaşarak arabanın geçmesine izin verin yada otobandan çıkınız.

Araştırma teknikleri:

Yakını araştırın: Önünüzdeki yolu, takriben 4 saniyelik yolunuzu.
Uzağı araştırın: 12-14 saniye ilerinize bakın. Yoğun trafikte bunu yapmak zordur ancak önünüzdeki aracın etrafını/civarını göremiyorsanız ya çok yakın takip ediyorsunuz yada yanlış aracı takip ediyorsunuz demektir. Ötesini ve etrafını görebileceğiniz araçları takip edin.
Ön bölge: İstatistikler kazaların %77 sinin önümüzdeki sağa ve sola 45 derecelik açı içinde kalan bölgeden olduğunu göstermektedir. Göz hareketi ve 2-3 saniyede bir odaklanan noktanın değiştirilmesi kritik detayları kaçırmamızı engeller. Kör noktalarınızı kontrol ederken başınızı gerektiği kadar çevirin. Arkanıza bakmak için başınızı çevirmeyin. Çok zaman alır ve önünüzde gelişmekte olan olayların dikkatinizden kaçmasına sebep olur.

Etkili bir araştırma seçici araştırmadan geçer. Kritik bilgileri araştırın ve önceliklerini belirleyin. Aşırı detay yüklenmeyin. Bilgiyi işlemek için kendinize süre verin. Araştırmanızı kategorize edin.

Örnek bir kategori:

Yolu kullananlar:

Araçlar.



Yayalar.



Bisikletler.



Hayvanlar.



Yol şartları:

Yol yüzeyindeki renk ve doku değişimleri.



Yol kenarları, yol üzerindeki nesnelere.



Banket durumları.



Yolun eğimi, kavşaklar ve yan girişleri.



Yol çalışması seyyar ve sabit yönlendirme ikaz levha ve nesneleri.



MOTORKROS ÇALIŞMA TEKNİKLERİ



1. Doğru dönüş her şeyden çok ağırlık yerleştirmektir. Selede hafif yan oturun. Bu motorun dış tarafına ilave ağırlık koymaktır. Daha spesifik olarak dış pedala ki bu pedal motoru köşe içinde adeta kök saldırır.
2. Dış dirsek, resimde sol dirsek, yukarıda tutulur ve motoru kontrolde tutup yönlendirme kolu olarak kullanılır.
3. Başım dönüş çıkışına dönük çünkü olabildiğince ileri bakmak önemli çünkü beden ve motor başınızın hareketlerini takip eder.
4. Sol el debriyaj üzerinde, parmaklar elcik üzerinde güç gerektiğinde düzgünce kavrama yaptıracak şekilde hazır.
5. Sağ el gazı çeviriyor çünkü dönüşün bu noktasında gaz verilir.
6. İç ayak pedal dışında hafifçe yerden yukarıda, dengeye yardımcı ama mecbur kalmadıkça yere koymayın. .



Arka arkaya kasisler çok sıkı bir uğraş ve ustalık ister. Motoru üst viteslerde tutmanın yanı sıra ağırlığınızı geriye verin.

- 1) Ayakta durarak saldırı pozisyonunuzu muhafaza edin. Aynı zamanda kalçalarınız arka çamurluğun epey üstünde olsun.
- 2) Bunları yaparken motoru dizlerinizle çok sıkı tutun; bu motorun yanlara hareketleri sırasında kontrolün daha iyi yapılmasında sürücüye yardım edecektir.
- 3) Ağırlığınız ayak ayarlarınızda olmalıdır, parmaklarınız yukarı bakacak şekilde olmalıdır ki bir yere takılması ve dizlerinizin kırık vaziyetteyken izdüşümleri ayak parmak uçlarınızın önüne geçemeyecek oranda olmalıdır.
- 4) Üst bedeninize gelince, omuzlar bir hizada elcikler her türlü darbeye elinizden gitmeyecek kadar sıkı tutulu olacaktır.
- 5) Debriyajda sürekli bir parmağın tutulması zorunludur çünkü ritim tutturmak ve önü yukarıda tutmak için devamlı komut vermek durumundasınızdır.

6)Başınız yukarıda ve bakışlar ileride olmalıdır ki reaksiyon verebilmek için engelleri önceden görüp düzenleme yapabilesiniz.

7)Ön tekerin biraz havada tutulması, saplanmaları önleyecek ve engellere daha yumuşak vurmasını sağlayacaktır.

DEBRİYAJ ÇALIŞMA

Debriyajı ne kadar iyi kullandığınız motor kullanımında çok önemli bir unsurdur.

Merkezi pozisyonda dikilerek debriyaj, fren ve gaz kombinasyonunu kullanmayla başlayalım. Yürüme hızında küçük daireler içinde ayakta sürüş yapın. Bu esnada ayaklarınızı yere basmaktan kaçının. Bu çalışmada ustalaştığınızda daireleri küçültün ve daha küçültün. Ta ki gidon tam dönük duruma gelinceye kadar. Buradan tam dönük gidonla sekiz çizme çalışmasına geçin. Yürüme hızında olabildiğince sabit kalmanız gereklidir. Bu debriyajdan maksimum faydalanmanızı sağlar.

