

JAK ZROBIĆ PRAWKO?

Procedury zdobywania prawa jazdy nie są takie straszne i można je pokonać.

Tekst
Hubert Winkler

Zdjęcia
autor

Szkolenie kandydatów na motocyklistów obejmuje kurs teoretyczny i praktyczny. Szczególnie część teoretyczna wzbudza wśród kursantów wiele zdziwienia. Większość z uczestników kursów zadaje zawsze pytanie: teoria od nowa? Jak to, jeżdżę samochodem od tylu lat i teraz każecie od nowa uczyć się teorii, z którą mam do czynienia w praktyce na co dzień? Tak w większości przypadków przebiega pierwsza wizyta zainteresowanych prawem jazdy kategorii A w ośrodku szkoleniowym. I tutaj uspokajam, jeśli trafiliśmy do firmy, gdzie tak odpowiedziano, powinniśmy o niej ciepło pomyśleć. Z doświadczenia wiem, że osoby, które posiadają uprawnienia innych kategorii i chcą udowodnić, że „im niepotrzebna jest teoria” w osiemnastu pytaniach z testu popelniają około sześciu, siedmiu błędów. Zapewniam wszystkich, że po kilku latach warto powtórzyć teorię.

Jeśli już daliśmy się przekonać do uczęszczania na zajęcia teoretyczne, zauważymy, że

sporo czasu wykładowca poświęca na przepisy ruchu drogowego. Dlaczego? Otóż w teście państwowym, który będziemy rozwiązywać w Ośrodku Egzaminacyjnym (WORD), aż 12 pytań stanowią pytania z tego zakresu, a tylko sześć dotyczy materii związanej bezpośrednio z motocyklem. Podczas kursu teoretycznego powinniśmy też zwrócić uwagę na udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej. Takich zajęć ośrodek szkoleniowy powinien nam zapewnić minimum cztery godziny. Najlepiej, jeśli będzie je prowadził ratownik drogowy przy pomocy współkursantów i fantoma.

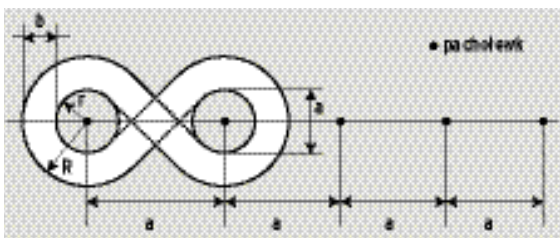
Kurs teoretyczny podsumowany jest egzaminem wewnętrznym. I tak samo jak na egzaminie państwowym, otrzymujemy zestaw osiemnastu pytań, w których możemy zrobić tylko dwa błędy. Szanująca się szkoła w trosce o wyniki podczas egzaminu państwowego powinna nam zapewnić materiały szkoleniowe, np.: książkę albo płytę z testami egzaminacyjnymi. Przy okazji przestrzegam przed bezkrytycznym korzystaniem z testów pochodzących z internetu. Niestety, nie mamy nigdy pewności, czy są aktualne. Po zaliczonym egzaminie wewnętrznym możemy rozpocząć część praktyczną.

Przed nami 20 godzin zegarowych zajęć. Ilość całkiem spora, biorąc pod uwagę, iż po placu manewrowym musimy nauczyć się jeździć po ósemce, przejechać slalom, ruszyć na wzniesieniu. Jazdę po placu średnio zaawansowany kandydat powinien opanować w czasie do sześciu – ośmiu godzin. Zajęcia praktyczne odbywamy oczywiście w kasku, dodatkowo obowiązkowo ubieramy się w pomarańczową kamizelkę, na plecach której powinien znajdować się duży symbol „L” informujący, że jesteśmy osobą szkolącą się. Firma szkole-

niowa powinna oczywiście nam zapewnić powyższe na czas zajęć. Szkolenie praktyczne rozsądny instruktor zacznie z wami na placu manewrowym, ale nie zdziwcie się, jeśli dopiero po sporej dawce „teorii praktycznej” zasiądziecie na motocyklu.

Na początek kilka wskazówek praktycznych poprzedzających pierwszą jazdę. Przeprowadzenie czynności kontrolno-obsługowych obejmuje sprawdzenie działania świateł, sygnału dźwiękowego, sprawdzenie poziomu płynu hamulcowego, naciągu łańcucha, ustawienie lusterek, przeprowadzanie motocykla, uruchomienie silnika. Warto zwrócić uwagę także na wstępne zapoznanie się z motocyklem związane z jego masą. Niektóre, drobnej budowy osoby, mogą mieć z tym na początku kłopot, dlatego powinny rozpocząć szkolenie od lżejszego motocykla. Jazda po placu manewrowym ma nas oswoić z motocyklem. Wykonywanie dużej ilości skrętów przy małych prędkościach i utrzymanie w równowadze stosunkowo ciężkiej maszyny może sprawić początkującym sporo trudności. Pierwsza lekcja zawiera więc wiele gimnastyki na motocyklu tak, aby go lepiej wyczuć. Kursant zapoznaje się z motocyklem, ruszając, zatrzymując najpierw na prostych odcinkach, następnie dochodzą skrety najpierw o dużych łukach, które stopniowo ulegają zacieśnieniu. Przy tym wszystkim postaramy się myśleć, że kurs ma być dla nas przyjemnością, a nie dodatkowym stresem.