Küçük bir çukur yada 30 cm lik bir yükselti bulun. Üzerinde rahatlıkla geçebileceğiniz bir şey olsun. Önce bu engelle normal yolla mücadele edin sonra engele yaklaşırken vitesi yükseltin. Tam yaklaştığınızda debriyajı seri olarak ama düzgün bir şekilde bırakın ve önü yeterince kaldıracak kadar gazı açın. Ustalaşınca da tersini yapın. Engele birinci vites de yavaş yaklaşın ve durma hızına yakın bir noktada debriyajı hızla bırakarak önü kaldırın.

Diğer bir debriyaj kontrolü çalışması da arka fren kullanılarak arkanın kaydırılması ve 90 derece dönüş yapılmasıdır. Bir işaret seçin ve o işarete kadar birinci viteste sürün, ağırlığınız tam ortada ayaktasınız, işarete ulaştınca debriyajı çekin ve 90 derecelik dönüşü gerçekleştirmek için arka freni kilitleyin. Motorun burnu istediğiniz hedefe dönünce debriyajı bırakın ve ayaklarınızı yere basmadan sürüşe devam edin. Debriyajı düzgün bir şekilde bırakmak önemlidir. Birden elciği salıvermeyin. Buna daha bir renk katmak istiyorsanız kaymadan sonra tekere kaldırın. Motorun anlık durma noktasına gelişine izin verin ve ön tekeri çekin. Bu traksiyon duygunuzu da geliştirecek bir çalışmadır. Aynı zamanda debriyaj ve gazı kullanma beceriniz ve dengeniz gelişecektir.

Daha ileri bir çalışma tekniği de düşük süratlerde teker yapmaktır. Yürüyüş hızında sürüş yaparken gaz ve debriyajı iyi kullanarak tekere kalkın ve motor denge noktasına ulaştığında arka freni kullanarak önü yere indirin. Bu yüzden sağ ayağınız daima arka fren pedalı üzerinde olmalıdır.

DÖNÜŞLERDE BACAĞIN KULLANILMASININ AMACI VE KURALLARI

İç taraftaki bacağın ileri çıkarılmasının amacı vücut ağırlığınızın öne aktarılması içindir. Bacak dönüş istikametini gösterir pozisyondayken sürücünün sele üzerindeki kalça pozisyonunu da gerekli yönde şekillendirir.

Kural 1: Bacağınızı direk olarak ileri doğru uzatınız. Bacağınızı motorunuzun merkezi hattına olabildiğince yakın tutunuz. Yana doğru açmayınız. Fazla yana doğru açmanız bacağınızın bir anda geri atılmasına sebep olabilir.

Kural 2: Ayağınızla yere dokunmayınız. Eğer ayağınız yere çarparsa bacağınızın motoru dengeleme etkisi ortadan kalkarak motoru üç ayakla dengelenen bir araç durumuna sokar.

Motorun denge merkezini değiştirir.

Kural 3: Bacağınız takoz değildir. Daha çok ip cambazlarının elindeki uzun sırtın görevini yapmaktadır. Hiçbir şekilde ayağınıza yer üzerinde kayma yaptırılmamalıdır. Kaza ile yere çarparsa derhal kaldırarak yerden 10 cm yukarıda olacak şekilde tutunuz.

Kural 4: Diz eklemimiz tam açılmış durumda olmasın. Mutlaka biraz kırık vaziyette tutulmalıdır. Bu yerden bir darbe gelirse emebilmesi içindir. Ayrıca düşmeniz durumunda derhal bacağınızı geri çekebilmeniz için size gerekli esnekliği sağlayacaktır.

Kural 5: Dönüş biter bitmez uzattığınız bacağınızı derhal geri çekerek pedalın üzerin koyun. Geriye salınmasına yada herhangi bir sallanmaya izin vermeyiniz.

Kural 6: Dışa açtığınız bacağınızın motorunuzun arkasına çekilmesine asla izin vermeyiniz. Eğer bu bacağınızın motorun arkasına doğru çekiliyorsa kendi bacağınızın üzerinden geçme riski vardır. Yada bileğinizi burkabilir veya arka aks bağlantı somunun olduğu yere çarpması sonucu kötü zedeleyebilirsiniz.

Kural 7: Bacağınız ileri doğru açıkken motor kaymaya başlarsa iki seçeneğiniz vardır.

Seçenek 1) Bacağınızı derhal geri alıp ayağınızı pedalın üzerine çekin ve motorun kaymasına fren ve gaz kontrolüyle engel olmaya ve düzeltmeye çalışın.