Przesławna ósemka będzie naszym pierwszym zadaniem, które rozpocznie naukę bezpośrednio związaną z egzaminem. To właśnie zadanie nauczy nas panowania nad motocyklem i balansowania ciałem. Zadanie to wykonujemy z użyciem kierunkowskazów.



Proponuję nie dodawać gazu. W środku ósemki musimy dodatkowo zwracać uwagę na odwracanie głowy celem obserwacji najbliższej drogi. To zadanie należy wykonać pięciokrotnie, oczywiście bez podpierania się nogami i najjeżdżania na linie. Należy zwracać uwagę na rodzaje linii. Cały obrys ósemki jest wykonany linią ciągłą, tylko wjazd i jednocześnie wyjazd jest wyznaczony przerywaną. Ten obszar wykorzystujemy jako wjazd i wyjazd.

Kolejnym zadaniem, jakie należy opanować na placu manewrowym, jest jazda slalomem między pięcioma pachólkami z użyciem kierunkowskazów. Warto zwrócić uwagę, że podczas wykonywania slalomu obserwujemy drogę poprzez odwracanie głowy przy zmianie toru jazdy, nie robimy tego na zasadzie improwizowania, tylko naprawdę ruszamy głową, obserwujemy. Później na egzaminie państwowym egzaminator wszystko nam wytknie.

Szkolenie na placu kończymy nauką ruszania pod wzniesienie. Motocykl nie może zgasić i stoczyć się więcej niż 20 cm. W kryteriach egzaminu nie jest określone, z którego hamulca należy ruszać. Dlatego w trakcie kursu proponuję nauczyć się ruszać zarówno

z hamulca przedniego, jak i z tylnego. Jadąc na motocyklu egzaminacyjnym, nigdy nie wiemy, jak będzie z hamulcami.

Pozostały czas pozostaje do wykorzystania na naukę jazdy w warunkach miejskich. Jest to najprzyjemniejszą część szkolenia. W trakcie zajęć powinniśmy mieć zapewnioną łączność radiową z instruktorem. Wystarczy, jeśli łączność będzie jednokierunkowa. W większości przypadków praktykowane jest, iż w bezpiecznej odległości za nami jedzie samochód z instruktorem. Instruktor podaje nam wytyczne co do przebiegu trasy, ewentualnie na bieżąco koryguje nasze błędy. Jego zadaniem jest jednocześnie ochrona motocyklisty podczas szkolenia po mieście. W razie upadku zabezpiecza miejsce zdarzenia, blokując ruch innych pojazdów. W szkoleniu imituje się również warunki i realia egzaminu państwowego.

Nieraz instruktorzy stosują „metodę na siodełko”, czyli siedzą z kursantem jako pasażer. Jest to ryzykowne szczególnie dla instruktora, ale bardzo pomocne dla osób, które mają problemy z włączaniem bądź redukcją biegów. Do zajęć praktycznych w ruchu miejskim należy się odpowiednio ubrać. Nie przychodzimy na

zajęcia w bermudach i t-shirtach, bierzemy pod uwagę fakt, że podczas zajęć może nam zdarzyć się upadek. Instruktor dbając o ucznia, powinien pod koniec kursu zapewnić jazdy w rejonach, gdzie może spodziewać się egzaminu państwowego. Na szczęście ośrodki egzaminacyjne troszkę w tym pomagają, bowiem istnieją określone trasy, po których przebiega egzamin praktyczny. Trasy są ogólnie znane i dostępne w ośrodku egzaminowania, tak, aby można było zapoznać się z ich przebiegiem. W Warszawie np. dopiero od niedawna są dwie trasy. Przez długi czas była tylko jedna.

Często już poza kursem kursanci ćwiczą je, jadąc swoim samochodem. Dobry pomysł, bowiem każda wizyta na trasie przysporzy nam nowych sytuacji, które mogą dać nam materiał do przemyśleń i w konsekwencji pomóc w egzaminie. Jeżeli ktoś zdaje egzamin w innym mieście, niż odbywał szkolenie, zalecam skorzystanie zjazd doszkalających dla przetrenowania trasy egzaminacyjnej. Warto o tym pamiętać, gdyż okres oczekiwania na egzaminy państwowe wynosił ostatnio około dwóch miesięcy. Kilka negatywnych podejść i sezon może się skończyć.