Seçenek 2) Ayağınızı bir anlık motosikletle doğru açıda motoru doğrultacak bir ivme sağlamak için yere vurarak motoru düzeltmeye çalışın. Asla kayma durumunda bacağınızı uzatılmış vaziyette tutmayınız çünkü gidon elcikleri baldırlarınızın üstünü diziniz dayanak noktası olmak kaydıyla levye gibi bastıracaktır ki bu çok acı verir.

FREN YAPMANIN İPUÇLARI

Kros sporunda fren yapmanın 10 adet ipucu vardır.

İpucu 1: Çok erken fren yapamayınız. Daha derine dalmak bir yarışçının rakibini dönüşlerde geçmesinin tek yoludur. Dönüşlerde açık almak zaman kaybıdır. (Bilhassa her lap 10 ve üstü dönüş içeriyorsa).

İpucu 2: Fren işaretleri kullanınız. Pist yarışçıları viraja yönlendiren işaretleri sayarlar. Bir pist yarışçısı, yada yol yarışçısı(trafiğe kapatılmış yollardaki resmi yarışlardan bahsediyoruz) 3., 2., yada 1. işretilerinde fren uygulaması yapmayı seçebilir. Motorkrosçuların bu şekilde frenleme yapma işaretleri yoktur ama onlarda bir saman balyasını, bir kayayı, bir pet şişesini yada bayrakçıyı işaret olarak seçmemeleri için bir neden yoktur. İşaretinizi bir kere seçtiğinizde aynı işaretiler her tur (lap) için kullanınız. Birçok sürücü yarış ilerledikçe daha erken frenleme yapma davranışı içine girer.

İpucu 3: Fren kullanmaya karar verdiğinizde sert fren yapınız, kedi ile oynar gibi davranmayınız. Fren yapmanız gerektiğine karar verdiğinizde frenleri sıkı kullanınız.

İpucu 4: Motor dik durumdayken fren yapınız. Motor hala düz hatta gidiyorken frenleme işleminizin büyük bölümünü yapınız. Dik durumdaki motor lastiklerin en fazla yerle temas

ettiği durumu verdiği için bu durumda tekerlerin kilitlenmesine, kaymaya ve sert zemine yatk vaziyete göre daha bir dirençlidir.

İpucu 5: n freninize güvenin. Duruş gücünün teknik olarak %70 i n frenden gelir. Arka fren ise büyük oranda yönsel kontrolü sağlar. Birde arkayı kaydırma kullanılır. Acil durmanız gerekince n freni kullanın. Ama n tekeri yumuşak zemine gmmemeye dikkat ederek.

İpucu 6: Kum, amur ve tepeler daha az frenleme ister. Yukarı çıkışlarda gaz kesmek yeterli olabilir. Çünkü yerçekimi motorun momentumuna(ivmesine) karşı çalışmaktadır. Aynı dinamikte kum ve çamurda sürtünmenin yardımıyla daha az frenle duruş imkanı verir.

İpucu 7: Ters eğimli tepeler ve virajlar frenlere çok hafif dokunuş gerektirir. Ters eğimli bir virajda sıkı bir fren ve elbisenizin deseni değişir. Asfalt desenine benzer.

İpucu 8: Elcikleri kendi vücut yapınıza ve sizin fren yapma tarzınıza uygun olacak şekilde ayarlayınız. n fren elciğindeki boşluk minimum olmalıdır. Parmaklarınızın(genellikle tek parmak kullanılır) ilk ekleminin bükülmesi ile uygulama başlamalı ve ikinci ekleminin bükülmesi gerçekleştiğinde frenler kilitlenmiş olmalıdır.

İpucu 9: Debriyajı çekmeye hazırlıklı olun. Eğer nnzdeki yarışçıyı gelecek virajda sollamak niyetindeyseniz bilhassa 125cc ler de yada 4 zamanlılarda debriyajı çekmeniz gerekecektir. Debriyajı çekmeniz size motoru bayılmadan n ve arka freni maksimum kullanma imkanı verir.

İpucu 10: Fren yaparak kaydırma ustalaşın. Arka freni kilitleyerek virajlarda motorun arkasını kaydırmak eř zamanlı iki işlemi birden yapar. Arka teker kayarken n fren motorun önünü apekse sabitlemekte kullanılır. Arka frenin kilitlenmesi ile kaymak özde dönüşün içindeki apeksin etrafında kaymaktır ve yeni hattınıza döndüğünüzde gazlayıp yolunuza devam edersiniz. Bu teknik bilhassa firkiye-sa örgüsü(hairpin) virajlarda, yokuş yukarı dönüşlerde ve sertleşmiş toprak zeminlerde çok etkilidir.

Uyarı: Bu tip çalışmalar kros tip motorlarla, tam donanımlı, ayakta ve arazide ve kontrol altında yapılır.

MOTOKROS VUCT ESNETME EGZERSİZLERİ

Uyarı: Bu hareketler hafif bir ısınma çalışmasını takiben yapılmalıdır. Soğuk kaslarla yapılması zararlı olabilir.







